AUTO CLUB

ÑO VII - Nº 33 - BUENOS AIRES FEB. - MARZO DE 1967

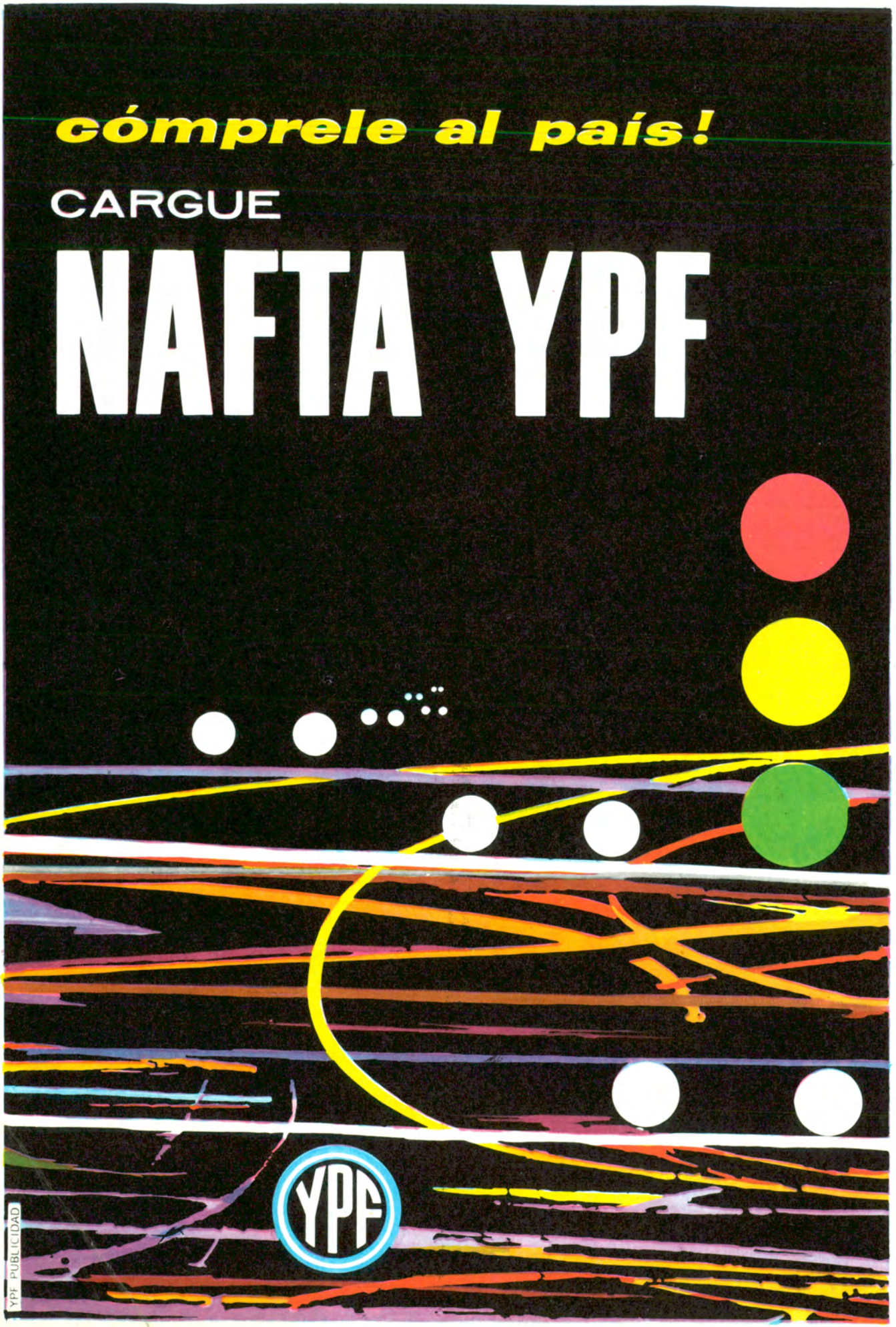
EJEMPLAR EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A. – PROHIBIDA SU VENTA





AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

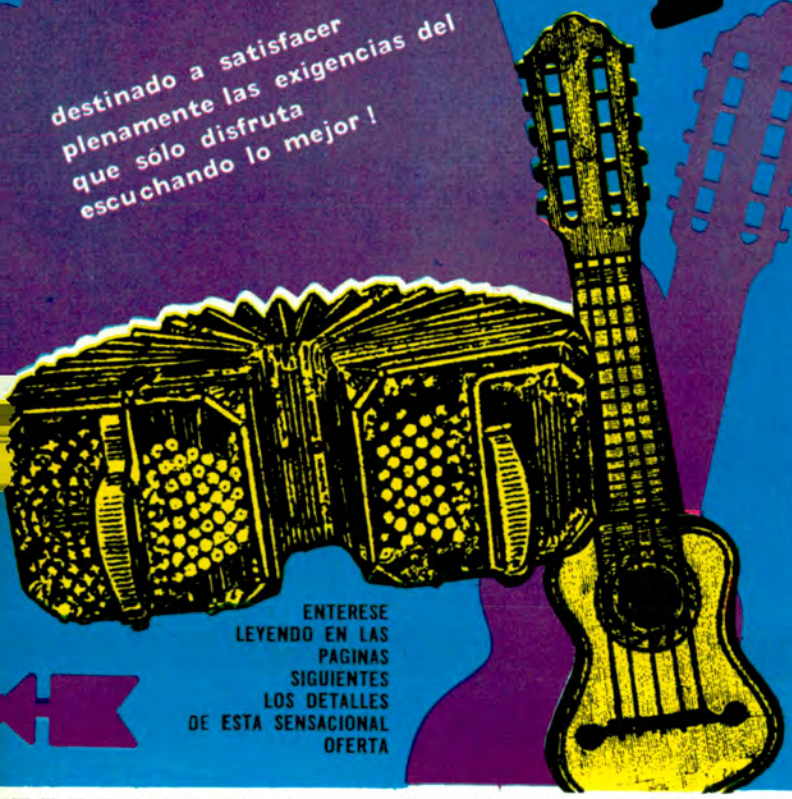
$ 150.-


cómprele al país!
CARGUE
NAFTA YPF
YPF
YPF PUBLICIDAD

Un album musical de alta jerarquia artistica

Tango y Folklore

destinado a satisfacer plenamente las exigencias del que sólo disfruta escuchando lo mejor!



ENTERESE LEYENDO EN LAS PAGINAS SIGUIENTES LOS DETALLES DE ESTA SENSACIONAL OFERTA

Usted debe poseer esta JOYA!

8 DISCOS LONG PLAY - LARGA DURACION
96 TEMAS GRABADOS: 48 tangos inolvidables y 48 joyas folklóricas que constituyen un valioso itinerario de la evolución de las dos máximas expresiones de nuestra música.

IMPRESO EN EL MEJOR MATERIAL VINILICO IMPORTADO GRABADOS CON LOS NOVISIMOS SISTEMAS DE ALTA FIDELIDAD QUE HACEN INSUPERABLE SU CALIDAD SONORA PRESENTADOS EN UN NOVEDOSO Y FUNCIONAL ESTUCHE-DISCOTECA CON INDICE VOLCABLE ACOMPAÑADOS POR UN LIBRO DE SINGULAR VALIA QUE FIRMAN LOS PRESTIGIOSOS AUTORES: FRANCISCO GARCIA GIMENEZ (tango) Y LEON BENAROS (folklore) ELEGANTEMENTE PRESENTADO Y CON MAGNIFICAS ILUSTRACIONES

USTED PUEDE Y DEBE POSEER ESTA JOYA ARTISTICA. DISCOS CBS-COLUMBIA CULMINANDO UN ESFUERZO EXCEPCIONAL LO PONE A SU ALCANCE EN ESPECIALISIMAS CONDICIONES DE PRECIO Y DE PAGO.

PERMISO Nº 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO SERA PAGADO POR EL DESTINATARIO

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

Apartado Especial Nº 196
BUENOS AIRES

ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO!

consulte las condiciones especiales al dorso

Tango y Folklore

conforma un esfuerzo sin precedentes en todos los aspectos, inclusive en el económico.

Estudiado para un volumen de ventas determinado en base a encuestas realizadas, CBS, mediante especiales arreglos, ha logrado reducir al máximo los costos por el mayor incremento en la producción, lo que nos permite

ofrecer esta sensacional obra a un precio de excepción.

POR SOLO

$ 4.450

SU VALOR REAL

$ 8.700

USTED AHORRA

$ 4.250



Tango y Folklore

no es un álbum musical "más"...

TANGO Y FOLKLORE: es un estudio musical serio y profundo, es la antología mas comprensiva y amena del repertorio nativo y ciudadano que se ha logrado hasta la fecha. Artistas y escritores; investigadores y eruditos; todo un equipo de expertos han trabajado afanosamente para que esta colección sea una obra de arte y jerarquía singular, un verdadero monumento a la música nuestra. Una colección realzada y garantizada además, por el prestigio mundial de DISCOS CBS - COLUMBIA.

Asimismo, un libro finísimo, de costo superior, integra la extraordinaria novedad que comentamos. En su primera parte, Francisco García Jiménez, notable compositor y escritor pintoresquista, desarrolla una crónica del tango argentino con gracejo inimitable, en un estilo fluido y ameno, de rico sabor anecdótico.
En la segunda parte del citado libro, León Benarós, brillante abogado, poeta, escritor, conferencista, intérprete de diversos instrumentos nativistas y autoridad indiscutible del tema folklórico, nos pinta con sabia maestría en forma didáctica realmente interesante, un amplio panorama de la canción nativa.

USTED DEBE POSEER ESTA JOYA ARTISTICA...

Le proporcionará el mayor placer!

Será un valioso encuentro de su espíritu con la música y las canciones que componen nuestro acervo telúrico! enriquecerá sus conocimientos sobre tango y folklore a través de este exacto panorama que significa la presente colección! Tendrá siempre a mano el estupendo libro que incluye la misma... tan bien escrito... ! tan autorizado... tan nuestro... como sus autores... ! Podrá gozar y compartir con sus amigos dilectos, en las gratas horas de la tertulia o la reunión...

ESTE ALBUM,
TAMBIEN PARA DILECTOS!

Y ALGO MUY IMPORTANTE...

Si Ud. lo prefiere, puede adquirir este álbum excepcional en **COMODOS PAGOS MENSUALES** consulte las condiciones especiales en el cupón adjunto.

Tenga presente que por tratarse de una edición límitada, el carácter de la misma y sus singulares condiciones de venta, usted debe formalizar su pedido cuanto antes, a fin de asegurarse la obra!

PRODUCTOS ESPECIALES CBS
Un Servicio de Discos CBS

ENVIE ESTE VALIOSO CERTIFICADO

HOY MISMO

Este **CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO** le permite a Ud. adquirir ese verdadero monumento de la música ciudadana y nativa que significa la colección.

TANGO Y FOLKLORE

en 8 extraordinarios discos de Alta Fidelidad. Ud. tendría que pagar $ 8.700.- por ocho discos similares, pero serán suyos por sólo $ 4.450.- Estas son condiciones contado. Pero si Ud. prefiere, puede abonar en **COMODAS CUOTAS MENSUALES** de la siguiente manera; Un primer pago de $ 975.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y 4 cuotas de $ 975.- 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 resultara cómodo, en nuestras oficinas: Sarmiento 767 - Planta Baja - Bs. As.

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 DIAS: Ud. 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 $ 4.450

Háganos llegar su pedido hoy mismo. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para poseer la extraordinaria colección TANGO y FOLKLORE.

AHORRA $ 4.250

Proceda de la siguiente manera.

1 - Marque el cuadrito correspondiente al tipo de grabación y plan de pago elegido.

2 - Corte este certificado por la línea de puntos y échelo al buzón. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO.

3 - Si lo prefiere, puede traerlo personalmente a nuestras oficinas, Sarmiento 767, planta baja, Capital.

IMPORTANTE: Bajo su firma, en el rubro "aclaración de firma", rogamos indicar apellido y nombres completos, obviando de esta manera cualquier error al despacharle la colección.

DESPRENDASE AQUI

RUEGO A UDS. ME ENVIEN LA COLECCION **TANGO Y FOLKLORE**

NO INCLUYA DINERO!
Nosotros le enviaremos la colección inmediatamente.

UD. ABONA AL RECIBIRLA
REMITA EL CERTIFICADO POR CORREO HOY MISMO

☐ **DESEO ABONAR AL CONTADO.** En el momento de recibir la colección me comprometo a pagar $ 4.450.- más un pequeño cargo por gastos de envío.*

☐ **ABONARE LA COLECCION EN CUOTAS.** Al recibirla, me comprometo a pagar la suma de $ 975.-, más un pequeño cargo por gastos de envío.* El saldo lo abonaré en cuatro cuotas de $ 975.- c/u.

* **GASTOS DE ENVIO:** Cap. Fed. $ 95.- Gran Bs. As. $ 110.- Interior $125.-

Reservado para uso Oficina.

ACA 3

Nombre .....

Calle ..... Nº ..... Piso ..... Dpto .....

Localidad ..... Teléfono .....

FIRMA

ACLARACION DE LA FIRMA

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

Tango

Los títulos máximos de la tradición tanguera se encuentran aquí reunidos. Es un desfile integral, metódico y seriamente compaginado, donde se podrá apreciar a lo largo de dicha selección, el curso siempre ascendente del tango, desde sus inicios en los piringundines del suburbio de Buenos Aires, pasando por los destellos de la vida nocturna reunida en la Glorieta o en lo de Hansen, su culminación esplendente en el espaldarazo que significan las luces de la calle Corrientes, hasta su concepción actual con el vanguardista Piazolla.

DISCO I

EL ENTRERRIANO - DON JUAN - EL CHOCLO - LA MOROCHA - EL ESQUINAZO - FELICIA - EL IRRESISTIBLE - BAR EXPOSICION - RODRIGUEZ PEÑA - EL CABURE - EL AMANECER - GRAN HOTEL VICTORIA.

DISCO II

9 PUNTOS - DERECHO VIEJO - 9 DE JULIO - LA CUMPARSITA - LA PAYANCA - ZORRO GRIS - EL PAÑUELITO - EL RECODO - LOS MAREADOS - A LA GRAN MUÑECA - SOLLOZOS - BUENOS AIRES.

DISCO III

SENTIMIENTO GAUCHO - ORGANITO DE LA TARDE - CANARO EN PARIS - JULIAN - PURO APRONTE - CAMINITO - EL CIRUJA - EL PENSAMIENTO - NIÑO BIEN - ROYAL PIGALL - EL CARRERITO - MILONGUERO VIEJO.

DISCO IV

CONFESION - BESOS BRUJOS - VOLVER - NOSTALGIAS - MADRESELVAS - SALUDOS - UNO - CAFE DE LOS ANGELITOS - TAQUITO MILITAR - LA TRAMPERA - PA' QUE SIENTAS LO QUE SIENTO - POR QUE LA QUISE TANTO.



Calle de ciudad. Gira un disco en un sitio impreciso y llega el eco de un tango. Y el caminante solitario ya tiene con quién compartir el compás de sus nostalgias, sus ilusiones o sus desesperanzas.

Francisco García Jiménez

Realzando este apasionante camino de tango, se suceden los mejores intérpretes que, en singulares muestras de su arte, atraen y fervorizan la atención del oyente:
HECTOR VARELA:
ARMANDO PONTIER
JULIO SOSA
QUINTETO REAL
JUAN SANCHEZ GORIO
RODOLFO BIAGI
ASTOR PIAZZOLLA
LOS SEÑORES DEL TANGO

Tango y Folklore



Folklore

Una valiosa antología folklórica que ha incorporado las composiciones imprescindibles para conocer con certeza el desarrollo de nuestra música nativa. Allí están desde los temas anónimos recogidos de la entraña vernácula, frescos en pureza y lúcidos de espontaneidad, hasta aquellos que calan hondo en la inspiración del artista y se han convertido en resonantes éxitos populares. La numerosa serie de títulos que encierra esta colección, nos exime del propósito de destacar algunos de ellos, pues consideramos que muy pocas veces se da en un álbum musical tanto material grabado... tan bueno!

DISCO I

ZAMBA DE VARGAS - EL COCHERITO - ZAMBA DE ANTA - EL HUAJCHITO - LOS INUNDADOS - LLORANDO ESTOY - VIDALA DEL NOMBRADOR - TATA JUANCHO - RECUERDO SALTEÑO - REGALITO - CHACARERA DEL VIOLIN - VIVA JUJUY.

DISCO II

LA LOPEZ PEREYRA - TIERRA QUERIDA - CANCION DEL JANGADERO - VIDALA DE LA COPLA - ANOCHECIENDO ZAMBAS - EL HUMAHUAQUEÑO - LA FELIPE VARELA - JUGUETEANDO - TU QUE PUEDES VUELVETE - LA NOCHERA - DEL TIEMPO I MAMA - PALA PALA PULPERO.

DISCO III

NOSTALGIAS SANTIAGUEÑAS - LA SANLORENCEÑA - PANZA VERDE - SAPO CANCIONERO - CUANDO YO ME MUERA - VIDALA PARA MI SOMBRA - EL INDIO MUERTO - NOCHES DE CATAMARCA - GUITARRA TRASNOCHADA - PAISAJE DE CATAMARCA - ANGELICA - EL TUNANTE.

DISCO IV

PAJARO CAMPANA - RIO DE LOS PAJAROS - GALOPERA - MISIONERA - ACUARELA DEL RIO - LAS GOLONDRINAS - ZAMBA DE MI ESPERANZA - LA ATARDECIDA - JOTA CORDOBESA - PONGALE POR LAS HILERAS - NOCHES ISLEÑAS - RECUERDOS DE IPACARAI.



Folklore y tango —música rural y música ciudadana— no son, como se piensa, polos opuestos, sino aspectos complementarios de un panorama musical argentino. Por eso no molesta su proximidad. Este Album colabora en esa coexistencia pacífica...

León Benarós

Al margen del valor musical y artístico, este álbum posee un valor documental imponderable. Una prueba de ello es la grabación de "Pájaro campana". Sin duda observará imperfecciones de carácter técnico que la diferencian de la calidad lograda en el resto de la obra. Es que la versión original ha sido obtenida del ya olvidado... rodillo de cera! Con esto se ha logrado rescatar, en toda su pureza, la maestría y riqueza de una figura señera: Félix Pérez Cardozo.
Entre otros, interpretan los temas folklóricos:
WALDO DE LOS RIOS
LAS VOCES DEL HUAYRA
LOS GAUCHOS DE GUEMES
MIGUEL SARAVIA
FELIX PEREZ CARDOZO
AMADEO MONGES
CLAUDIO MONTERRIO
TOMAS CAMPOS, etc.

CBS

DISCOS CBS-COLUMBIA le ofrece:

la solución ideal para un problema difícil!

UN ALBUM ESPECIAL PARA SUS NIÑOS

EL ALBUM DE LA FELICIDAD INFANTIL PARA ESCUCHAR, PINTAR Y JUGAR



UN REGALO MARAVILLOSO AL EXCEPCIONAL E INCREIBLE PRECIO DE

SOLO **$2.390.-**

EL VALOR DE LOS DISCOS SOLAMENTE SERIA DE $ 4.360.-

UD. AHORRA $ 1.970.-

IMPORTANTE

UD. PUEDE ADQUIRIRLO EN 3 CUOTAS DE $ 850.- c/u.

UN REGALO PARA SIEMPRE, AMENO E INSTRUCTIVO. Por poco más de lo que cuestan dos discos podrá regalar Ud. a su hijos esta verdadera caja de la alegría infantil. Un conjunto de canciones, cuentos, fábulas, láminas, pinturas y juego que harán las delicias de los niños y los transportarán al dorado mundo de las ilusiones.

- **4 DISCOS,** elegidos por Ud. de manera de poder formar un álbum de acuerdo a la edad y temperamento de sus hijos. Mas de 2½ horas de alegría, rondas, hadas, ilusiones y ensueño.
- **1 ALBUM MARAVILLOSO,** con magníficas láminas para colorearse.
- **1 JUEGO DE 6 COLORES DE TEMPERA APELES** presentados en novísimo y práctico envase plástico.
- **1 PINCEL PELO DE MARTA.**
- **1 HERMOSO E INGENIOSO ROMPECABEZAS,** a todo color.

EDICION LIMITADA. DECIDASE YA Y RESERVE HOY MISMO SU ALBUM

NO DEMORE, llene hoy mismo el cupón que aparece al dorso de esta página y deposítelo en un buzón. NO NECESITA FRANQUEO. Si lo prefiere puede traerlo personalmente a nuestras oficinas Sarmiento 767, Capital Federal.

EXTRA!...

A TODOS LOS ADQUIRENTES DEL ALBUM, DISCOS CBS OBSEQUIARA POR SU CUENTA LOS EJEMPLARES DE LA REVISTA BILLIKEN, DURANTE EL TERMINO DE 3 MESES.

SELECCIONE SUS 4 DISCOS DE ESTE CATALOGO

1 - EL MUNDO FANTASTICO DEL PADRE ALEJANDRO

La Creación - Shorty Malone - La feria de Mastro André - O trompeteiro - La canción de la abuela - Los indios pirulines - El Trencito del oeste - Aleluya - Luna de miel en Arizona - Johnny Cartucho, el vaquero estereofónico - Trampolín a la vida - El vaquero Cuatrocky.

2 - CANCIONES PARA MIRAR (María Elena Walsh)

El reino al revés - La familia Polilla - Canción del pescador - La pájara pinta - La vaca estudiosa - Canción para vestirse - Canción del jardinero - Canción de Titina - La mona Jacinta - Milonga del hornero - Canción de la vacuna - Canción del estornudo.

3 - EL ZORRO ZORRITO PARA MAYORES Y CHIQUITOS (Pepe Iglesias "El Zorro")

La llamada - El toque-toque - Te lo diré con sinceridad - La gota - Sólo guapa - Vaya picoteo - Yo me hice un plan - La canción del violín - Era una vaca - Simplemente - Canción marinera.

4 - CUENTOS INFANTILES (Milissa Sierra)

El Patito feo - La Cenicienta - Blanca Nieves y los Siete Enanitos.

5 - DON QUIJOTE DE LA MANCHA (Giovanna Mauri)

Introducción - Los caballeros andantes y Don Quijote, caballero andante - Defensor de débiles - Los molinos de viento - La princesa prisionera.

6 - EL SHOW DE LAS ARDILLITAS

Do re mi - La calle del gato que pesca - Canción del jacarandá - Yunga - No ves que es mía - Trinidad - Chim chimenea - Twist del mono liso - La papa y el tomate - Había una vez un burrito - Boleto para pasear - Santander de Batunga.

7 - QUIEN QUIERE ENTRAR CONMIGO EN EL RIO (Nelly Pearson)

Tres hojitas - El Carbonero - La villa de beodez - Caballito blanco - Saltar y brincar - Quien quiere entrar conmigo en el río.

8 - CUENTOS INFANTILES (Vol. III - Milissa Sierra)

Pinocho - El gato con botas - El soldadito de plomo.

9 - JUGUEMOS A LA RUEDA CON LAS ARDILLITAS

Mambrú se fue a la guerra - Una linda mañana - La farolera - Una tarde fresquita de mayo - Santa Teresa - Muy buen día Su Señoría - Tengo una muñeca - En coche va una niña - La blanca paloma - Juguemos en el bosque - Arroz con leche - Se me ha perdido una niña - Yo la quiero ver bailar - Se va la barca - Sobre el puente de Avignon - La torre en guardia - Entre San Juan y San Pedro - Antón Pirulero - Cucú cantaba la rana - Aserrín aserrán.

10 - FABULAS PARA NIÑOS (Milissa Sierra)

El pastorcillo mentiroso - El cuervo y el zorro - El burro y el zorro - Las gallinas gordas y las flacas - Los dos asnos - Quién le pone el cascabel al gato - Pulgarcito.

11 - CON UNA SONRISA Y UNA CANCION (Doris Day)

Dame un silvidito - La marcha de los niños - Llegando a conocerte - Zip a dee dah - El árbol lila - Grandes ilusiones - Bailando sobre una estrella - Do re mi - Qué será será - Una pequeña lombriz - Bebé somnoliento - Con una sonrisa y una canción.

12 - CANCIONES PARA MI (María Elena Walsh)

Canción de bañar la luna - Canción de tomar el té - Don dolón dolón - La calle del gato que pesca - Manuelita la tortuga - Canción del último tranvía - Twist del mono liso - Los castillos - Canción de lavandera - Chacarera de los gatos - Calle de París - Canción de los títeres.

COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR...

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

Unica dirección CORRIENTES 2699

T. E. 89-9321 88-2882



COMPRE POR JUEGO
A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS

UNICAMENTE A SOCIOS
DE
CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES



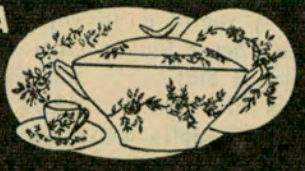
PORCELANA VERBANO

Modelo LAVINIA

JUEGO PARA MESA COMPLETO 12 PERSONAS

$ 27.800

PORCELANA TSUJI

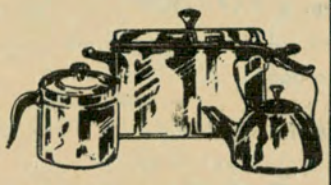


JUEGO PARA MESA COMPLETO 12 PERSONAS

$ 26.000

BATERIA COCINA ACERO INOXIDABLE

IMPORTADO

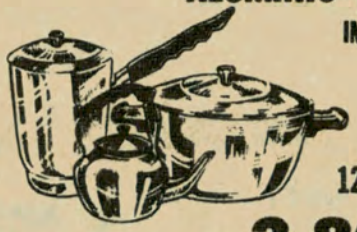


12 Piezas

7.900

BATERIA COCINA ALUMINIO EXTRA

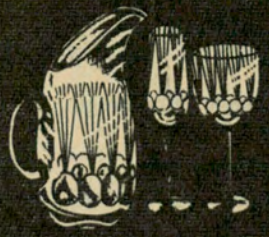
IMPORTADO



12 Piezas

3.800

JUEGO DE COPAS SONORO



Modelo FUNCIONAL

74 Piezas **$ 16.900**

JUEGO DE COPAS SONORO

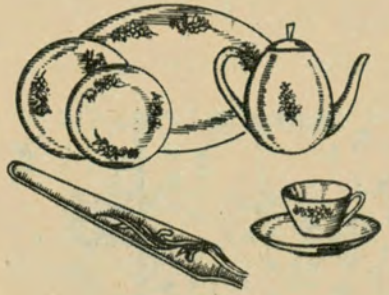
TALLADO A MANO

74 Piezas



$12.500

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS





1 Jgo. Platos FUJI CHINA
1 Jgo. Lunch FUJI CHINA
1 Jgo. Té FUJI CHINA
1 Jgo. Café FUJI CHINA
1 Jgo. Copas talladas FUNCIONAL
1 Jgo. Copas de Whisky talladas
1 Jgo. Cubiertos Inox. CAROL

TOTAL 174 Piezas **$ 13.900**

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

GAMUZA Modelo SCALA



Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

17.900

JOHNSON INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

12.900

PRODUCTO DE **PLATA LAPPAS**



Blanco LANTEL

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

21.500

GUADIX Modelo PARISIEN



Jgo. 101 Piezas INOXIDABLE INCLUIDO PESCADO

10.800

PRODUCTO DE **CHRISTOFLE**



Modelo CHRISTOFINOX

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

20.500

CAROL INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

10.500

PRODUCTO DE **PLATA LAPPAS**



Blanco LANTEL

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

18.900

GAMUZA INOXIDABLE



Modelo EMBAJADOR

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

26.500

PROGRAMA DE EXCURSIONES 1967

Mes de Marzo

Día 18. — Excursión en comitiva a BRASIL, ida por tierra y vuelta en el vapor "Cabo San Vicente", desde Río de Janeiro. Duración total: 20 días.

Día 18. — Excursión en comitiva al URUGUAY, en vapor, ida y vuelta. Duración: 8 días con estadas en Punta del Este y Montevideo.

Día 23. — Caravana-excursión de autos a TANDIL, acompañados de guía y auxilio mecánico durante el viaje. Duración: 4 días.

Excursiones diarias a Bariloche; a Jujuy y Salta y a La Falda (Córdoba).

Reservas de hospedajes en "Motel Chiberta" de Punta del Este (Uruguay).

Mes de Abril

BRASIL, en ómnibus, vapor o avión, varias fechas.

Excursiones diarias a Bariloche; a Jujuy y Salta y a La Falda (Córdoba).

Mes de Mayo

Día 8. — Gran excursión en avión a Canadá y EE. UU., coincidente con la Feria Mundial de Montreal (Canadá) y la realización de la carrera de Indianápolis, en EE. UU., con entradas para ambos acontecimientos. Duración: 26 días.

Día 15. — Extraordinaria excursión especializada de ganaderos a GRAN BRETAÑA, con acompañamiento de guía experto en ganadería y visitas a las principales cabañas de Irlanda, Escocia e Inglaterra. En avión, a crédito y con una duración de 28 días.

Excursiones al Norte Argentino, en ómnibus y también a La Falda (Córdoba).

Mes de Junio

Sin fecha fija, en preparación, Cataratas del Iguazú en vapor, vía Asunción.

Norte Argentino, varias fechas, en ómnibus. Idem a La Falda (Córdoba).

BRASIL, duración de 10 días, salidas permanentes, en avión.

Mes de Julio

Excursiones en ómnibus a MENDOZA - SAN LUIS y SAN JUAN, duración: 10 días.

Idem a BARILOCHE, en tren u ómnibus. Idem al Norte Argentino y a La Falda (Córdoba).

BRASIL, duración: 10 días, salidas permanentes, en avión.

Mes de Agosto

Gran excursión a EUROPA, exclusiva del Automóvil Club Argentino, en vapor o avión. Programa y folletos en preparación.

Día 5. — Viaje alrededor del mundo, en avión.

Excursiones al Norte Argentino, en ómnibus.

Mes de Setiembre

Día 2 y día 16. — Viaje en avión alrededor del mundo.

Norte Argentino, en ómnibus.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

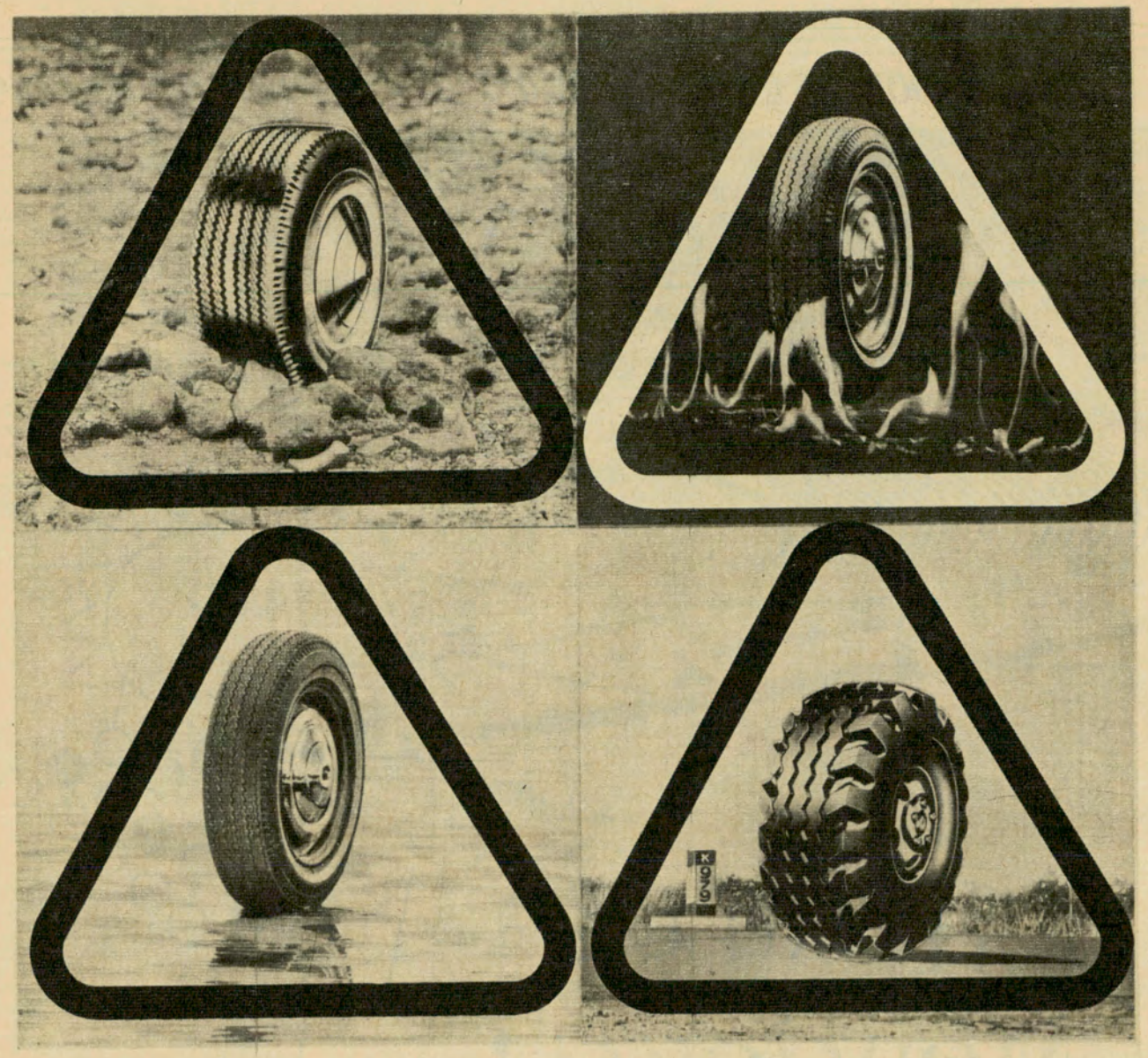
VIAJES Y TURISMO: Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

FILIALES

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

MAR DEL PLATA: Av. Colón y Santa Fe - T. E. 2-0031/2/3

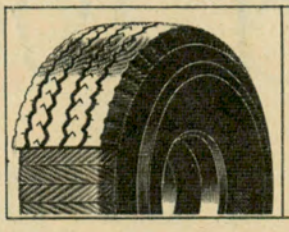
SAN CARLOS DE BARILOCHE: Av. Costanera y O. Goedeke - T. E. 3001



Con NYLON*: "Seguridad en el camino"

Porque el Nylon le da más firmeza y reciedumbre a la estructura, las Supercubiertas de NYLON* resisten más el calor, el agua, los golpes; resisten más, allí donde se exige más. Y defienden su dinero, resistiendo más el paso del tiempo y aceptando más recapados.

SEGURIDAD EN EL CAMINO
CON CUBIERTAS DE NYLON*



Consulte a su proveedor habitual. Hay una marca de prestigio que le ofrece la Supercubierta de NYLON que su automotor necesita.

Cambie por Supercubiertas de NYLON*

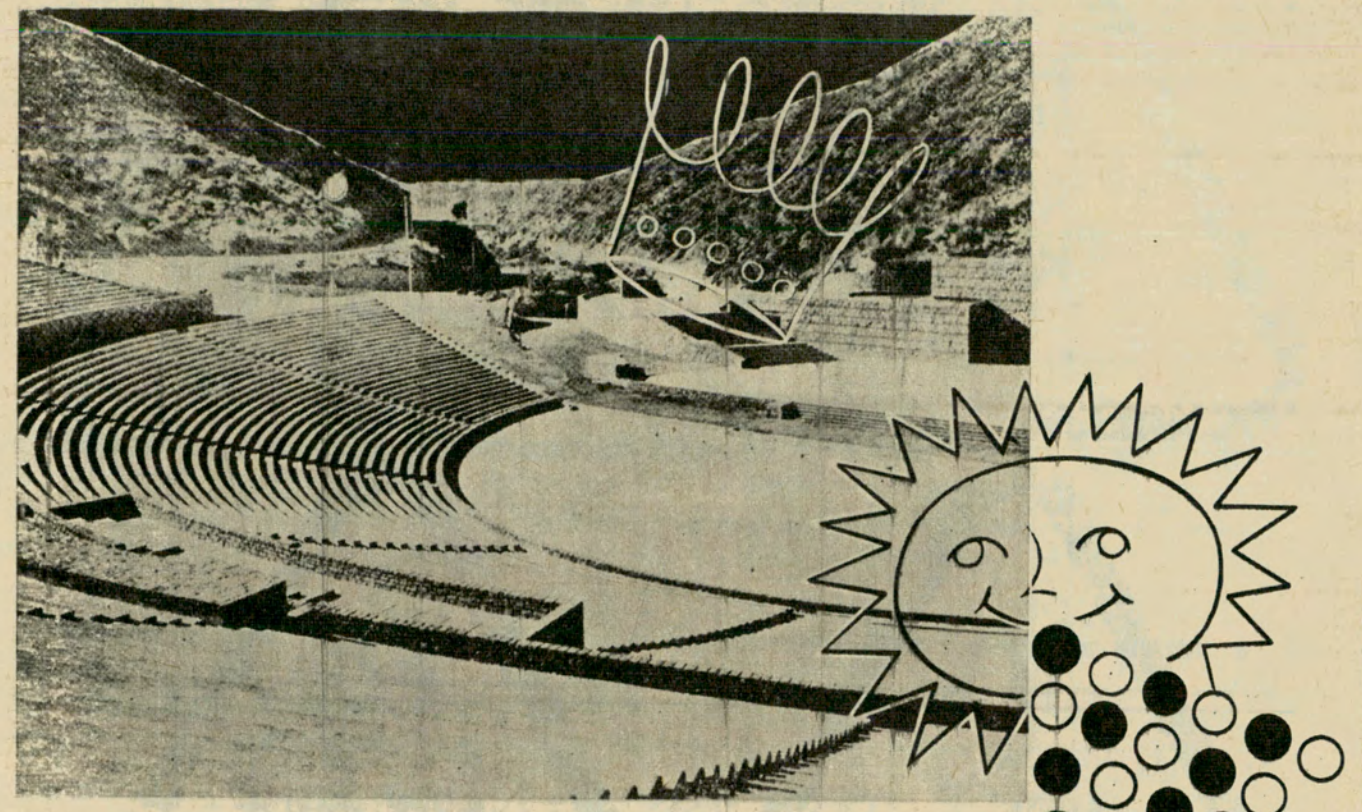
DUNLOP / fateO / Firestone /
GOODYEAR / PIRELLI / UNIROYAL /

DUCILO

® Marca registrada de Ducilo S. A. para su fibra sintética poliamídica.

G 335

TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN A LA CAPITAL DEL VINO



Fiesta en Mendoza!

VENDIMIA 1967

3-4-5-9-11 de MARZO

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO DE MENDOZA

DIFUSION PUB.

PUBLICACION ADHERIDA AL I.V.C.

AUTO CLUB

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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

AÑO VII
Nº 33
Febrero - Marzo 1967
BUENOS AIRES

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

sumario

Editorial	6	La Dirección
Nos escriben los lectores	8	
Indígenas en Argentina: Los Araucanos	10	Julián Cáceres Freyre
Así es Salta	14	Ana Emilia Lahitte
Calles de Buenos Aires	18	Gustavo García Saraví
Camino de Normandía	22	Magdalen Liddle
Bajo las estrellas de la Pampa	26	Esmeralda Radaelli
El XLIV Gran Premio de Carretera	28	Gilberto J. Riega
El Sesquicentenario del incendio de Yapeyú	34	Adolfo E. Pacheco
Un poco de España al Este	38	Luisa Valenzuela
Viajero	42	Eduardo Zamacois
El hornero	46	Federico Pérgola
El mundo del tropero Sosa	48	Ana María Junquet
Los osos del Yellowstone Park	54	Vicente A. Di Domenico
Punilla, la privilegiada	58	Laura Andion de Vázquez
Un pueblecito de Almería	62	María José Lindsay
Haga turismo con Autoclub (Tandil, Azul y Olavarría)	65	Gustavo A. Guerrero
Mendoza: Virgen de piedra, agua y sol	76	Lilia M. C. de Arrigoni
El automóvil a comienzos de siglo	80	Alberto Blasi Brambilla
A Bariloche en casa rodante	82	Ramón D. Cabral
Letra viva	85	Ulyses
Todo gira, todo da vueltas	88	José Julio Castro
Gran Premio Fórmula 3	92	G. J. R.
HP de cepa criolla: La tropilla	94	Máximo Aguirre
Camping, Caza y Pesca	98	
Música grabada	106	Disc-Driver
Las estancias y el turismo	108	Ruben Osvaldo Farina
La princesa Grace Kelly	110	Jane Sherrod Singer
Actividades del A.C.A.	112	
De aquí, de allá y de más allá	132	Juan Averiguador
Autoclub informa	134	
Repare usted mismo su automóvil	138	Mauricio Steinberg
Noticias de la F.I.A.	150	
Noticias de la F.I.T.A.C.	150	
Tango y turismo argentinos	153	J. G. F.

Fotografías de J. Giralt Font, Gustavo A. Guerrero, Juan Cáceres Freyre, Margaret Damnet, Vicente A. Di Domenico y Gilberto J. Riega.
Ilustraciones de Domingo Villafañe.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría de 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.

La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean publicadas, 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

nuestra portada



Las cuatro coloridas escenas, ya con valor de anécdota histórica, que hemos seleccionado para la portada de la presente edición de AUTOCLUB, documentan otros tantos momentos de la iniciación de la Temporada Internacional de Fórmula 3, 1967, organizada por el Automóvil Club Argentino con la participación de un calificado conjunto de volantes nacionales y extranjeros. Esta nota gráfica corresponde, en consecuencia, al Gran Premio Ciudad de Buenos Aires - Nafta "Super," Y.P.F. disputado en el Autódromo Municipal de la Capital Federal el 22 de enero último.

Fotos de Jaime Giralt Font en color directo.

HACIA UNA

EL título de esta nota interpreta de algún modo la expectativa de los socios y dirigentes del Automóvil Club Argentino ante la ya próxima renovación de las autoridades de la Institución. Como es sabido, estatutariamente terminan sus mandatos en el mes de abril entrante, el presidente, la mitad de los vocales titulares y la totalidad de los suplentes de la Comisión Directiva, la totalidad de los titulares y suplentes de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y de la Asamblea de Delegados de los socios, como también los miembros del Tribunal de Honor, que dicha Asamblea elige cada dos años. Como se ve, prácticamente se trata de una renovación total de los cuerpos directivos, dado que solamente ocho vocales titulares del organismo ejecutivo continuarán en sus funciones hasta 1969.

Todo cambio regular de autoridades encierra, por supuesto, posibilidades e incógnitas cuya revelación paulatina es aguardada siempre con cierta inquietud y muchas esperanzas; con mayor motivo esto sucede cuando ese cambio incluye a la máxima figura directiva, es decir, al presidente de la Entidad. En el caso actual, la expectativa se presenta justificadamente multiplicada por el hecho de que la renovación que va a producirse encuentra al Club en pleno e intenso proceso de expansión, hacia todos los rumbos adonde se dirige su actividad servicial, que hoy abarca no sólo los servicios tradicionales —el auxilio mecánico y el suministro de combustibles, pongamos por ejemplo—, sino a todos los que interesan fundamental o incidentalmente al automovilista, como tal o como turista: seguros del automóvil a todo evento y contra todo riesgo, y seguros de vida; organización de viajes al interior de la República y al exterior; construcción, administración y explotación de moteles a lo largo de las rutas periféricas argentinas, con obvio criterio promocional; impresión y provisión de elementos de información cartográfica; instituto de educación vial y formación de conductores, mecánica de emergencia, etcétera, etcétera.

Para esta tarea, permanente y en constante crecimiento, se han creado y movilizado ingentes recursos —como lo atestiguan, por ejemplo, las cifras objetivas que hemos apuntado en la nota editorial del número anterior de AUTOCLUB—, que naturalmente fueron indispensables para emprender y llevar a cabo las grandes obras civiles (construcción de importantes

NUEVA ETAPA

estaciones, moteles, etc.) y para la adquisición, instalación y funcionamiento de los nuevos equipos serviciales; pero paralelamente se debió cuidar de la formación de un equipo humano homogéneo, eficaz de alto nivel y gran capacidad. Para conseguirlo fue necesaria una dedicación responsable de la dirección superior de la Entidad, que así puso de relieve las condiciones que realmente exigía la conducción de una vasta organización servicial de índole no lucrativa, como es el Automóvil Club Argentino. La conservación y aun el perfeccionamiento de ese *complejo* humano múltiple, de tan relevantes condiciones, y el mantenimiento de su coherencia, para no comprometer el rítmico proceso de expansión a que nos hemos referido, no es uno de los problemas menores que inducen la aludida expectativa de los socios de la Institución frente a la próxima renovación de autoridades del Club.

Pero precisamente en este punto se impone una reflexión de largo alcance. Todos los elementos y factores positivos que han permitido realizar la obra cumplida por las autoridades que cesan en su mandato, emanan del caudal societario, de la masa de asociados de la Entidad. Sólo gracias a su comprensión, por un lado, y a su permanente interés por la marcha y el desarrollo de la Institución y a su decidido apoyo a la tarea emprendida y realizada, reiteradamente manifestado durante los últimos diez años, ha podido llevarse a cabo el esfuerzo cuyos resultados están a la vista, proyectando su influencia progresista hacia el futuro. Y realmente, así como los socios han sido y son los pilares que sostienen esa obra, también les incumbe la responsabilidad eminente de ejercer una especie de contralor social, digamos así, que nunca debiera estar ausente. Este es el principal motivo por el cual las autoridades salientes, inclusive mediante las páginas de esta Revista, han insistido tantas veces en la necesidad de que los socios se reúnan en agrupaciones estatutarias destinadas a participar en las periódicas renovaciones de los dirigentes oficiales del Club, como la que tendrá lugar en abril. El hecho de que ninguna agrupación se haya formado con ese fin, sugiere lógicamente dos conclusiones igualmente importantes para quienes han estado al frente de la Institución durante estos años: primero, que la dirección del Club estaba y está en el buen camino, en cuanto a la tarea, y segundo, que parece justo inferir que la ausencia de nuevas agrupaciones que viniesen a disputar el resultado del proceso electoral, implica una ratificación de la confianza de los asociados en los hombres que dirigieron el Club y en los que pueden continuar mañana en sus huellas, siguiendo el mismo rumbo.

De algún modo, esa actitud de los asociados, en conjunto, debe ser interpretada como una útil colaboración en el proceso del engrandecimiento y eficiencia de la Entidad. En realidad, esa colaboración se ha producido de muchos modos diversos y por diferentes caminos. Algunos de aquéllos y éstos, deben ser mencionados, porque en la práctica resultan fundamentales para la vida y el funcionamiento de la Institución. En primer lugar, debemos destacar la progresista y desinteresada colaboración de los dirigentes de las Filiales y Delegaciones del Automóvil Club Argentino en toda la República. Ningún problema que importase al mejoramiento de las actividades serviciales de la Entidad les ha sido extraño, y siempre lo han planteado con claridad y con altura, con un alto criterio constructivo, y casi siempre esto ha facilitado la adopción de las soluciones más adecuadas, en beneficio de los automovilistas de todo el país. En seguida, importa que, en homenaje a la verdad, pongamos el acento sobre la permanente e igualmente desinteresada colaboración que, en silenciosa labor cotidiana, han prestado a la Institución los destacados socios que con asiduidad trabajaron en el seno de las diferentes y múltiples comisiones asesoras, que tantos temas complejos y cuestiones difíciles han ayudado a esclarecer. Finalmente —*the last but not the least*—, mencionemos a quienes por su alta jerarquía institucional y estatutaria desempeñan una función orientadora y representativa, y de digna crítica al mismo tiempo: a los Delegados de los Socios que constituyen, con la Asamblea que forman, una base funcional eminente y que, durante las periódicas sesiones del organismo, han puesto en evidencia, junto con su agudo sentido de la responsabilidad que han asumido, una positiva vocación por la tarea nacional de beneficio público que está realizando el Automóvil Club, y la capacidad necesaria para dar a esta Institución la esencia y el contenido de una gran empresa argentina.

LA DIRECCION



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

LOS TAXIS Y LA CALLE

Señor Director:

Con referencia al artículo publicado en la revista AUTOCLUB, sobre el llamado a la colaboración de los socios para solucionar el problema de tránsito, sugiero tomar una medida contra los conductores de taxis, que son dueños y señores de la calle.

Creo que sería muy conveniente que en las "avenidas" tomaran pasajeros en los lugares de parada de transporte, pues estos señores, sin respetar a los automóviles que vienen de atrás, paran en cualquier sitio e instantáneamente clavan los frenos.

Saludo muy atentamente

ISAAC ROITSTEIN
Socio Nº 258.883
Buenos Aires

UNA SORPRESA AGRADABLE

Señor Director:

Hace aproximadamente un año, tuve un pequeño accidente de tránsito; mi auto fue golpeado por un furgón de carga, cuyo conductor fugó. Solamente pude tomarle el número de la patente. Inmediatamente me presenté a la seccional y efectué la denuncia a la vez que solicitaba se me indicara el trámite a seguir para obtener la dirección del conductor o la empresa para la cual conducía; informándoseme que no les era posible. Recurrí al A.C.A. y expuse mi caso no con el ánimo de recuperar lo que me costaría la reparación. Sólo quería localizar al conductor para recriminarle su falta de educación vial, ya que no ignoraba que me había dañado el coche.

En el Club, con su característica cordialidad, tomaron los papeles por mí reunidos y otros datos personales, los que presenté en "Asuntos Legales" donde se me informó que oportunamente se me comunicarían las novedades que se produjeran.

Prácticamente tenía olvidado el episodio, inclusive yo había vendido el coche en cuestión; razón para que mi sorpresa fuera aún mayor al comunicarme de "Asuntos Legales" telefónicamente que me podía presentar a la Compañía aseguradora del Furgón a cobrar el 50 % de los daños abonados por mí en la reparación de mi ex coche. Me agradaría que estas líneas sirvieran de base para hacer resaltar ésta entre tantas otras ventajas que tienen los socios del Automóvil Club Argentino, del que me siento orgulloso de serlo desde el primer mes que fui propietario de un auto.

Aprovecho esta oportunidad para felicitar por su intermedio a la activa Sección Asuntos Legales por el celo que ponen aun en los casos de poca importancia, demostrando que lo que interesa "ES EL SOCIO" a toda costa.

B. M. VENEZIANI
Socio "A" Nº 68.589
Independencia 3666
Buenos Aires

UNA FELICITACION

Señor Director:

En recientes viajes en automóvil que he realizado al interior del país, en compañía de varios amigos, he comprobado una vez más la eficacia y la atención con que me han atendido en las estaciones de servicio, de La Quiaca, Humahuaca, Salta, etc. Quisiera hacer llegar, por intermedio de la página "Nos escriben los lectores", mis más calurosas felicitaciones a ese grupo de personas que cumplen con grata eficacia en lugares tan distantes de nuestra capital.

ANGEL QUINTEROS
Pasco 2113, 1er. piso, Dto. 16
Buenos Aires

OBSERVACIONES DE VIAJE

Señor Director:

Deseo someter a su consideración algunas observaciones efectuadas por mí en ocasión de un reciente viaje en automóvil a la Capital Federal y sus alrededores, pidiéndole su publicación, para conocimiento de las autoridades en la materia y de la opinión pública en general.

Ruta Nacional Nº 22 —tramo Neuquén—Bahía Blanca: Este tramo de la ruta 22 se encuentra en excelente estado, atribuible a su reciente construcción.

Cruce Ciudad Bahía Blanca: Desde el empalme de la ruta Nacional 22 con la 3, 30 km antes de llegar a Bahía Blanca, ya se presentan inconvenientes motivados por el calamitoso estado del pavimento, donde prácticamente ha desaparecido la carpeta asfáltica.

Dentro de la ciudad, el cruce de la misma constituye una odisea, pues se requiere atravesar por un laberinto de calles angostas, en la mayor parte sin señalar y donde muchas veces el único indicio de que se está en la "ruta" es el de estar transitando por un adoquinado muy antiguo, muy desparejo y que seguramente su permanencia actual puede ser atribuible a que la Municipalidad quiera conservarlo como reliquia de la época de la fundación de la ciudad. Resulta difícil entender cómo una ciudad de la importancia de Bahía Blanca no cuente con un camino de cintura que permita conectar por el exterior de la misma los accesos a los puertos, la ruta 3, parte sud, la ruta 35, la ruta 33 y la ruta 3, parte norte, y los accesos a los aeropuertos y Base Naval por el este. Se acentúa esta deficiencia si se considera la extraordinaria importancia de la ruta Nacional Nº 3, por la que converge todo el tráfico proveniente del extenso litoral Patagónico, el tráfico de cargas de Río Negro y Neuquén, de sus zonas frutícolas y ganaderas por la ruta 22, y el aporte de las zonas agrícolas ganaderas del sudoeste de la Provincia de Buenos Aires y sudeste de La Pampa por las rutas 35 y 33. A todo esto se suma el interés de promoción turística, que requiere un cómodo y ágil desplazamiento de los vehículos.

Teniendo en cuenta lo antedicho, sería muy interesante que la Municipalidad de Bahía Blanca incluyera en su plan de obras públicas, con carácter de prioridad, la construcción del camino de cintura, para posibilitar un mejor ordenamiento del tránsito, para descongestionar de equipos de transporte pesado el radio urbano y para que el turista en tránsito no tenga que someterse —si no lo desea— a la pérdida de tiempo y molestias causados por el actual estado de las calles por las que ahora se pasa.

Ruta Nacional Nº 3 —tramo Bahía Blanca— Dorrego: Este tramo se destaca ampliamente por el malísimo estado de conservación en que se encuentra: Es una imperdonable negligencia por parte de las autoridades de Vialidad Nacional, pues ya hace varios años que está deteriorado y no se ha procedido ni siquiera a su eventual reparación de emergencia, por el rellenado de sus innumerables y profundos pozos con mezcla asfáltica.

Tramo Dorrego-Chillar: La ruta está medianamente aceptable, dentro del mal estado general.

Tramo Chillar-Azul: Aquí se repite lo mismo que para el tramo Bahía Blanca-Dorrego, con el agravante causado por la casi total desaparición de la carpeta asfáltica. De noche y con lluvia resulta sumamente peligroso circular, puesto que no se distingue cuál es el pavimento y cuál la banquina.

Tramo Azul-Las Flores: Este tramo se encuentra en regular estado de conservación.

Tramo Las Flores - Buenos Aires: Peor que el anterior, requiriendo inmediata reparación.

Teniendo en cuenta la intensidad del tránsito entre la Capital Federal y Bahía Blanca, resulta imperiosa la necesidad de construir, si no una autopista, por lo menos una calzada paralela para posibilitar la habilitación de doble mano.

ALREDEDORES DE LA CAPITAL FEDERAL

Ruta Nacional 1 y 2 Bs. As.-La Plata-Mar del Plata: Después de cruzar el Riachuelo se toma en Avellaneda por la Avenida Mitre y no puede uno menos que preguntarse: ¿cómo es posible que la principal avenida de Avellaneda se encuentre en tal estado de demolición crónico?

¿Cómo es posible que una ruta de la importancia de la 1-2, que conecta la Capital Federal con la capital del primer Estado Argentino y la mayor ciudad turística del país, atraviese por el pleno centro de Avellaneda, soportando los inconvenientes inherentes al tránsito por una tan extensa zona urbana?

¿Qué pensarán de nuestro país los turistas extranjeros al pasar por la avenida Mitre?

¿No surge la evidencia que tal estado de cosas constituye una vergüenza pública nacional?

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y Vialidad Nacional deberían establecer la prioridad absoluta para la construcción de una autopista que sustituya la ruta actual.

Ruta Nacional Nº 8: Esta ruta, que aporta el tráfico proveniente de las provincias del oeste argentino, ofrece un cómodo acceso de doble mano después de pasar Campo de Mayo, hasta que, sin motivo aparente, queda trunca en la localidad de San Martín, y el tránsito derivado hacia la avenida General San Martín, ya de por sí muy congestionada. Se impondría urgentemente la prolongación de la ruta 8 directamente hasta la avenida General Paz.

Ruta Nacional Nº 7: El acceso por esta ruta resulta muy distorsionado y sería mucho más rápido si se rectificara su recorrido entre Morón e Ituzaingó.

Atentado contra la seguridad pública: Algo que llama notablemente la atención en las rutas de acceso a la Capital Federal (todas muy angostas), es la actitud de los conductores de ómnibus que se detienen sobre el pavimento, en cualquier sitio, sin previo aviso para subir o bajar pasajeros, motivando situaciones de inminente peligro para los conductores y pasajeros de los automóviles que circulan eventualmente detrás de ellos, y causando demoras traducidas en largas filas de vehículos detenidos. Como esto sucede especialmente en la ruta 1-2 en su tramo adoquinado entre Avellaneda, cruce Camino de Cintura, además de involucrar un grave atentado contra la seguridad pública debe ser considerado una verdadera vergüenza pública.

El reglamento de tránsito establece que es prohibido detenerse sobre el pavimento; por lo tanto, debería reglamentarse la construcción de apeaderos pavimentados en la banquina en cada parada, a fin de que los coches no tengan que salir al barro en días de lluvia. De esta manera, los ómnibus se detendrían únicamente en las paradas autorizadas y sin entorpecer ni poner en peligro a los demás automovilistas.

Actualización cartográfica: Muchos son los nuevos tramos de rutas pavimentadas en los últimos años, a lo largo y a lo ancho del país. Puesto que el buen estado de los caminos es un aliciente para el turismo interno y externo, resulta contraproducente la falta de actualización de las Cartas Turísticas editadas por el Automóvil Club Argentino. Una acción diligente en este sentido podría contribuir al desarrollo de esta importante industria.

FELIX GALVAN
Centenario (Pcia. Neuquén)

fuerte por su clase **tradicionalmente sano**



■ ZANGARI / 9-66

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

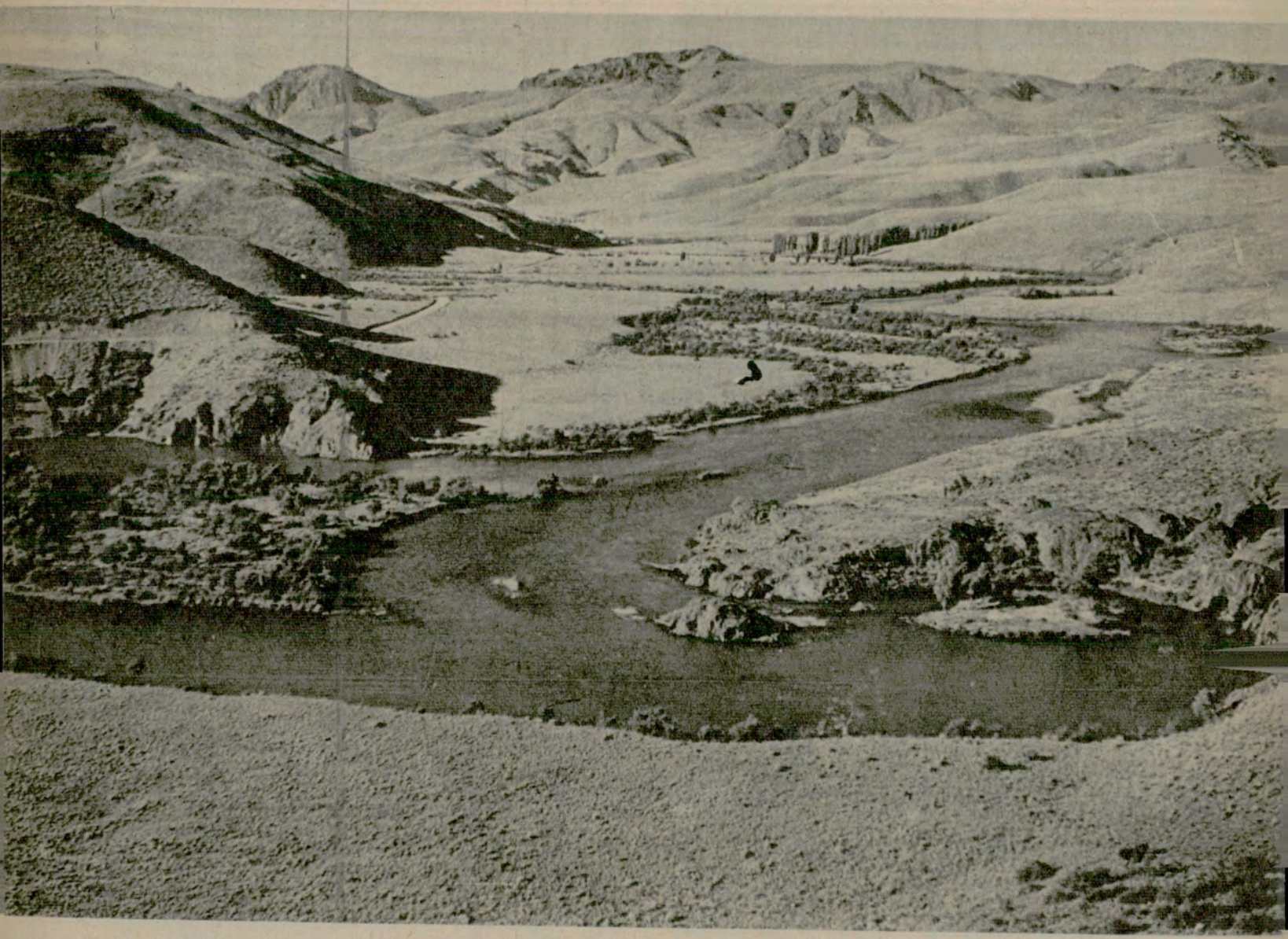
FERNET-BRANCA

• único en el mundo

DESDE 1845

G 753

Esta fotografía nos da una idea del aspecto general del meandro del río Limay, escenario ancestral de la vida indígena.



SI bien es cierto que los pocos indios que aún viven en el territorio nacional están habitando tierras marginales, vale decir zonas alejadas de centros urbanos de importancia comercial y productiva, no por ello están distantes de centros de atracción turística, ya que éstas son zonas en donde las bellezas naturales son las que cuentan y han dado origen a la corriente de viajeros y visitantes, tanto nacionales como extranjeros, que se vuelcan para conocerlas, admirarlas y gozar de sus paisajes.

Generalmente las guías y los mapas turísticos de nuestro país no suelen dar noticias de la existencia de comunidades indígenas próximas a las distintas regiones cuya visita promueven, a través de una importante propaganda impresa. Posiblemente ello se deba al gran desconocimiento de la existencia de esos núcleos de argentinos aborígenes.

Es necesario difundir entre el viajero curioso y culto la existencia de estos grupos, pues es primordialmente obligación de argentino tener conciencia y conocimiento de su presencia y visitar las regiones donde ellos habitan, pues de tal manera se podrá tener una objetiva visión de una realidad de nuestra población; se podrán apreciar muchas de las interesantes costumbres ancestrales que todavía conservan, se ten-

INDIGENAS EN TERRITORIO ARGENTINO

Los Araucanos

Hay que ayudarlos a incorporarse a los beneficios de la cultura nacional

Por JUAN CACERES FREYRE
Para Autoclub
Fotos del autor



Un hijo del desaparecido cacique Manuel Painefilú con la "trutruka" o trompeta gigante que se utiliza en las grandes ceremonias.

drá oportunidad de adquirir los magníficos exponentes de sus artesanías y sobre todo, se irá formando conciencia de la necesidad de hacer algo para ayudarlos a incorporarse a los beneficios de la cultura nacional, integrándolos a nuestra comunidad.

Voy a referirme a las parcialidades de araucanos, que ocupan buena parte de territorios de la provincia de Neuquén, en la zona cordillerana de los lagos más hermosos de nuestro territorio.

Un pueblo indómito

Los indios araucanos o mapuches son los aborígenes que poblaron una gran extensión de Chile, y, como pueblo eminentemente guerrero y conquistador que era, habían dominado en su tierra de origen a las diversas parcialidades indígenas que poblaban el territorio comprendido entre los ríos Itata y Toltem, o sea a la altura, en territorio argentino, comprendida entre el norte de Neuquén (Sierra de Cochicó) y el centro de la misma provincia, más o menos a la latitud de la ciudad de Zapala.

Posteriores conquistas hicieron que, a la llegada de los españoles a Chile, la lengua araucana se hubiese impuesto *desde la ciudad de Coquimbo y sus términos, hasta las islas de Chiloé y más adelante, por espacio de casi cuatrocientas leguas de Norte a Sur,* tal como lo expresa el P. Luis de Valdivia, uno de los grandes lingüistas araucanistas de principios del siglo XVII.

Para fines del siglo XVII, ya este

INDIGENAS EN TERRITORIO ARGENTINO

pueblo indómito, que puso en jaque a la conquista española en Chile, se empezaba a expandir, a través de los pasos y boquetes cordilleranos hacia lo que es hoy territorio argentino y dominaba sobre las parcialidades autóctonas denominados *pehuenches, puelches* y *huiliches.*

Se produce así la araucanización de nuestro territorio sureño, la que ha de culminar en el siglo XIX (1835) al derrotar el cacique chileno Juan Callvucurá a los caciques vorogas que acaudillaba Rondeau y fundar al cacicazgo de Salinas Grandes, que ha de hacer temblar la civilización hasta algo después de su muerte, acaecida a poco de su derrota en la batalla de San Carlos de Bolívar, en marzo de 1872.

Una población dispersa

Es así como los araucanos argentinos, hoy establecidos en Neuquén, Río Negro y sur de Mendoza, son muy similares en costumbres a los de Chile, aunque tienen un sentimiento de patria argentina bien caracterizado, el que se hace necesario reforzar en las zonas limítrofes tan alejadas de los grandes centros de población.

En medio de ese paisaje majestuoso de bosques, lagos y cordillera, con ríos cristalinos y *mallines* o vegas florecientes, el turista recorre deslumbrado esas reservas de la naturaleza que son los parques nacionales argentinos, pero no descubre a esa población dispersa de aborígenes que viven algo así como olvidados en medio de ese paisaje de infinita belleza. Sin embargo, allí están, como formando parte de esa misma naturaleza a la que se han identificado y de la que viven. En Quila-quina en el lago Lacar, está la parcialidad del cacique Curruhuinca; en Huechuflauquen, en el Malleo, y Auca Pan, a 35 km al N.O. de Junín de los Andes; a orillas del lago Ruca Choroi, en fin, son más de 30 las agrupaciones que existen en territorio argentino y más de treinta mil sus integrantes.

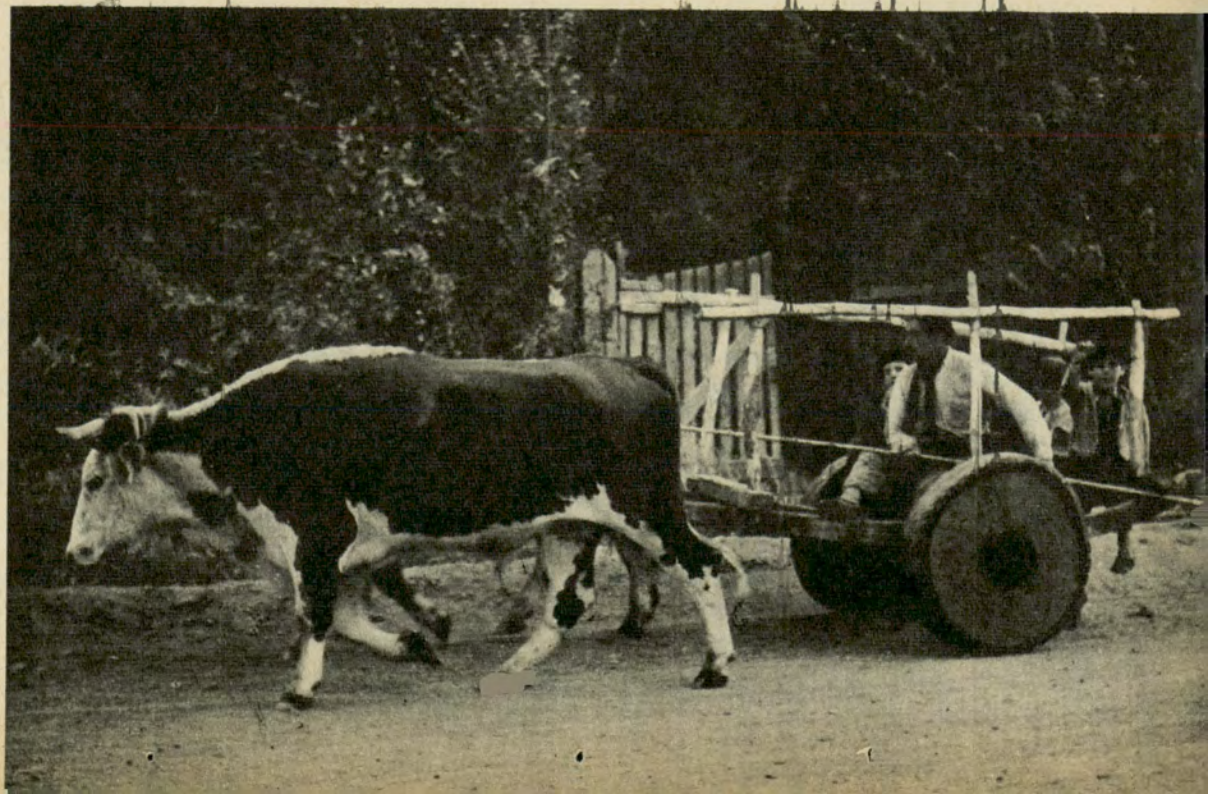
Allí, en esos humildes ranchos, quien se acerque en tren indagador, ha de encontrar el telar vertical característico de esta cultura prehispánica y podrá apreciar las más hermosas muestras del arte textil salido de estos rústicos telares y del ingenio e inventiva de las sufridas araucanas argentinas, pues son las mujeres las que realizan esta labor de tejeduría doméstica.

Ponchos, matras, matrones, fajas, maletas y alforjas, peleras, caronillas, barrigueras o cinchas para la montura, cojinillos, toda una serie de prendas con gran variedad de decorados, en donde prima el buen gusto innato de estos aborígenes.

El viajero que se dirige a visitar los grandes lagos neuquinos ha de pasar sin lugar a dudas, por Junín de los Andes, población cabecera del departamento Huiliches, ubicada en la margen derecha del río Chimehuin y que tuvo su origen en el fuerte construido en 1883, un año después que librara el combate de Chimehuin, contra los malones que asolaban la región.

Un legado a la cultura

Si llega a pasar unas horas en esta localidad, podrá observar cómo llegan a ella, procedentes de zonas adyacentes, grupos de indígenas, ya cabalgando, ya en el carrito de madera tirado por bueyes, denominado catango, en busca de provisiones en el comercio local y portando hermosas prendas de lana tejida para hacer trueque por la mercadería



El carrito de madera tirado por bueyes, denominado catango, con el que los indígenas van en busca de provisiones al mercado central.

Un aspecto de la venta de mantas araucanas en la exposición rural que funciona en la localidad de Junín de los Andes.



que llevarán. Todos los comercios tienen stock de tejidos y algunos comerciantes han seleccionado y adquirido piezas extraordinarias. Allí, en el Colegio Ceferino Namuncurá de los padres salesianos, podrán enterarse de la obra que estos sacerdotes realizan en pro del indígena. Allí conocerán al P. Oscar Barreto, el misionero protector de los indígenas de Neuquén, que está formando un Museo etnológico que es muestrario de las antiguas industrias prehistóricas de la zona y de las actuales y bellas artesanías indígenas. Luego, continuando la ruta hacia San Martín de los Andes, se podrá apreciar en este bello rincón serrano, que se levanta a la vera del lago Lacar y en pleno Parque Nacional Lanín, un interesante Museo, propiedad de la Dirección Nacional de Parques.

En Junín de los Andes vivía hasta hace apenas un par de años una excepcional anciana, Doña Berta Koessler-Ilg, nacida en Alemania, investigadora de la literatura folklórica y vernácula, quien fue durante su estadía, desde 1920, en esas regiones, como esposa del viejo médico de la zona, la amiga, la confidente, madre y hermana de los indígenas, y ellos le confiaron sus leyendas y sus cuentos, habiendo publicado importantes libros sobre tradiciones araucanas. Doña Berta falleció en 1964, y nos dejó antes de su desaparición física y antes de que desaparezcan los aborígenes araucanos, muchos materiales de su mundo legendario y espiritual, que tanto ha enriquecido la toponimia patagónica y en los que perdudará, a través de los siglos, su primitivo legado a la cultura. •

ESTAMPAS ARGENTINAS

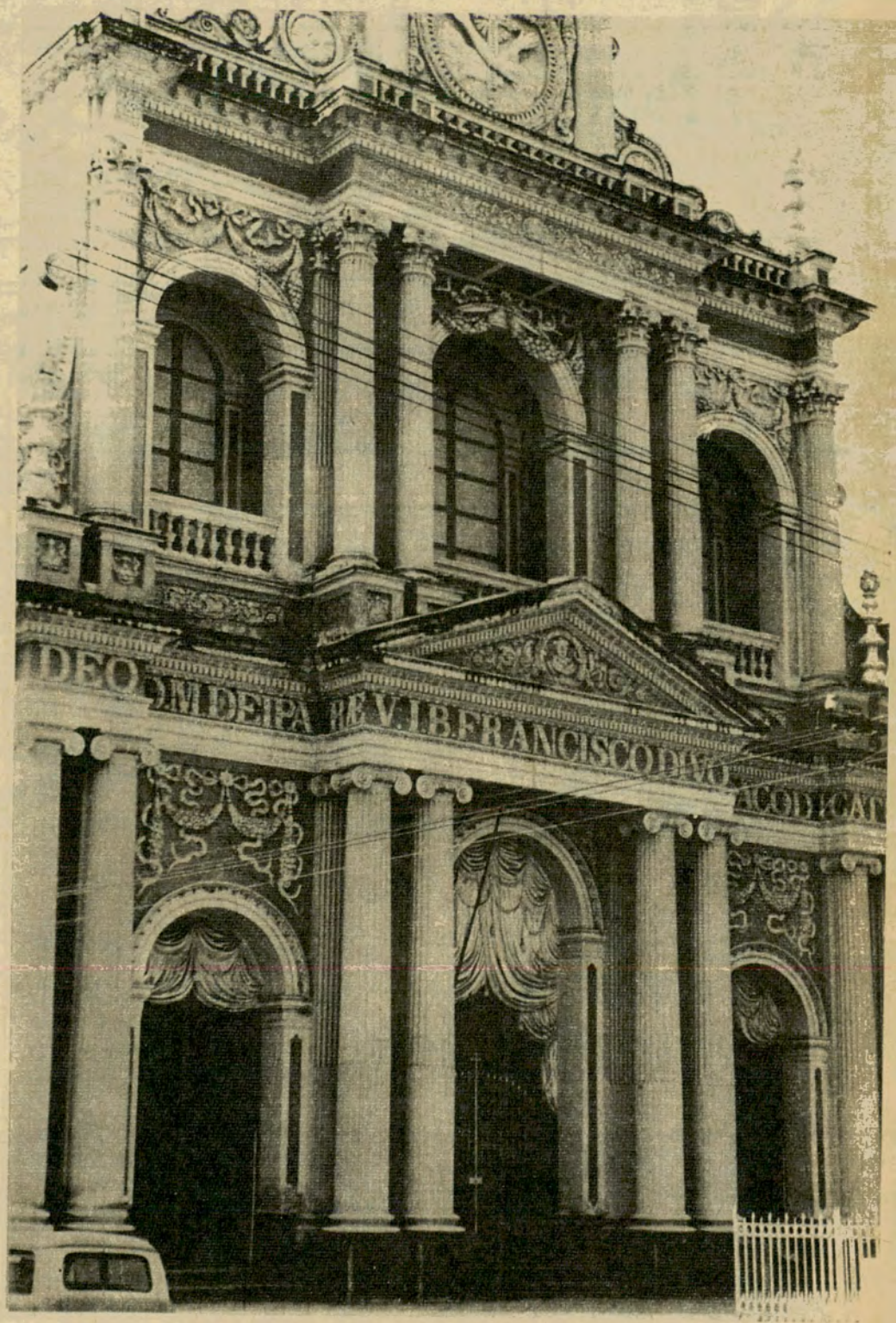
PARA nombrar a Salta, bueno es tomar una medida preventiva: conocerla. Sólo así podrá evitarse errar el tono justo y la intención adecuada. Esto está comprendido en las generales de la ley, en materia de provincias; pero no en vano Salta es el norte más alto de la patria; se empina un poco más y se nos escapa. Mucho cuidado, pues, a andar con pie de plomo, afinado el oído, el corazón atento y, si es posible, el alma enamorada.

A Salta, los poetas le nacen como las nubes, esas espesas nubes montoneras que suelen sugerir dos o tres cielos bajos sobre el Valle de Lerma, casi rozando el bronce que quiere detenerlas en la estatua de Güemes. Miramos hacia el cerro que preside la ciudad capital y no vemos otra cosa que un hombre, custodiando lo suyo, todavía en los aires las lanzas de tacuara: más que el prócer, el héroe. Se le asemeja mejor y con más sangre. Con más coraje.

No es de extrañarse, pues, que aquélla sea cuna de poetas. Y de los que lo son de veras, las más de las veces sin saber por qué y sin proponérselo; la tierra manda, en Salta, y porque esto sucede las cosechas son buenas. Sin ir más lejos, ahí no más, tenemos el patriarcado de los Dávalos, custodiando fronteras. El padre, don Juan Carlos, era una institución de pura cepa. Fue un privilegio conocerlo, por los años treinta; hasta en el porte criollo, en la estampa imponente —con poncho y con sombrero de ala ancha, llevada *"a lo señor"*— proclamaba a las claras una prosapia fuerte, fiel a la varonía de sus mayores. Y los cachorros no le van en zaga: si no, que nos lo diga Jaime, con su cerril abrazo y su guitarra. En el mundo salteño de los Dávalos persiste el empuje montañés, con laderas, abismos y quebradas donde lo humano es siempre destino principal.

Culto a la tradición

Recuerdo que estando allí conocí, acodado en el mirador del cerro que domina la capital, a un poeta novel *"que prometía mucho"*, hijo del por aquel entonces gobernador de Salta, el mismo que en la actualidad es ya un gran escritor argentino: Raúl Manuel Aráoz Anzoátegui. Luego de haber estado varios años en Europa, cumpliendo misiones diplomáticas, Aráoz Anzoátegui ha vuelto a afincarse en su provincia, sin que lo tiente demasiado



La iglesia de San Francisco, de la ciudad de Salta, es una de las joyas arquitectónicas de que se enorgullece la provincia, cuyos templos resumen el fervor religioso de su población.

ASI ES SALTA

Es el Norte más alto de la patria y hay que verla con el alma enamorada

Por
ANA EMILIA LAHITTE

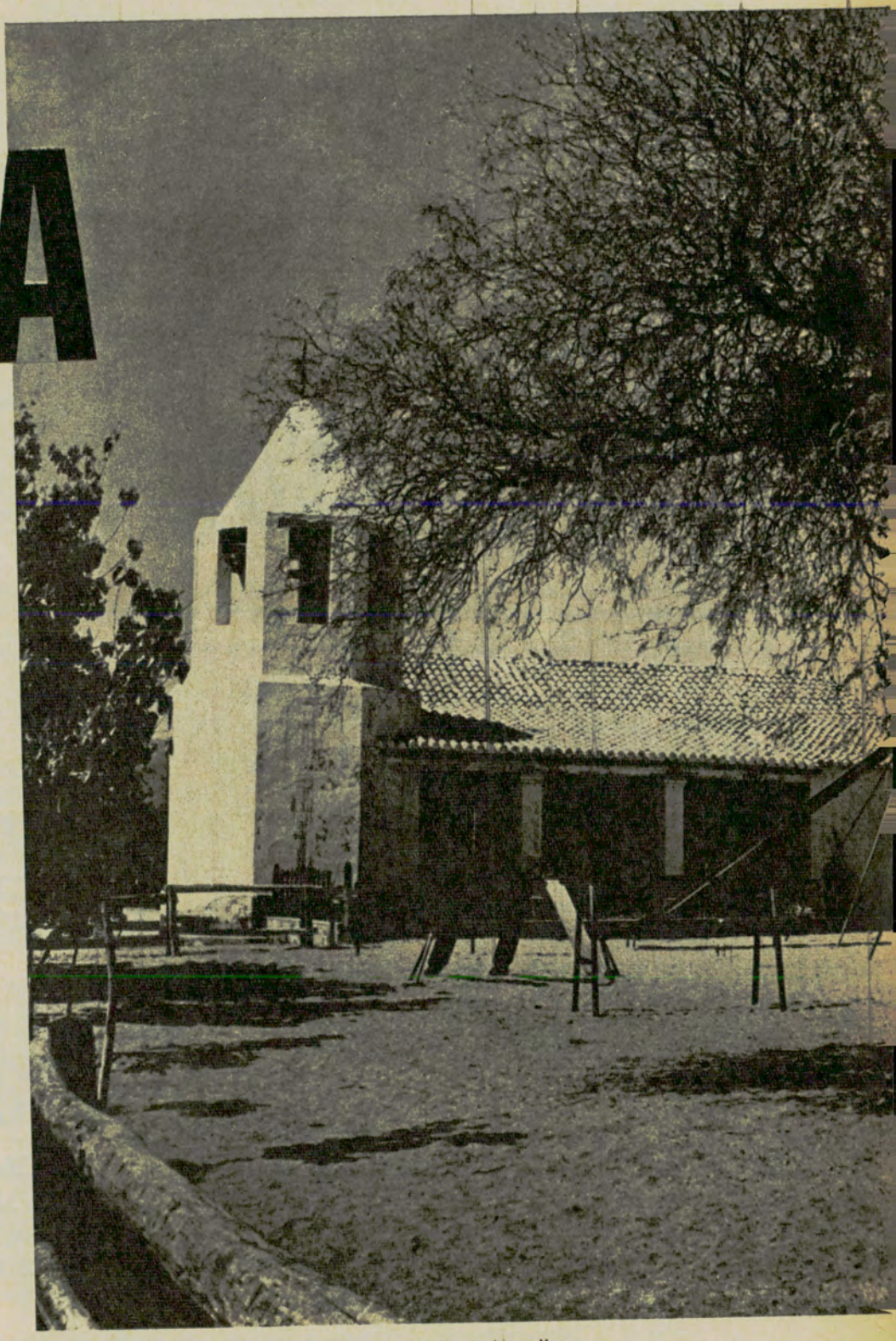
Para Autoclub
Fotos de G. A. GUERRERO y M. DAMMER

el complejo hechizo porteño que, la mayoría de las veces, aparta de sus lares a los artistas provincianos, despojándolos de cuanto les es propio, a cambio de integrarlos a medias a la deshumanización de sus engranajes. Aráoz Anzoátegui, en plena juventud, posee ya una obra seria, donde el ensayo alterna con la poesía, de la misma manera que el hombre de acción que hay en él asiste a congresos literarios o viaja al extranjero para proyectar nuestro folklore hacia otros pueblos.

La aristocracia salteña lleva implícita en su autenticidad el culto de antiguas tradiciones, donde las costumbres se espejan en gestos de sabor añejo y la voz de los jóvenes resuena engrandecida por la presencia venerada de sus muertos.

Autoridad y matices

Quizá porque nuestra cordillera de los Andes los nutre y amuralla,



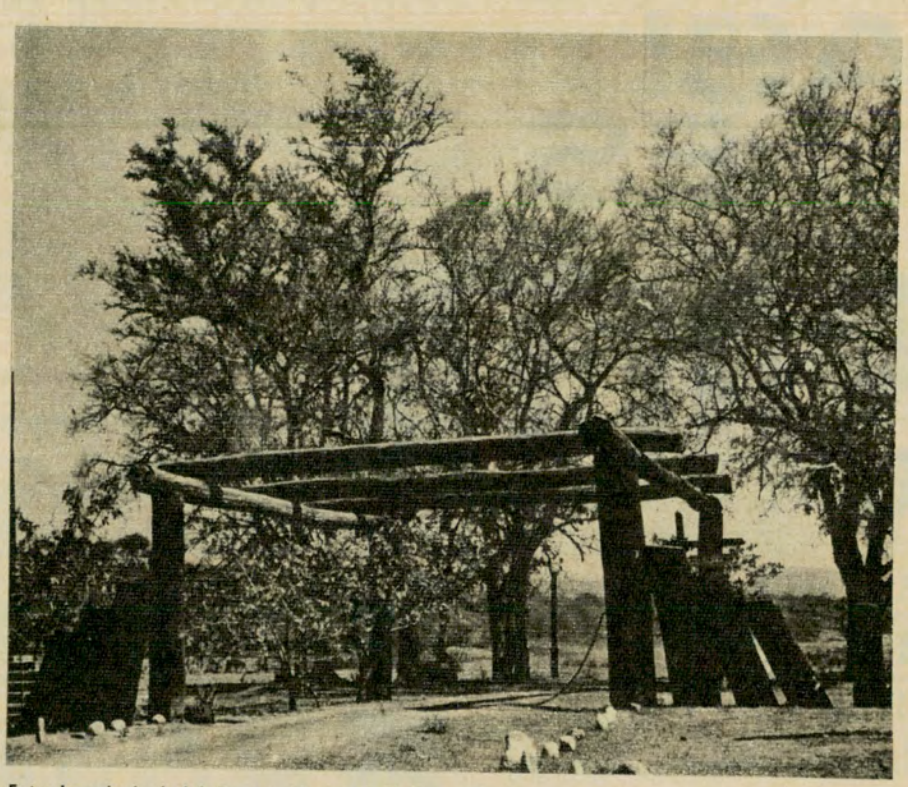
La humilde capilla de Animaná, en la parte salteña de los valles calchaquíes, eleva su pequeño campanario en medio de extensos viñedos.

ASI ES SALTA

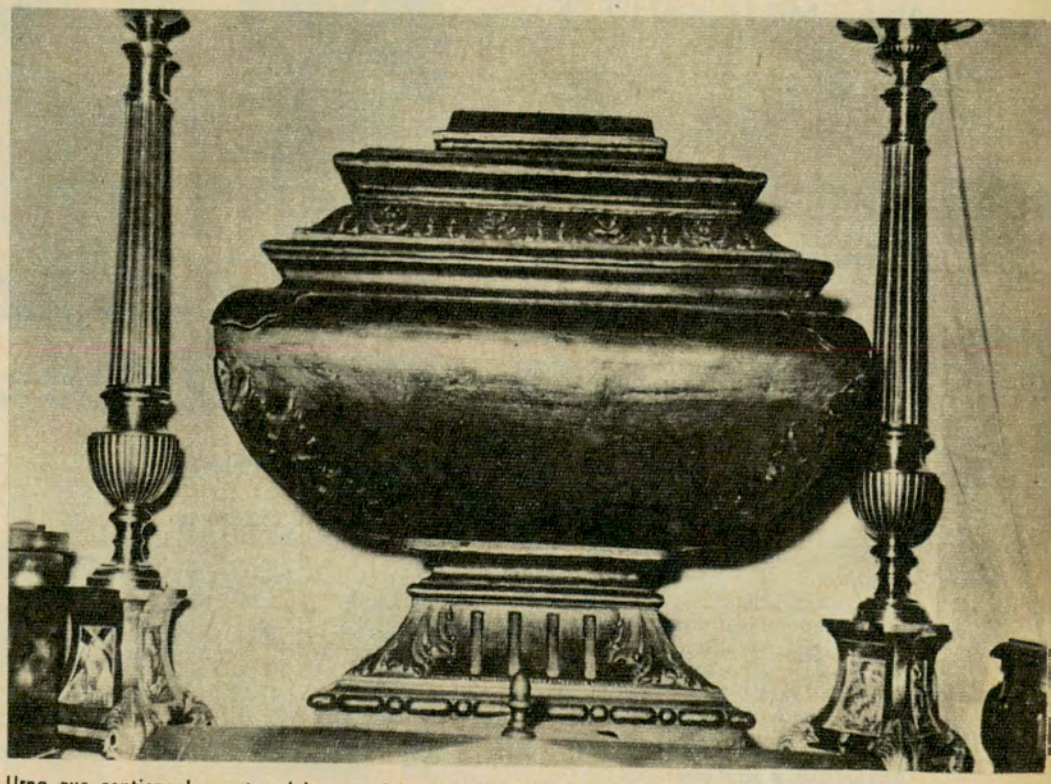
los salteños poseen una suerte de autoridad, natural y aguerrida, que se trasunta en lo físico de igual manera que en lo anímico y transforma la gravedad en fervor amantísimo. Estas constantes psicológicas perfilan su poesía con características netamente acusadas y, en ellas, la piedra, el monte bravo, la sed, las alimañas, las fieras en acecho, no compiten sino que se complementan con la nostalgia musical de los arroyos, el verde de los ríos, las vegas, las quebradas, las tardes pastorales, los vergeles del valle. El poeta salteño es cabal protagonista de su naturaleza dramática, y la densidad de su temperamento lo lleva a tratar los temas desgarrados del hombre —el indio, el soldado, el hachero— con una dignidad particularísima que elude el llanto pero no teme a las lágrimas. Hay matices nobles en lo profundo de su intención creadora, amenidad colorida en las superficies líricas de su modo de expresarse.

Manuel Castilla, laureado en Mendoza por su libro de poemas *"Bajo las altas nubes"*, traduce ese temperamento peculiar y nos da, por igual, recios aguafuertes donde el paisaje es amistad y recuerdo, o retratos en que la muerte deja de serlo, como en el caso de su *"Réquiem por Raúl Galán"*. Algo salvaje y tierno se cuela por sus páginas, cualquiera sea el tema que trate, quizá porque, como bien lo define sin rodeos, Salta *es así*.

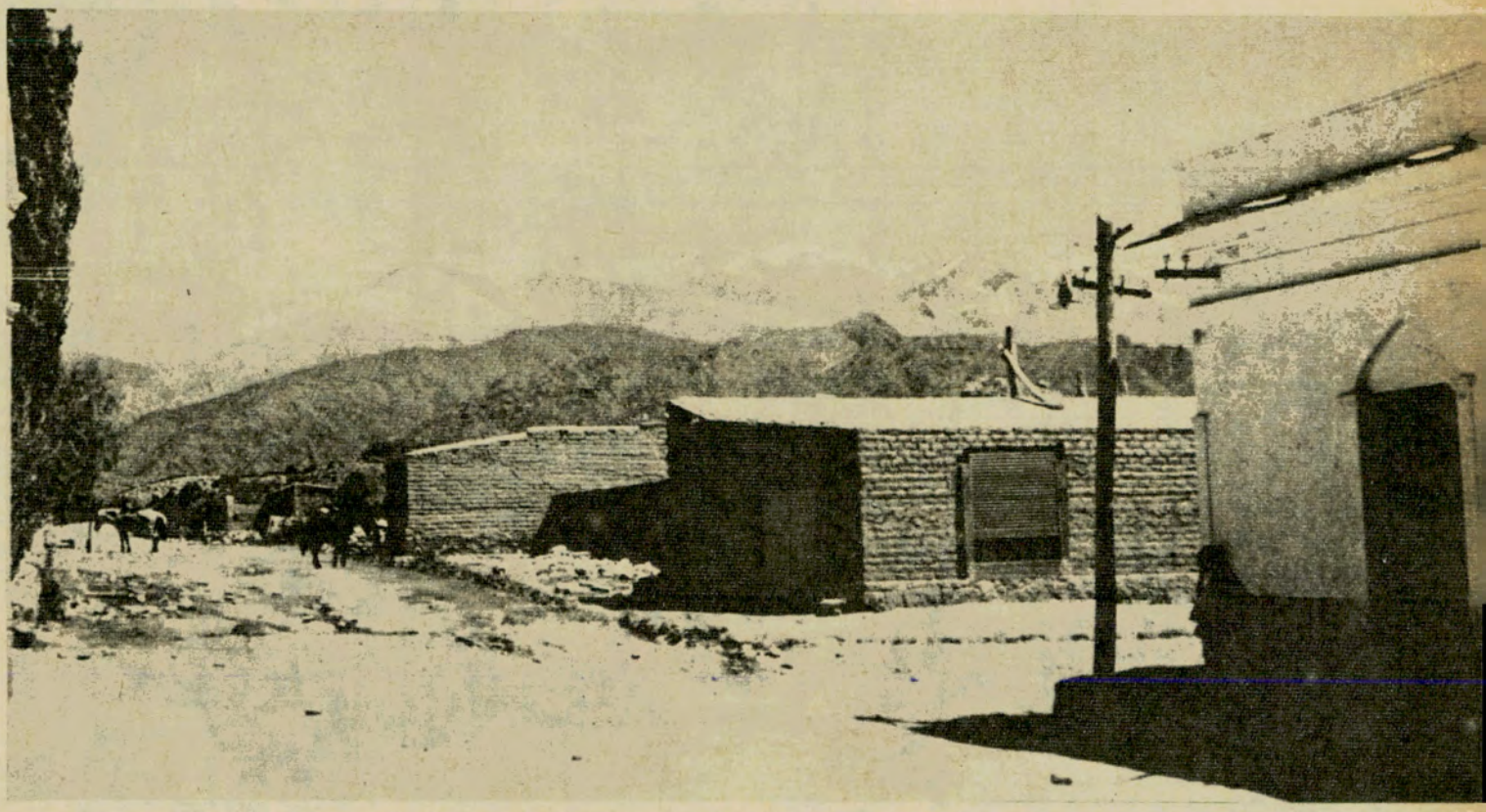
Esta tierra es hermosa.
Crece sobre mis ojos como una
[abierta claridad asombrada,
la nombro con las cosas que voy
[amando y que me duelen:
montañas pensativas, lunas que se
[alzan sobre el charco
como una boca de horno de pan
[recién prendido,
yacanes de leyenda
en donde duermen indios y ríos
[esplendentes,
gauchos envueltos en una gruesa
[cáscara de silencio



Entrada principal del Parque Nacional El Rey, uno de los reductos más interesantes de la selva salteña, rodeado en su casi totalidad por serranías que le sirven de límite.



Urna que contiene los restos del general Miguel M. de Güemes. Se conserva en la catedral de Salta y es objeto de constante peregrinación patriótica.



Desde la localidad de Cachi, antiquísima y característica población de los valles calchaquíes, se domina el imponente espectáculo del nevado del mismo nombre.

y abejucos volando su azulina
[inocencia.
Todo eso quiero.
Y hablo de contrapuntos
[encrespados
y de lo que ellos paran virilmente
[sangrientos
cuando el vino de la muerte es un
[adiós morado.

"Soy de Salta..."

Esto es amor, amor por aquel extremo de la patria, magistralmente descripto por Borges: *"Hacia el oeste se abren los valles y quebradas calchaquíes, famosos por la belleza de sus cerros solitarios, de barrancos verticales, donde mil metros abajo el arroyo se precipita, blanco de espuma sobre su cauce de pizarra. Para llegar a esta zona hay que cruzar altiplanicies limitadas por cumbres nevadas. Luego comienza el descenso por una pendiente entre áridas quebradas y muchedumbres de cactus gigantes. Atrás quedan los Nevados de seis mil metros de altura donde se distinguen, a la luz purísima, roca por roca, filo por filo, hielos no alcanzados por el hombre; soledades presentes casi palpables pero inaccesibles precipicios enormes y ásperas aristas de basalto y cristal rotas sobre el azul".*

Otra faz del paisaje que en Salta es un prodigio de veracidad radiante nos la da Antonio Nella Castro laureado en 1960 por un Canto que nos duele fragmentar, brotado de la copla: *"¡Soy de Salta y hago falta...!"*

Allí donde galopa el Mojotoro
y la tierra se entrega en un sonoro
perfume a palo santo
hay un país de sangre algarrobera,
hay un terruño toro
que sube rumbo al canto
usando el corazón por estribera.
Hay un río con hondas y
[muchachos,
quemado de malojas y lapachos.
Un ámbito de nido
sabroso como humita envuelta en
[chalas.
Un límite de machos
que monta hecho alarido
en el humo animal de las bagualas.

Este es el tono del Canto a Salta, donde Nella Castro vuelca con vitalidad y llaneza su convicción filial y su lirismo. Y así nos lleva, tierra adentro, agitada y gozosa la sangre vidalera.

Yo que llevo su poncho y su
[tormenta
y que sé que a los dos nos
[emparenta
el mismo y lacio techo,
le tiemblo desde el alma hasta los
[poros
y su aire me alimenta
entrándome en el pecho
lineal como el mugido de los toros.
Cuando miro su pulpa y su corteza
el vino que le aturde la tristeza
con sus bombos espesos
y ese poco de locro que le falta,
me duele su pobreza
y hermano hasta los huesos
les digo a los amigos: "¡Soy de
Salta!"...

Corto nos es el tiempo para evocarla tal como la conocimos, como es y será, arrodillada en sus devociones durante las imponentes festividades de su patrona, la Virgen del Milagro; o cuando el *misachico* avanza entre las pircas o algún Carnavalito derrama sus colores y resuenan las quenas y la caja chayera.

Corto nos es el tiempo para nombrar sus templos, sus rejas coloniales, sus campos de batalla. Pero hace mucho bien y es muy hermoso saber sin duda alguna —aunque tenga su pizca de milagro— que allá, en la frontera, una cruz y una lanza marcan la intransferible altura de la Patria. •



La calle Brasil se cierra atrás con andenes y locomotoras; hacia los costados, con paredones, y hacia adelante se abre en la perspectiva de la plaza.

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

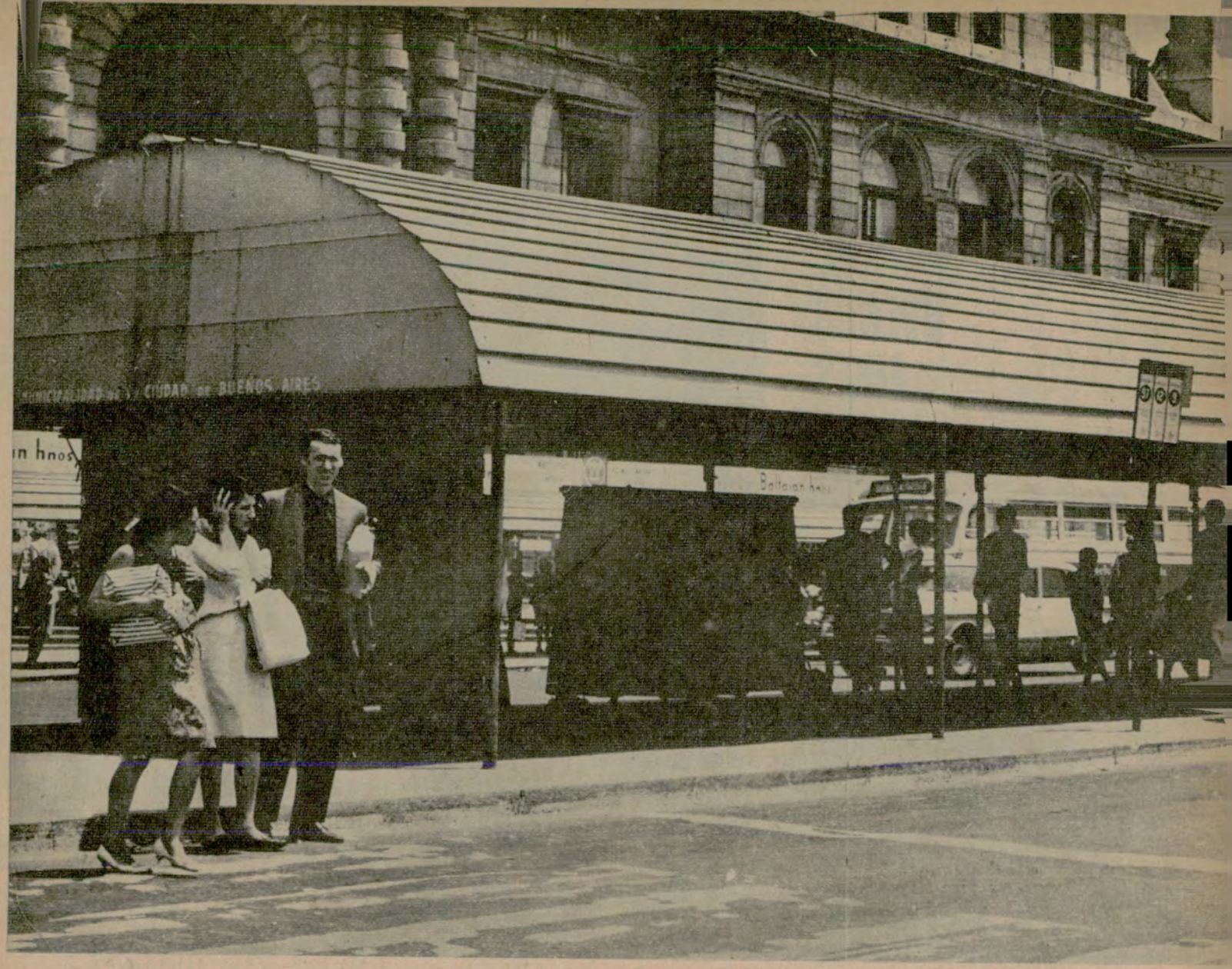
BRASIL

Por
GUSTAVO GARCIA SARAVI
Para Autoclub
Fotos de J. G. Font

LA calle Brasil, tan vinculada al Barrio Sur del crecimiento y el progreso finiseculares, no difiere mayormente de las otras que la acompañan con sus cuadriculados y buzones, en aquellas esquinas donde se increpaban y rezongaban los conductores de los tranvías y los pintorescos carreros de las barrancas.

En un trecho de algunas cuadras, sin embargo, y en particular frente a Constitución, adquiere una relevancia particular, cobra una tipicidad que la caracteriza y hace distinta. Porque allí, casi exclusivamente allí, Buenos Aires se vincula —quizá sin quererlo o sin darse cuenta —con el interior, con la pampa, con ese inmenso mar de la llanura que lame su costa particular de asfalto y diferenciada ciudadanía.

Por esas veredas y calzadas de Brasil camina, una vez al año, una vez en la vida, el habitante de la



Un largo andén en el centro de la calle para los que esperan vehículos de transporte colectivo, cierra la perspectiva de la calle Brasil.

Patagonia, el argentino que se hace vertical en el Sur entre soledades y vientos, piedras y distancias. En esos cuatrocientos o quinientos metros, Brasil es uno de los portones de Buenos Aires, uno de los goznes geográficos y culturales que separan la cabeza de Goliat del resto de su cuerpo. Hubiéramos querido decir *tranquera* y no *portón* —portón que se abre para adentro— y hacer así el vocablo más acogedor y familiar con el provinciano. Pero la metrópoli ya no conserva tranqueras. Es un casco de estancia definitivamente independizada de los verdes y alambrados que la rodean, esos verdes y alambrados que, por una curiosa paradoja, son los que la mantienen y le dan sentido, la engordan de rascacielos y vanidades.

En aquella parte de Brasil que se cierra hacia atrás con andenes y locomotoras, hacia los costados con límites y paredones, y que se extiende, de pronto, hacia adelante, en la abierta perspectiva de la plaza y el descubrimiento descomunal del tránsito y la furia, se encuentran todos los días las dos formas distintas del argentino: el que está aquí y el que viene de visita, el que sabe y el que no sabe, el *"porteño"* —que se jacta de esta designación— y el que llega desde esa parte de tierra innominada que es el resto de la República.

Estrictamente, en esta calle termina Buenos Aires. Más allá está la incognoscible llanura. Quizá seríamos mejores los que estamos de este lado, si recordáramos a menudo estos versos de Jorge Luis Borges:

"Pampa:
Lisa como una luna, clara como
[un amparo
es tu verdad en el símbolo. Yo sé
[que te desgarran
surcos y callejones y el viento
[hecho picana.
Pampa sufrida y macha que ya
[estás en los cielos.
No sé si eres la muerte. Sé que
[estás en mi pecho."

25.000 COCHES EN 10 MESES

La unidad Ford 25.000 vendida en el año 1966 fue entregada por la empresa al concesionario más austral del país. La firma Davidson & Muñiz S. A., concesionaria Ford de la lejana localidad de Río Gallegos, Provincia de Santa Cruz, ha adquirido la referida unidad. La unidad 25.000 que ha sido entregada es un camión F-350, que es única de este tipo dentro de las fabricadas localmente por la industria automotriz del país.



LAS CALLES DE BUENOS AIRES



Las Heras sólo se convierte en avenida a partir de Callao. La foto nos muestra las dos modalidades de esa arteria.

AVENIDA LAS HERAS

"POR esta calle resulta difícil caminar. Los maleantes y vagos se juntan, sobre todo de noche, para cometer sus fechorías. Se esconden en la oscuridad, en los zanjones y tunales, y desde allí esperan que pase el transeúnte desprevenido o aguardan la hora del reposo para asaltar a los moradores de las quintas y chacras vecinas. Está situada en un barrio de mala fama, cerca de los mataderos, entre pulperías y reñideros de gallos. En Las Heras, prácticamente, termina Buenos Aires y empiezan la inseguridad y el miedo."

Parece mentira, pero ésta podría ser, sin exageraciones, una descripción aproximada de lo que era la avenida de hoy, hace poco más de cien años. Por aquella época se llamaba *"Chavango"*, y probablemente debiera su designación al apellido de alguno de los primeros habitantes de la zona. Con respecto a su cambio de nombre, Lafuente Machain, en su libro *"El barrio de la Recoleta"*, cuenta una historia divertida que nosotros repetiremos:

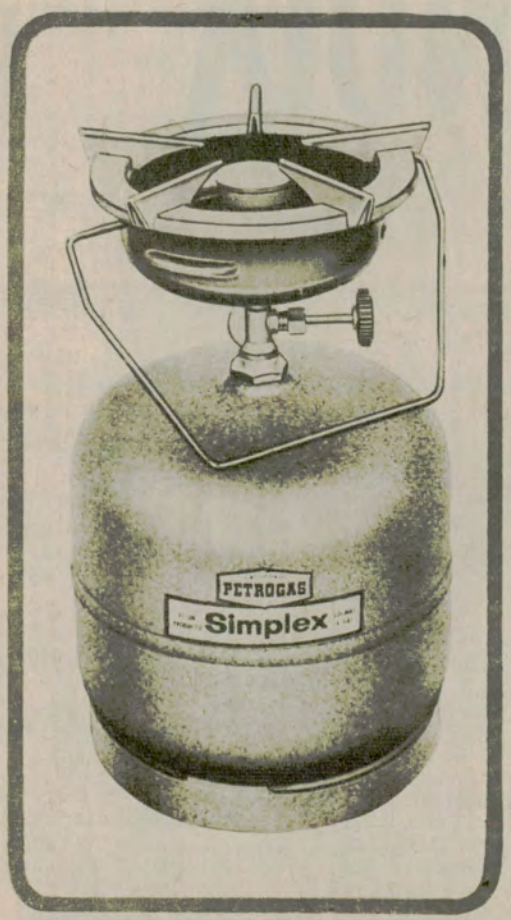
"El intendente Municipal don Torcuato de Alvear dictó la ordenanza respectiva para que en lo sucesivo dicha calle se llamara "Las Heras", y a poco de conocida su resolución, recibió un memorial firmado por la viuda de Chavango y sus hijos, quienes ponían el grito en el cielo y clamaban justicia contra el menoscabo de que venía a ser víctima el benemérito general de su nombre. En apoyo de sus quejas presentaban los documentos pertinentes para acreditar los méritos de tan distinguido servidor del país. Es de imaginar la contrariedad que este incidente produjo al intendente municipal, quien ya se veía convertido en el blanco de comentarios burlescos por sus desconocimientos de las glorias nacionales..."

Aquel excelente fotógrafo de nuestro pasado continúa: *"Inmediatamente resolvió reparar el error involuntario pero no sin documentarse antes, respecto al personaje en cuestión —el general Chavango—, verdadero «ilustre desconocido», no obstante las pruebas, que no permitían dudas sobre su carrera gloriosa y preclaros servicios. Por ello, solicitó informes a los archivos y consultó a los historiadores más calificados, sin llegar a una conclusión satisfactoria. Ninguno de los estudiosos de nuestro pasado histórico conocía el personaje en cuestión y, por consiguiente, no podían informarle sobre sus hazañas..."*

El héroe continuaba en el misterio a pesar de los antecedentes y certificados que demostraban fehacientemente su brillante foja de servicios en favor de la patria. La broma se aclaró al fin. El doctor Lucio V. López confesó ser el autor del memorial, el inventor del patricio y de la iracunda familia. Todo había sido creación suya.

Una calle de hoy —Las Heras— nos ha servido para recordar al alegre y pintoresco Buenos Aires de ayer. E, indirectamente, a los muchos *"Chavangos"* que todavía lucen sus orgullos y heroicidades en las placas azules y blancas de algunas esquinas. •

Aquí vemos la curva en que comienza la calle Las Heras en su cruce con la de Montevideo. Le decimos "calle", a pesar de que en el letrero ya se la llama "avenida".

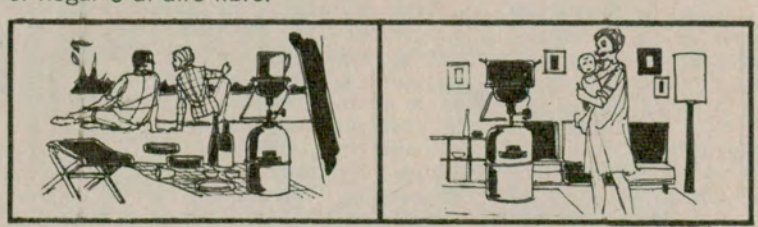


G 850

calentador a **GAS**

Simplex

Portátil. Con su propia garrafa de 1, 2 ó 3 kg.
Es ideal para preparar instantáneamente comidas o calentar líquidos, tanto en la oficina, como en el hogar o al aire libre.





Basta abrir la llave aplicar la llama de un fósforo y... ya funciona !



Linterna Portátil a GAS
Sin previo calentamiento, sin dar bomba, con solo abrir la llave y aplicar la llama de un fósforo, se **enciende instantáneamente.**

UNICO CON REPOSICION DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS

Fabricantes: **FANAL S. A.** - Perú 139 - T. E. 34-1575 - Buenos Aires

Una vista de la deliciosa Honfleur, con toda su tradición del mar y su iglesia construida con despojos de desmantelados navíos.

Las maravillosas rutas de NORMANDIA

La historia y el paisaje se entremezclan en mágicos nombres

Por

MAGDALEN LIDDLE

Para Autoclub

ES primavera en Francia. París ofrece aún interesantes espectáculos teatrales, pero el aire festivo que siempre sigue a la primavera, nos hace soñar con la campiña ondulada y con los serenos castillos perdidos entre frondas centenarias. Quiero alejarme de París e internarme en un sueño de verdor. Para ello elijo a Normandía que, por su proximidad a la capital y su gran belleza, me parece una meta acertada. Estudio mi itinerario cuidadosamente. La historia me llama con mágicos nombres que duermen en el fondo de la memoria: Falaise, con el recuerdo de Guillermo el Conquistador aún vivo en el adusto castillo; Bayeux, con su magnífica catedral y su Tela de la Conquista, joya medieval que podremos admirar en toda su policromía; Caen, con sus basílicas románicas de impecables líneas y todo un sucederse de ciudades menores, como un calidoscopio maravilloso. Comienzo mi viaje a través de la campiña normanda que, debido a las frecuentes lluvias, es de verde siempre fresco y luminoso. Cuando florecen los manzanos, toda la región se convierte en un jardín encantado. En toda mi gira me acompañarán los rosales tan típicos de la región, con sus ramilletes de tonalidades variadas que se mecen pesadamente. El ganado pace en los valles y prados color esmeralda. Un ganado esmeradamente cuidado, sano, lustroso, que abunda en torno de las localidades como Camembert, Pont-L'Evêque o Livarot, que han dado su nombre a tres de los quesos más famosos de Francia.

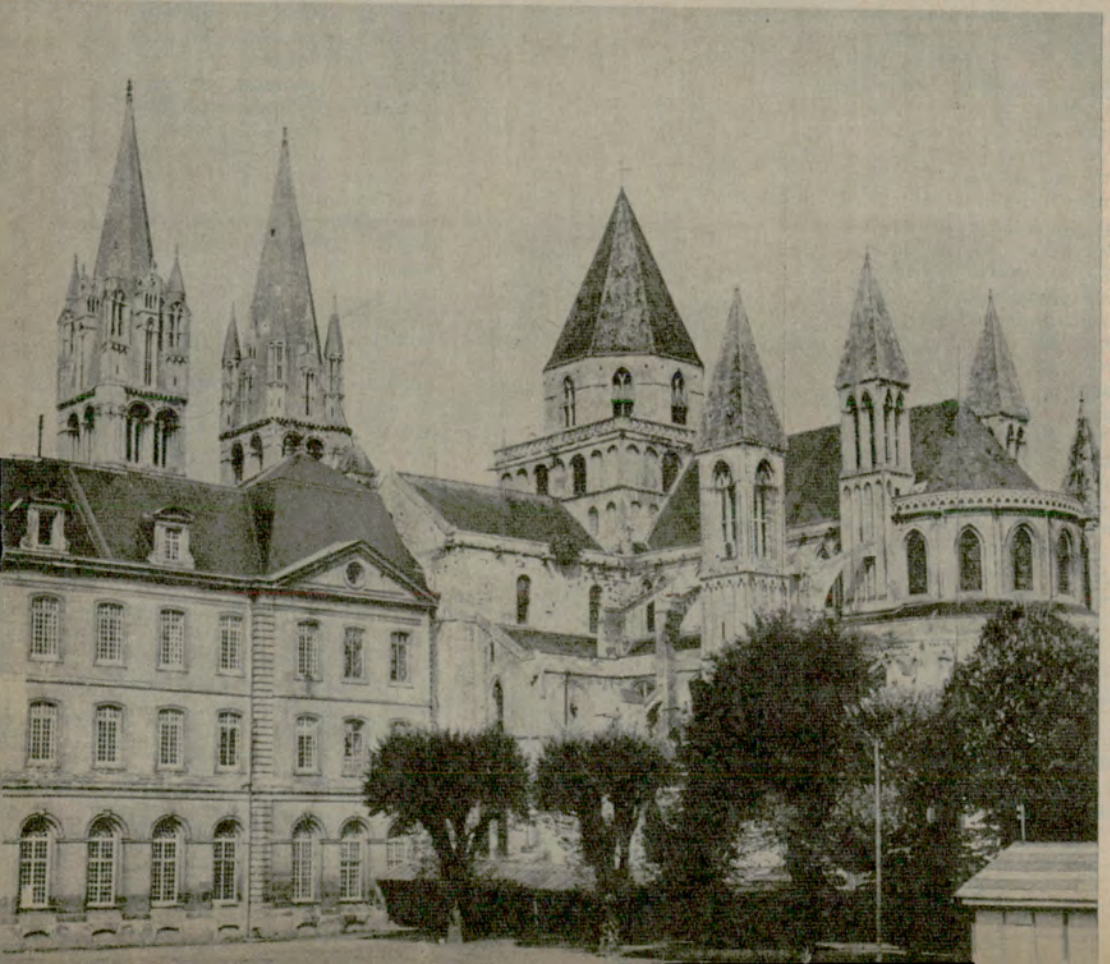
Inspiración para impresionistas

He decidido llegar a la costa porque el mar, a sólo dos horas de París, es una tentación a la que no sabré resistir. Visito a Honfleur en el estuario que la separa del Havre. La pequeña, la deliciosa Honfleur con toda su tradición del mar, y su iglesia construida con despojos de navíos; casco como techumbre, vigas que han visto lejanos horizontes y, a pocos metros, un campanario que también nos habla de tempestades y de naufragios. Honfleur se despereza bajo el sol de la mañana y sus pequeñas embarcaciones se mecen dulcemente en el puerto. Me llaman la atención las construcciones que se lanzan estrechas y verticales, de colores abigarrados, con sus varios pisos de altura y sus escasos metros de espacio horizontal.

En ese puerto pintoresco los impresionistas encontraron inspiración. Solían pintar escenas de pesca, calles empinadas, aguas tornasoladas, brumas ligeras que tamizaban la luz incipiente del día, para reunirse luego en un café o en la pintoresca Ferme Saint-Simeon, ahora uno de los hoteles más impecables y acogedores. Es también Honfleur la ciudad natal del gran humorista Alphonse Allais.

Sigo luego la costa hacia el Oeste para llegar muy pronto a Deauville, la elegante ciudad balnearia que el Duque de Morny convirtiera hace un siglo en uno de los centros





mundanos de mayor prestigio. Su gran playa, su casino claro y vastísimo, sus *boutiques*, su tradición hípica, sus magníficas canchas de golf y de polo saben satisfacer el gusto más exigente. Al lado de Deauville su gemela, Trouville, preferida por los escritores y artistas, playa no menos bella pero sí más popular que su elegante vecina.

Una playa de invasión

Estoy demasiado cerca de cuanto ha podido convulsionar la vida de nuestra generación, para alejarme sin escuchar el llamado de otros nombres. Llego así en una mañana luminosa a Arromanches y me detengo largamente frente a esa playa ahora serena, con su arena clara y húmeda en la que

La iglesia de Saint Etienne, en Caen, una de las tantas basílicas romanas que dan una especial fisonomía a esa región normanda.



juegan un enjambre de niños alegres y despreocupasados. Quiero imaginarme ese cielo azul cubierto de aviones, y el mar ahora tranquilo surcado por los largos puentes flotantes, en lo que fuera el puerto artificial que supo abastecer durante largo tiempo al ejército aliado. Quedan aún algunos de los bloques de cemento con el emplazamiento para sus baterías antiaéreas, que formaran el puerto allí creado para las operaciones de desembarco. Leeré luego en el museo la escueta carta que enviara Churchill a los peritos. Es un deseo que debe interpretarse como una orden. No recuerdo las palabras exactas, pero sí su contenido: *Necesito un puerto artificial. No me hablen de dificultades.* De esas palabras nació la gigantesca empresa que llevaría luego a la victoria. Pieza por pieza se fabricó en Gran Bretaña para ser transportado a la costa normanda. Primero los enormes bloques de cemento que delineaban el puerto y sobre los cuales deberían estrellarse las olas de un mar casi siempre tempestuoso. Luego, dentro de esa ensenada se montarían los espigones flotantes que llegarían hasta la tierra firme y servirían de caminos para los vehículos de transporte prontos para abastecer al ejército invasor en lucha. El museo aliado, con sus banderas multicolores flameando al viento en la vasta playa de Arromanches, es cuanto la historia pueda desear como monumento imperecedero y elocuente. En él vemos todo el material empleado en la invasión, desde los uniformes, los paracaídas usados en el fragor de la lucha, armas, fotografías, documentos, dioramas explicativos, maquetas del puerto, mapas, libros, todo ello abierto a los visitantes que llegan a Arromanches en verdaderas avalanchas deseosas de ver así de cerca esta playa memorable.

Un diorama nos muestra el avance de las tropas y una nube de paracaídas que bajan en las distintas localidades. Luego una película explicativa completará ese cuadro.

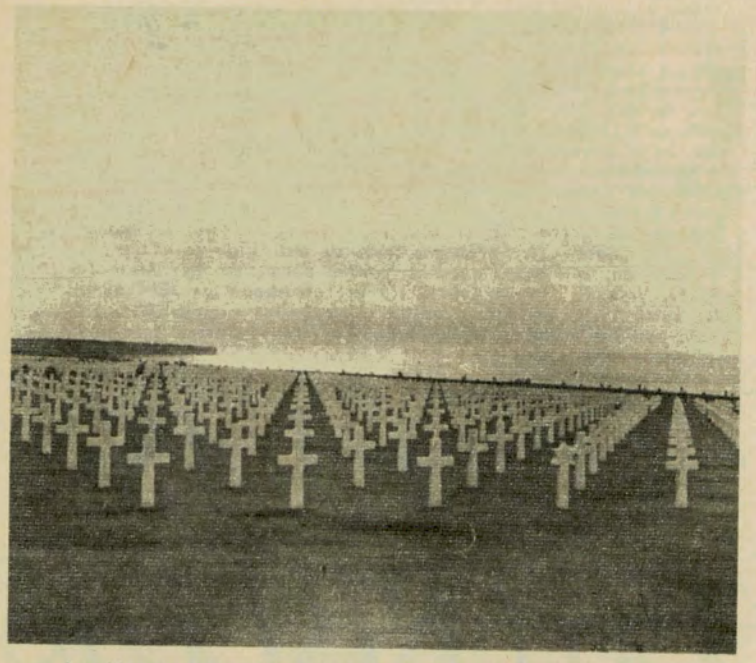


El museo es moderno, todo ventanales sobre el mar. Mientras el guía nos narra, señalando en un mapa en relieve los movimientos aliados, mi vista abarca el horizonte marino, y veo a la vez el pequeño plano de Arromanches, y en su verdadera dimensión, allá en el mar, los bloques de cemento con las baterías antiaéreas, y el sudor, sangre y lágrimas que ese mar embravecido supo sorber. No puedo alejarme bruscamente. Debo permanecer allí algunas horas y grabar para siempre en mi memoria lo que antes sólo conocía como un nombre y el relato de una sangrienta batalla. Pienso que es maravilloso llegar a Europa y ver sus tesoros artísticos, sus ciudades y sus monumentos; pero creo que es también muy provechoso para el viajero alejarse por breves horas de la gran capital y encontrarse frente a la realidad del más generoso de los sacrificios.

Las blancas cruces

Por ello insisto en se-

En la apacible playa de Saint Laurent, en Calvados, quedan las viejas barcazas utilizadas para el histórico desembarco aliado.



Las blancas cruces del cementerio de Coleville-sur-Mer, en el que descansan los restos de los hombres muertos durante la invasión.

guir costeando la bellísima región, ya que la emoción no me abandona. Visitaré a Coleville-sur-Mer, que en código secreto se llamara Omaha Beach. Es esta localidad un parque de belleza singular, cuidado con esmero que es amor y gratitud. En él reposan los nueve mil trescientos ochenta y seis soldados norteamericanos que perdieron su vida en esa playa. Sobre el césped verde esmeralda, tantas cruces blancas o estrellas de David, según la religión del soldado, se destacan contra un mar azul y un cielo diáfano. A la izquierda, un acantilado que conoció la mayor hecatombe de esa campaña: La Pointe du Hoc que todos recordaremos y que ha sido ahora evocada en una película bastante reciente: "El día más largo", como fuera evocada el 6 de junio de 1964, a las diez y media de la mañana, por los soldados aliados que rindieron homenaje a sus compañeros de veinte años atrás.

Todo allí es ahora silencio y recogimiento. Sólo los pájaros se atreven a levantar sus trinos sobre las cruces blancas. Aquellos que murieron en la batalla, entre estampidos de ametralladoras y bombardeos pavorosos no imaginaron jamás la paz y la belleza de ese campo verde y florido, en el que se convertiría con el correr de los años la sangrienta playa. Camino lentamente sin hablar. Difícil sería encontrar la palabra justa que resumiera la lacerante emoción que inspira la historia cuando ella nos toca de muy cerca. Cuando de ella sabemos no sólo el triunfo sino el precio del mismo.

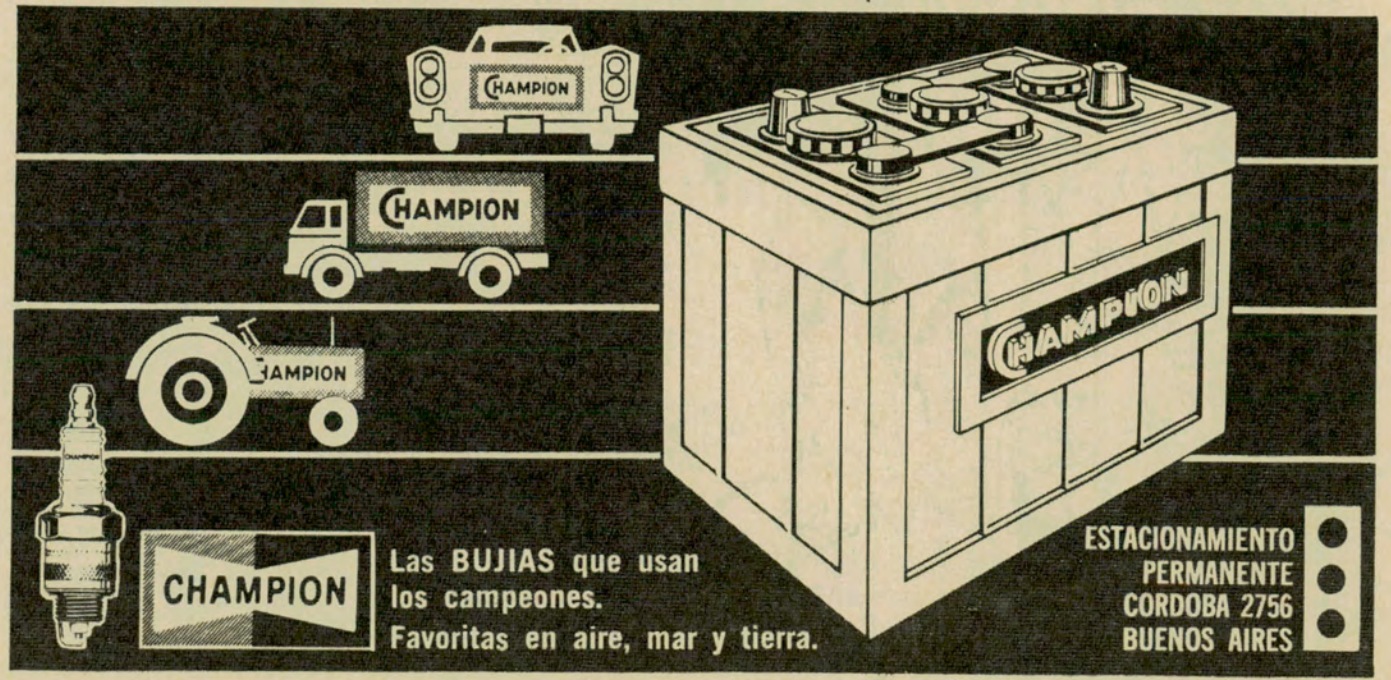
Los rosales cargados de flores se mecen dulcemente en torno del gran monumento conmemorativo. Un pájaro ha cantado alegremente. De su nido, en un árbol cercano, me llega el piar de la cría. La vida continúa... Sólo las cruces y las estrellas blanquísimas, como una plegaria de paz nueve mil veces repetida, se mantienen inmóviles entre el mar y el horizonte. •

2 ARGUMENTOS DE PESO

CHAMPION

CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

Arranque instantáneo y larga vida con el Campeón de los Acumuladores



CHAMPION

Las BUJIAS que usan los campeones.
Favoritas en aire, mar y tierra.

ESTACIONAMIENTO PERMANENTE
CORDOBA 2756
BUENOS AIRES

BAJO LAS ESTRELLAS DE LA PAMPA

Por ESMERALDA RADAELLI

Para Autoclub

Ilustró Villafañe



CUANDO atravesamos los campos de Oncativo, los celajes de la tarde eran rosados, pero comenzaron a oscurecerse hacia el sur, corriendo ya en escuadrones de tormenta sobre el cielo de Villa María. Por la ventanilla del automóvil asomé la cabeza buscando entre los árboles un monte lejano los escenarios olvidados de la batalla histórica.

—*¿No fue en estos campos donde el manco Paz batió a Facundo la primera vez?*

—*La primera o la segunda; no lo recuerdo ahora. La otra fue en La Tablada... Desde los abiertos horizontes del este, avanza despaciosamente una sombra donde la luna nueva, todavía pálida y delgada, va dibujándose cada vez más claramente. Las casas y las calles de Villa María ya han quedado en la cercana lontananza, o detrás de la carretera que vuelve a invitar, en el silencio de su desierta cinta de asfalto, a los tentadores vértigos de la velocidad. Y las primeras casas de Bell Ville —la ciudad rebautizada por Sarmiento, la antigua población de Fraile Muerto, que aún conserva ese nombre en las biografías del poeta que el azar de un viaje trajo al mundo en estos pagos—, las primeras casas de Bell Ville se adelantan y aparecen, con sus blancos o pardos muros de ladrillo y de adobe, dejando flamear al viento del atardecer las sábanas y las camisas, las toallas y los pañuelos de las cuerdas empavesadas en los patios y las azoteas. Los frenos crujen frente a una pequeña majada de corderos que atraviesan la carretera con un trote lento, y vuelven a ser libertados para entrar en las primeras calles, buscando las puertas del hotel donde quizás ya nos están esperando.*

—*¿No anda por aquí don Manuel?*

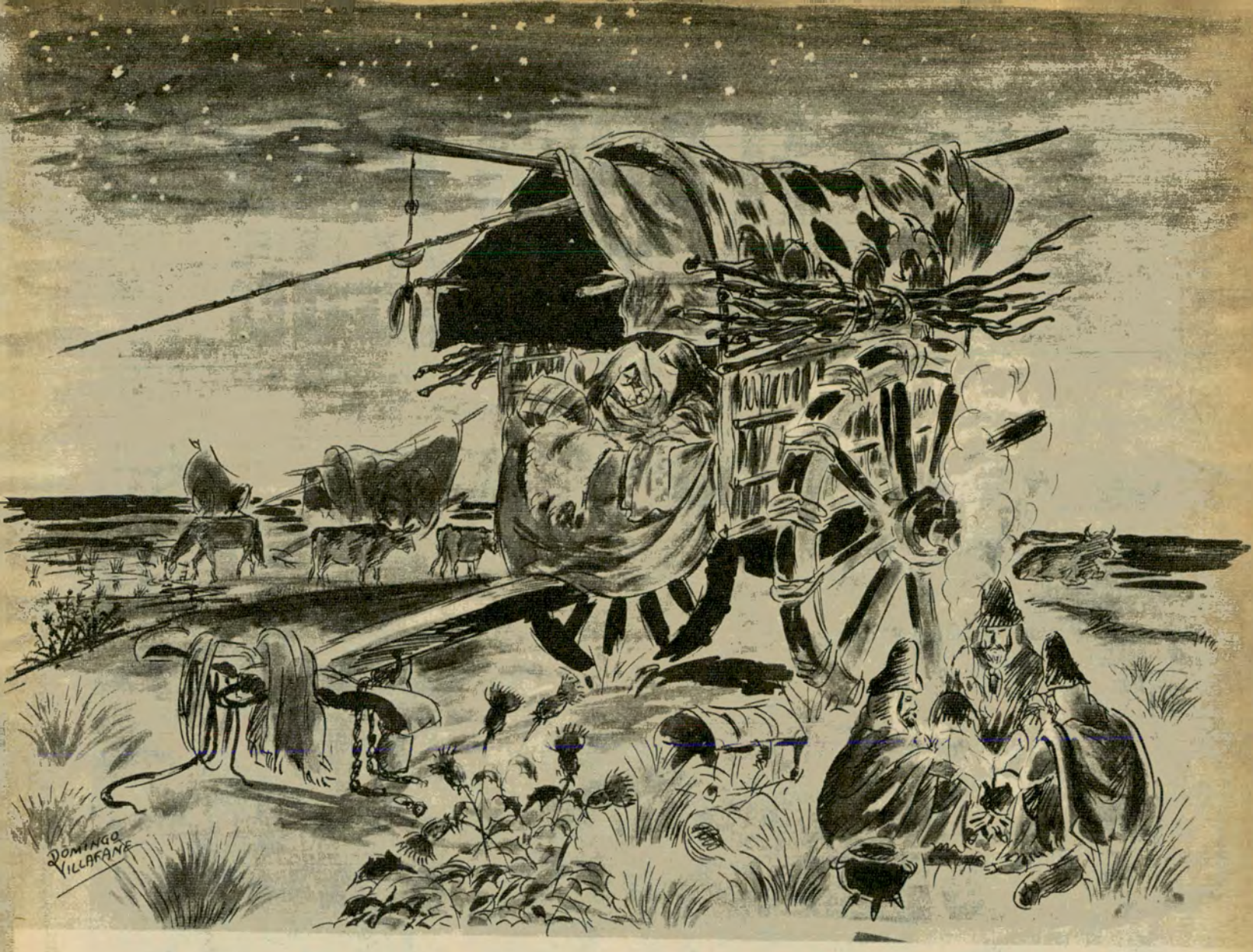
La cabeza blanca de un hombre que extiende los brazos en ademán de bienvenida, borra de la imaginación el dubitativo "quizás", con una presencia esperada, maliciosa y sonriente:

—*Ya me han avisado los amigos de Córdoba. ¿Dicen que vienen a buscar ustedes la posta en que nació Ascasubi?*

—*Y nos han afirmado que sólo usted puede saberlo.*

Don Manuel ha consumido siete lustros de su vida en el periodismo de estos pueblos, llevando cajas de tipos y resmas de papel de un lado a otro, cuando los comisarios o los jueces de paz le aconsejaban sin dilación el cambio de aires. Pero ahora los tiempos son otros, sobre todo para él, que ya está viejo, y puede al fin realizar el ansiado sueño de convertirse en el cronista benévolo de la historia lugareña.

—*Dicen que estuvo por aquellos lados, en esa punta del pueblo por donde han entrado ustedes* —y extiende un brazo indeciso hacia el horizonte donde han desaparecido desde hace muchas horas las torres conventuales de Córdoba—. *Pero en otros tiempos escuché a ciertos viejos que la recordaban en el otro extremo, conforme se va con rumbo a Buenos Aires, y luego más cerca de la orilla del Tercero. De cualquier manera, ya no existen ruinas siquiera de la una ni de la otra, porque sospecho que los viejos tenían razón, como las crónicas, y que hubo más de una posta, en el transcurso de dos siglos.*



Nos hemos puesto a caminar en silencio por la carretera, rodeando al viejo periodista que busca el modo de seguir cumpliendo su misión de guía.

—*Lo cierto es que Ascasubi nació en una carreta, durante el viaje que sus padres hacían hacia Buenos Aires. ¿Y no sería mejor decir que nació en la pampa, bajo las estrellas, en medio de los cardos y de las achiras, junto a la luz de los fogones? ¡Lindo modo de nacer para un muchacho que iba a dejar señalado desde el primer vagido su singular destino de poeta gaucho...!*

—*Pero nos hubiera gustado ver una posta, don Manuel. Aunque no fuese más que las ruinas de una posta.*

El viejo periodista alza los ojos al cielo, se encoge de hombros y nos responde: *No han quedado ni las ruinas... Contentémonos todos con imaginar ahora la carreta de aquel nacimiento, que fue la verdadera cuna de Aniceto el Gallo. Y aún es mejor que nos quedemos con aquello que nació bajo las estrellas de la pampa.*

Tiene razón don Manuel. La cuna de aquel predestinado, estuvo entre los cardos, y al calor de los fogones. Desde estos campos donde vino al mundo en una madrugada de 1807, le llevaron a la ciudad orgullosa de la Reconquista, que ya se preparaba para la patriada, en las vigilias dramáticas y heroicas de la Defensa. Las primeras salidas del infante por las calles de Buenos Aires fueron acompasadas por los cañonazos que saludaban desde el Fuerte las victorias de Tucumán y de Salta. Muchacho indómito y travieso, que irritaba alegremente la escasa paciencia de guardianes y de serenos, fueron también los cañonazos que celebraban los triunfos de Chacabuco y de Maipo los que acompañaron sus correrías a través de los cercos de cina-cina de las quintas, y a lo largo de las tentadoras hileras de sandías y de melones en los sembradíos del arrabal porteño. Tenía apenas doce años cuando su espíritu errabundo y nómade como el de los jinetes que cabalgaban como tritones hirsutos sobre el verde océano de las llanuras, le habría de llevar sobre las olas de un océano más ancho, hacia las playas de Estados Unidos. De allí volvió por el Norte, como los conquistadores españoles, fundando periódicos en Salta y componiendo versos, versos de copla y octavillas de romance, intencionadas y satíricas, echadas a volar en cada etapa de aquel largo viaje. Cuando llamaron a filas para arrojar de la Banda Oriental a los soldados del Imperio, el joven Hilario estuvo en ellas, en las filas de aquel ejército que llevaba con orgullo el nombre de *"Republicano"*, en las tierras de un continente recién emancipado de monarcas, pero que aún no se había libertado de tiranos.

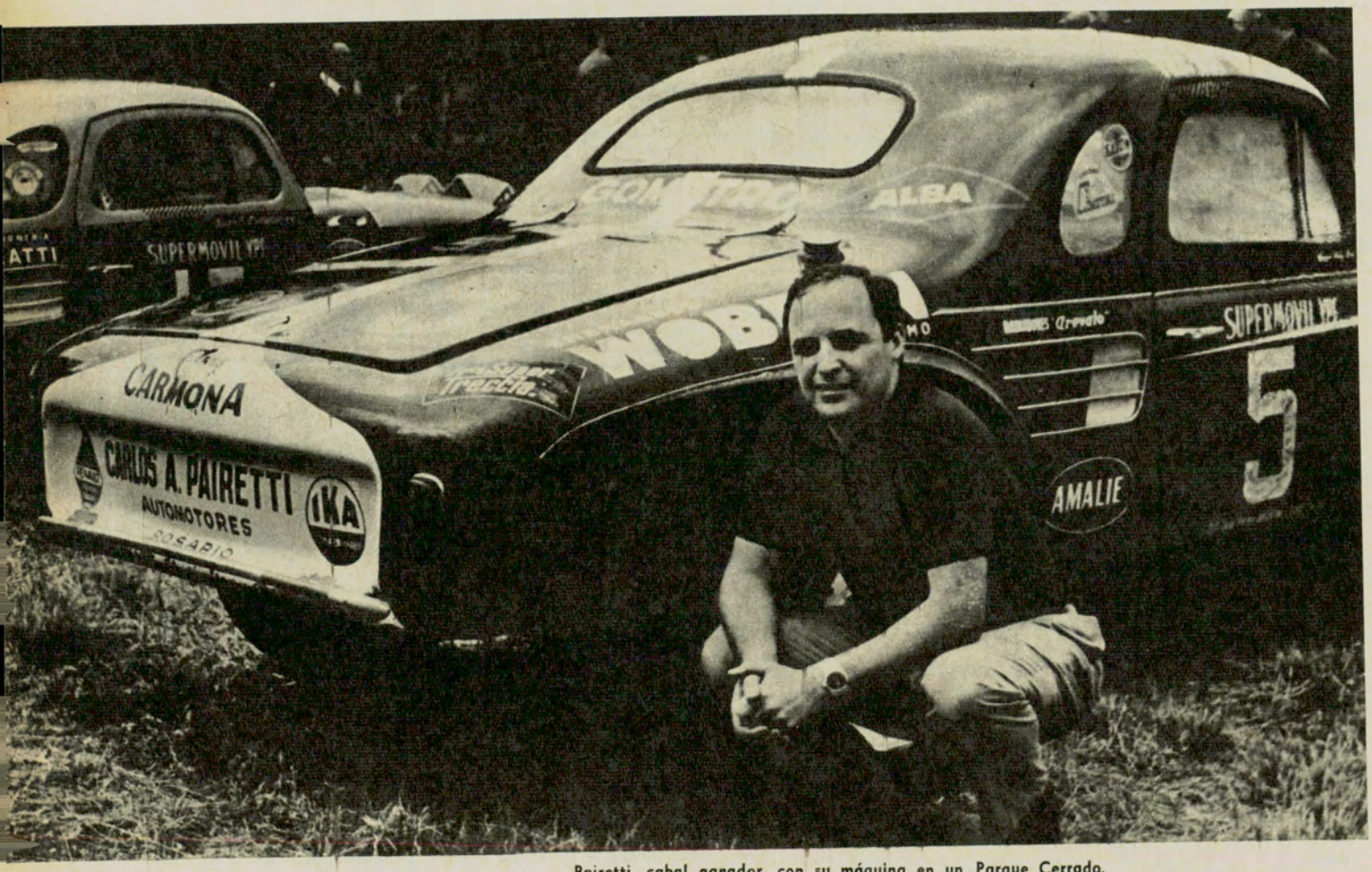
Volvió de aquella guerra para continuar la otra, más cruenta y mucho más larga, donde el sable y la carabina fueron reemplazados a menudo por la guitarra de las coplas populares, que era en sus manos un arma tan temible como cualquiera de las otras. Rosas no se equivocaba cuando le mandaba engrillar en un pontón con muchos otros *"salvajes unitarios"*, y recomendaba a sus carceleros que cuidasen *"con recomendada prolijidad que no tenga a su alcance papel ni lápices"*. Los versos de Paulino Lucero y de Aniceto el Gallo habrían de herir al déspota mucho más profundamente que los proyectiles de los mosquetones.

Los muros de Montevideo lo vieron enhebrando coplas, cielitos y décimas, montando guardia en los parapetos de la ciudad sitiada, y amasando pan para ganarse el suyo, que era escaso y malo como el de todos los destierros. Como a tantos otros, Caseros le devolvió la patria y le dejó sentarse en paz junto al rincón materno, para reemplazar los cielitos enardecidos del combate por los versos en que podía evocar al fin las mañanitas de esta pampa en que había nacido. Tiene razón don Manuel. Ya vino al mundo señalado para su destino, sobre la chirriante carreta de las inacabables travesías, y entre estos cardos que recuerdan su memoria, ligeros y ondulados como el plumón de los nidos donde el pájaro de las llanuras eleva el alba de su canto. ●

EL GRAN PREMIO DE T.C. 1966

Por GILBERTO J. RIEGA

Para Autoclub



Pairetti, cabal ganador, con su máquina en un Parque Cerrado.

REFERIRSE a un Gran Premio es referirse a un aspecto deportivo especial. No cabe en el análisis elemento alguno que los humanos podemos intercalar en muchos otros aspectos de la vida común. Lo cual no significa que un Gran Premio no tenga su lógica, o mejor dicho que no la tenga en la misma medida que las restantes carreras. Pero el Gran Premio tiene, por el trazado especial de cualquiera de sus diversas ediciones, por la característica anual de su disputa, que impide la revancha el domingo siguiente, y por la psicosis colectiva que a muchos los engloba, un filtro especial polarizante, que, como en fotografía, deja pasar unos rayos en un sentido, pero filtra los que vienen en sentido contrario.

Entre los elementos positivos debemos reconocer que, propagandísticamente, un Gran Premio ofrece para los corredores determinada cantidad de horas en el aire de transmisiones radiales, con la paralela difusión de sus nombres y hazañas, lo que cerrando el viraje promueve el fervor de los simpatizantes, el apoyo financiero de comerciantes e industriales, lo que a su vez posibilita que el corredor siga corriendo.

También entre los elementos po-

sitivos, al menos en cuanto al interés en la participación, está uno que se esgrime, equivocadamente a mi entender, y que se centra en la longitud de la carrera los problemas de toda índole que pueden sobrevenir, y que inexplicablemente algunos opinan que favorecen a los corredores menos preparados, ya que *"ante el diluvio se mojan todos"*.

El aspecto propaganda también se aplica al *"pago chico"*, que a través de muchas emisoras, en mucho tiempo, ven rescatar del anonimato a poblaciones casi siempre sin motivo olvidadas.

Pero como toda moneda tiene dos caras, evaluemos ahora los aspectos negativos.

Uno de ellos, ligado íntimamente a las propias características de los Grandes Premios, es el soporte logístico necesario para una participación con chance. Es evidente que todo ese apoyo en tierra y aún en el aire es costoso.

El trazado de los Grandes Premios, por vía de un recorrido que patrióticamente busca enlazar lugares alejados, si bien ofrece el ideal de reunir la patria, al menos en el recorrido de la carrera, aumenta desproporcionadamente la inversión del corredor, ya que tramos con malos pavimentos, o directamente sin él, pueden significar inversiones cuantiosas en neumáticos especiales, y por ende, caros con duración demasiado escasa.

Un Gran Premio, por otra parte, requiere numerosos automotores de auxilio con personal, el que si bien es cierto puede colaborar ad-honorem, acarrea gastos que por lógica debería soportar quien corre.

Establecidas así las principales, aunque no únicas modalidades de un Gran Premio, podemos ya intentar un enfoque de la edición 1966 organizada por el Automóvil Club Argentino.

Los hombres

Siempre pasó, al menos desde que los coches comenzaron a dejar de ser standard, que si bien la cantidad de inscriptos puede ser grande, la de los corredores con chance es muy reducida. Podría aplicarse aquí lo dicho per un campeón mundial de volovelismo, el norteamericano McCready, al referirse a un Campeonato Mundial de Vuelo a Vela: *"Es un certamen que los buenos pueden perder, pero que los malos no pueden ganar"*. A poco que repasemos lo ocurrido en los grandes premios, nos encontramos con la normalización de este concepto.

Haciendo entonces la lista de los *"buenos"*, englobando dentro de ella a quienes conforman el número de condiciones que la calificación supone; es decir, calidad de conducción, experiencia, ponderación de juicio, calidad del medio mecánico, disponibilidad financiera, etc., veremos que sólo integran la nómina aproximadamente 10 a 15 corredores. Esos serían los que según McCready (y nosotros pensamos como él) pueden perder la carrera. El resto, aunque moralmente igualen o superen al núcleo de posibles, no tiene chance. Esto más que una definición humana, entraña un intento de valoración estadística.

Del escaso número de 10 ó 15 sólo quedará uno al finalizar, y ése será, a no dudarlo, el que haya tenido más suerte. Podría parecer temeraria esta afirmación, o más que temeraria petulante, pero si aclarar aquí que esto no tebe tomarse en sentido lato, pero para los fines del enfoque que pretendemos hacer es suficientemente exacto.

Dentro de ese reducido núcleo de ases, el que tenga la desgracia de perder demasiado tiempo no podrá reintegrarse más al lote. Podrá, a lo sumo —la historia lo demuestra—, ganar algunos puestos; pero para volver a la situación de privilegio deberán todos los restantes, también perder el mismo tiempo, lo que es muy improbable que ocurra.



Cabalén, controlando sus impulsos, permitió que aflorara su reconocida calidad.

ciamos que hemos separado ya a los *"mejores"* acordándoles similares chances, sea por capacidad de manejo parecida, por inversiones financieras también parecidas y por preparación mecánica similar, quedan, como única causal determinante de una separación en la clasificación, los imponderables de toda competencia. Imponderables que, más que nunca en un Gran Premio, señalarán como triunfador a quien a través de todos y cada uno de los escollos del recorrido haya tenido menores problemas. El Gran Premio tiene, además, la característica de reunir, más que ninguna otra carrera, a prácticamente todos los mejores corredores. Convendría

Adquiere así la carrera una especie de lucha contra la mala suerte, donde también la experiencia indica numerosos casos de corredores con el triunfo teóricamente logrado, pero que lo perdieron prácticamente en los últimos kilómetros.

También la estrategia de la carrera es a veces palabra muerta. Dentro del conjunto de *"probables"* los hay, por lógica, de temperamentos distintos. Algunos prefieren perder las batallas y ganar la guerra. Otros también lo prefieren, pero a la vez son incapaces de controlarse ante un competidor que ocasionalmente los sobrepasa; y finalmente, recorriendo la gama de

las posibilidades, está el que piensa que si en la primera etapa logra obtener sustancial ventaja, podrá en las sucesivas ir perdiendo minutos, como prendas al gaucho en la escapada, para entretener y afrontar al adversario.

El aspecto mecánico

Finalmente el aspecto mecánico decide. Si bien aceptamos que dentro del núcleo ganador los coches son rehechos para un Gran Premio, no debe olvidarse la enorme cantidad de elementos que un automóvil tiene y que, como en el ejemplo de las cadenas y sus eslabones, un pequeño detalle puede traer graves consecuencias.

Ese aspecto es el que en definitiva decidirá.

Una soldadura mal hecha, un perno que se rompe, una correa de ventilador que se estira, un cable que inaugura precisamente en ese momento su ciclo de rotura, y el auto, hasta ese momento ganador, está parado. ¿Cuánto? Depende del soporte logístico que se posea y de la oportunidad de la rotura, frente a la ubicación de los auxilios. Y allí, perdido casi siempre en una zona desolada, con apenas ocasionales y lugareños espectadores, solidarios en la desgracia y con ganas, pero sin posibilidades de ayudar, el corredor espera. Puede un avión, si lo sigue, informar al instante de la falla y guiar al más próximo auxilio a su encuentro, o puede aniquilarse en la espera, masticando su rabia mezclada con el polvo que los coches que pasan van dejando, mientras el reloj impasible señala la ilusión que se va.

A veces, mejor dicho siempre, algunos gozosos verán a lo lejos el tradicional cartel de llegada y evaluarán, a no dudarlo, la distancia desde la cual con el solo envión se llega. Luego el avance tan rápido del auto deja la cuenta atrás y, zumbando, se recibe el banderazo de llegada.

Entonces la sonrisa cubre el rostro fatigado, y lágrimas de emoción pueden mezclarse con el sudor y el polvo; pero igual tendrán el salado sabor de las que, kilómetros atrás, otro corredor siente en su rostro, cuando ante la sucesión de inconvenientes debe resignarse y emprender, a remolque, el largo camino del regreso.

Las máquinas

En este Gran Premio, como sucedió en muchos otros, el tema fue: Ford o Chevrolet. Nos referimos, por supuesto, al motor (y en forma relativa), ya que el conjunto del coche admite variadas combinaciones y tantas versiones híbridas como tiene el maíz.

La división entre esas dos marcas (en otras carreras también otras aparecen, y con suceso) se ahonda por las características condiciones emocionales de nuestro pueblo.



Un Gran Premio tiene sus bemoles. Erverto Rodriguez demostró ubicarlos en el pentagrama.

Del aplauso al silbido, pasando por las variantes de gris que del negro al blanco hay, así se expresan las emociones de los espectadores que, al costado de la ruta, o con los transistores al oído, siguen la carrera. Ahora también entró en el tema la división entre *"Chasis y Compacto"*, pero por fuerza, y por ser menor en edad, con mucha menos virulencia que la referida a los motores. Motores que, por otra parte, tienen muy poco que ver con el que usted o yo, normales señores, usamos en nuestros autos cotidianos, pero que, al parecer, mantienen las mínimas condiciones hereditarias para llevar tan ilustres apellidos.

La carrera

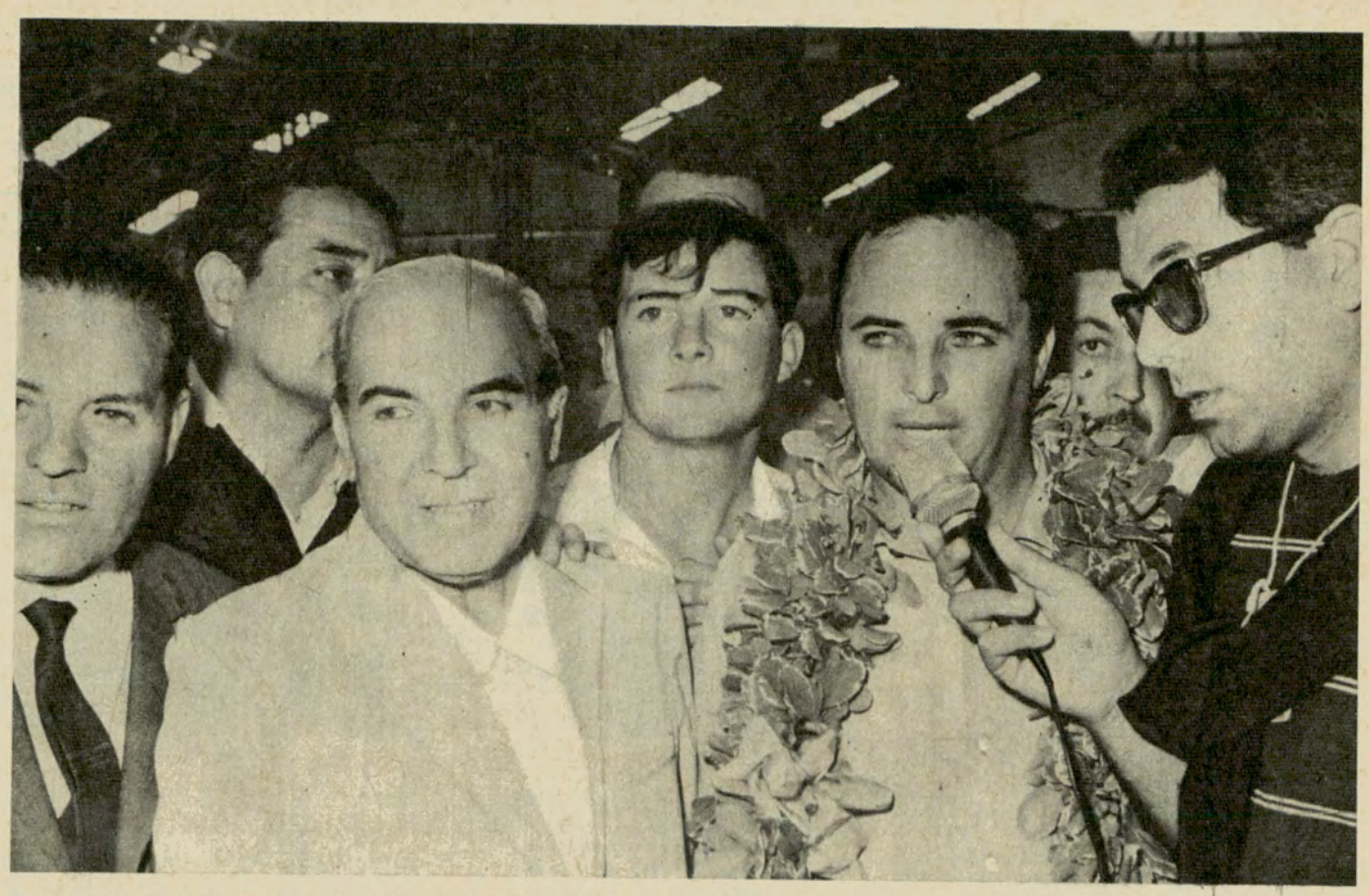
Sobre un circuito sureño de 4.187,9 km, dividido en seis etapas con distancias variables entre 564,6 (la primera y más corta) y 857 (la segunda, y más larga), largaron 113 coches cifra ésta que en sí no puede dar material para el análisis. En este Gran Premio se centraban muchas incógnitas. ¿Podría Juan Manuel Bordeu conquistar el Campeonato argentino? ¿Sería en cambio, Eduardo Casá el triunfador? ¿Cómo andarían los Emiliozzi? ¿Pairetti repetiría su triunfo? ¿Cuál sería el rendimiento de los Torino? De todas estas preguntas sólo una tendría inmediata contestación. Sería la referente a los Torino, ya que los ejecutivos de IKA, entiendo que con muy buen criterio, prefirieron no precipitar las cosas con una participación que, evidentemente apresurada, tendría mucho más que arriesgar, que posibilidades de éxito.

El resto de las preguntas fue obteniendo contestación a través de los kilómetros. Exitos parciales de Manzano, hombre impetuoso, pero al que su mismo ímpetu lo perjudica a veces; triunfo parcial de Pairetti y aparición de un Cabalén, quien, adecuando su habilidad de manejo indiscutida a un temperamento estratégico más realista, puso la autoportante carrocería del Falcon dentro de los primeros puestos. También un imponderable (la piedra en el justo lugar), daría contestación a la pregunta sobre Emiliozzi. Luego, la topografía que se hace más dura, un tiempo inclemente y la fila que se disgrega. Pairetti también triunfa en la tercera etapa y pasa al primer puesto en la general. Tiene sobre Casá 35 minutos de ventaja y 43 sobre Cabalén. Bordeu está atrás a 2 horas y 22 minutos de Pairetti, mientras que Erverto Rodríguez, el eventual tercero en la final, aparece a 1 hora y 50 minutos del Chevrolet puntero de Arrecifes.

En la cuarta etapa, Pairetti vuelve a ganar, esta vez por 10 minutos sobre el Falcon de Vialé; Casá tiene una falla mecánica, de la cual sale providensialmente ileso, pero que le significa perder en la etapa 1 hora 47 minutos; Bordeu, en cambio, repunta y afianza su chance al campeonato, clasificándose cuarto en el parcial.

En la quinta etapa, Juan Manuel chico pone su Chevrolet al frente y adquiere valiosos puntos que lo alejan aún más de Casá. Pairetti, ya vislumbrando el triunfo final, refirma una conducción cuidadosa y prudente, y Erverto Rodríguez lo escolta a Bordeu en el parcial, separado de éste por 9 minutos, y a su vez ganándole al tercero, Críspulo Villanueva, por 7 minutos.

El Gran Premio se acaba y la última etapa será el telón final. Bordeu abandona, pero igual obtiene el Campeonato Argentino, para sí y para la Chevrolet, que luego de demasiados años se reencuentra con el título. Casá, en la búsqueda de su chance, gana el último parcial, y Cabalén lo sigue a escasos seis minutos con el Falcon mejor clasificado. Villanueva repite su tercer puesto de la etapa anterior, y sólo llegan al final, en Necochea, 17 máquinas de las 113 que largaron en Mercedes. *C'est fini.* Pairetti repite su triunfo en un Gran Premio, y es cabal ganador. Lo hecho por Cabalén es muy, pero muy bueno, y Erverto Rodríguez, merced a una conducta *"tipo Gran Premio"*, obtiene un honroso tercer puesto. Quedaría aún para el análisis mucho por decir, pero la tiranía del espacio, frase no por hecha menos cierta, impide ahora aquí hacerlo. Puede entonces quedar, Dios mediante, como promesa a cumplir. •



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman fue uno de los primeros en felicitar al magnífico vencedor del XLIV Gran Premio Argentino de Carretera Super Nafta YPF, Carlos Alberto Pairetti, quien hace un breve paréntesis para formular declaraciones por radiotelefonía.

REFIRIOSE EL DOCTOR CARMAN AL PREVISIBLE FUTURO DE LAS COMPETENCIAS DE CARRETERA

Pronunció dos conceptuosos discursos en Necochea con motivo de la llegada del Gran Premio

CON motivo de la llegada del XLIV Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil Y.P.F. 1966, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, presidió la comitiva de la Entidad que concurrió a la ciudad de Necochea con motivo del importante acontecimiento. En la oportunidad, el doctor Carman pronunció dos discursos, en uno de los cuales se refirió al futuro de las competencias en carretera. Destacó en el primero la potencialidad de Necochea y el acierto en haberla elegido como sede de la llegada de la clásica prueba anual que conmueve a los aficionados de todo el país. Dijo luego el doctor Carman:

"Es claramente perceptible en el mundo entero, la persistente disminución, la casi total desaparición diría, de las competencias de carretera. El progreso mismo del transporte y tránsito ruteros, determinado por el desarrollo económico, impone cada vez más una obligada reducción, en tiempo y distancia, de los caminos corrientes para uso de pruebas de velocidad. Y no quiero abrir juicio sobre lo que el porvenir nos reserva, en este aspecto, en nuestro país; pero debo señalar que, como he dicho, ese fenómeno tiene una extensión universal y, por lo tanto, debemos prepararnos con tiempo para afrontar sus consecuencias, en cuanto concierne a las competencias del automovilismo deportivo entre nosotros. Estamos ocupándonos seriamente de este problema eventual, que puede llegar a ser actual en cualquier momento. Y pienso —lo digo incidentalmente pero con sana intención—, que una comunidad tan activa, poderosa y progresista como la de Necochea, que, como lo acaba de probar con motivo de este Gran Premio, tiene depositada honda fe en el porvenir del deporte mecánico, no puede dejar de preocuparse de esa tendencia que he anotado, y quizás haya llegado el momento de que sus activos hombres dirigentes estudien la posibilidad de construir sin demora una gran pista o autódromo, que podría centralizar la realización de muchas grandes competencias del futuro. Cifro grandes esperanzas en el espíritu de iniciativa de la ciudad de Necochea y tengo la convicción de que, en la dirección apuntada, no tardaría en recoger grandes satisfacciones.

"Por nuestra parte, el Automóvil Club Argentino está preparándose para los próximos acontecimientos. Por lo pronto, hemos tomado firmemente en nuestras manos la realización sistemática de competencias en pistas o autódromo, de carácter internacional.

"Ahora bien, lo más importante, creo yo, de la proyección de nuestros planes es que nuestros objetivos nos llevan a considerar la posibilidad de organizar ese tipo de competencias, tan caras a la afición argentina, en las capitales y ciudades del interior donde existan pistas utilizables o autódromos o donde los dirigentes automovilistas y las autoridades locales están dispuestos a habilitar o construir tales circuitos. Ciertamente, daremos así un grande impulso a este noble deporte, y tendremos la satisfacción de poner en plena vigencia una de las previsiones del Estatuto del Automóvil Club Argentino.

"Nos parecerán incompletos el sentido y la dimensión de estas palabras si no destacara, antes de terminar, la decisiva cooperación que hemos encontrado y siempre hallamos en las autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, para poder realizar integralmente nuestros planes serviciales, por una parte, y de promoción del automovilismo deportivo por la otra."

Palabras del Doctor Carman por L U 13, Radio Necochea

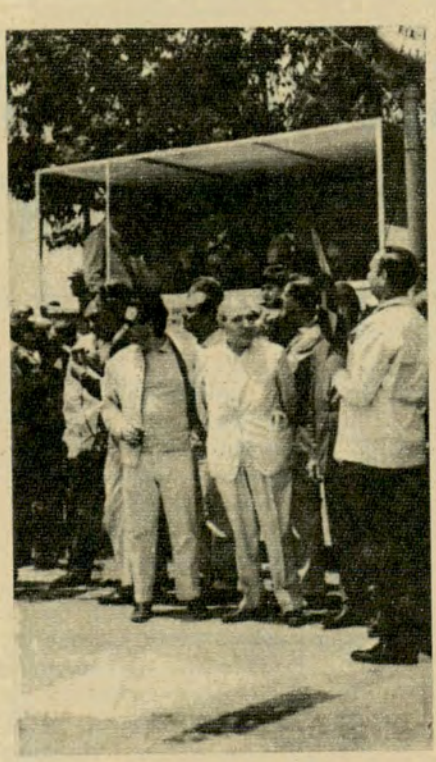
Posteriormente el doctor Carman habló por L U 13, Radio Necochea, para referirse a la llegada del Gran Premio y abordó el futuro vial de la zona de Necochea y del porvenir de la importante zona de influencia.

En ese sentido el doctor Carman expresó:

"Y puesto que la lógica de mi pensamiento respecto del porvenir de Necochea me lleva a hablar de caminos que avanzan, no puedo menos que hacer algunas reflexiones que completan esta idea. Necochea está frente al mar, mirando al mar. Disfruta, pues, del privilegio de que sólo gozan los puertos marítimos: siempre son, a un mismo tiempo, cabecera y terminal de rutas, por donde el trabajo y la riqueza llega y se derraman como sangre vigorosa en un organismo que está en constante crecimiento. Pero en este caso, además, Necochea ha recibido el favor del cielo de contar a sus espaldas, pero unida a ella, con una vasta tierra cuya riqueza y productividad es casi proverbial, y cuyos frutos llegan a esta ciudad y este puerto por cien caminos, que son como arterias nutricias en un cuerpo vivo. Trátese de la Ruta Nacional 228 o de la 227, o de las provinciales 88 y 86, que ligan, todas ellas a Necochea con grandes centros del interior de la Provincia; o de la Gran Ruta Nacional Nº 3, que cerca de Necochea, ahí no más, lleva la pulsación del país entero; o de la ruta provincial que pronto será una realidad, la costera Nº 11, que como un largo brazo amistoso va a unir a todos los magníficos balnearios de la costa Atlántica, desde la Bahía de Samborombón hasta Bahía Blanca, y que, por eso mismo, permitirá a los automovilistas y turistas desplazarse, como sucede en Europa y en los Estados Unidos, a lo largo de todo el litoral marítimo durante sus vacaciones, todos esos caminos y cada uno de ellos anticipan el porvenir singularísimo de Necochea. Con el mar a su frente, esperándola para acunar sus esperanzas y para dar impulso a su realidad, y con la tierra fecunda que desde sus espaldas empuja con su riqueza para acelerar su paso hacia el futuro, Necochea resulta ser, más que una promesa, una cifra cierta del porvenir argentino. Y sé muy bien, por otra parte, que el pueblo de esta ciudad y de sus contornos tiene conciencia cabal, no sólo de la importancia material que esos factores tienen para su futuro, sino también de la responsabilidad que esto les impone dentro del proceso de nuestro desarrollo." •



Frente a la llegada del Gran Premio Argentino de Carreteras, el titular de la Institución, doctor César C. Carman, rodeado de periodistas y miembros de la organización de la competencia.



Junto a la llegada vemos rodeados de público al doctor César C. Carman, al lado del protesorero de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino y director de la prueba, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli y en plena tarea al cronometrista, doctor Fernando Nery.

TAMBIEN EN EE. UU. ROBAN AUTOS

En 1965 sustrajeron 486.300 coches de los que se recuperó el 75%

EN términos generales, resulta bastante comprensible que en los países donde no se fabrican automotores o se construyen muy pocos, o bien donde, como entre nosotros, por razones principalmente fiscales, el precio de compra de la unidad, es decir, su valor en plaza, es muy alto y desproporcionado con el costo real de producción del vehículo, el robo del automóvil se haya convertido en una especie de *"industria"* regular, con bandas organizadas y de acción sistemática en todo el territorio. Pero, por lo menos en principio, se supone que ese fenómeno no puede darse, con las características que en nuestro medio se advierte, en países como los Estados Unidos, por ejemplo, con tan abundante y relativamente barata producción y donde un automóvil de cualquier marca, de los modelos aparecidos entre 1961 y 1965, para citar sólo los más recientes, puede adquirirse en media hora, en miles de agencias en cualquier lugar de la Unión, al costo de unos pocos dólares semanales, es decir, que prácticamente están al alcance de todo el mundo, de los bolsillos más modestos. Y sin embargo —¡oh, signo de los tiempos!—, no es así.

Tomamos de nuestro colega *"The New York Motorist"* la información que sigue. Cada día con mayor frecuencia la policía de Nueva York recibe le denuncia en estos términos simples y categóricos: *"Y cuando llegué al lugar donde había estacionado mi coche, no estaba"*.

Según las estadísticas de esa repartición neoyorquina, los hurtos o robos de automóviles dentro de los límites de la ciudad aumentaron de 32.897 durante el año 1964, a 34.736 en 1965. Pero, ¡atención, señores, que esto es muy importante!, por lo menos el 75 % de los vehículos robados es recuperado por la policía.

Las cifras para todo el territorio de los Estados Unidos no son menos significativas. En 1965, el número de coches robados marca un aumento del 4 % sobre el año anterior: 486.300 automotores en total. Las regiones más castigadas corresponden a los Estados del Nordeste y del Oeste de ese país.

Finalmente, es interesante destacar que, según informa la Policía de Nueva York, el 19,6 % de los robos de automóviles ocurre en zonas residenciales o, en general, de tráfico muy poco *"congestionado"*; pero últimamente se ha señalado una creciente frecuencia de robos en lugares de estacionamiento y en los garajes.

La policía norteamericana cree que el incremento del desgraciado fenómeno es debido, en buena parte, a la facilidad con que en aquel país se puede adquirir, hasta mediante pedidos y ofertas por correo y con publicidad libre, juegos de repuestos para cualquier marca y modelo de automóviles. Se está tratando de adoptar medidas restrictivas al respecto. •

IV FIESTA GRAN FAMILIA FORD

Se disputó la prueba de regularidad "Premio Concesionarios Ford" desde Buenos Aires-Dolores-Mar del Plata, organizada por la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford.

Dicha prueba —que formó parte de la IV fiesta Gran Familia Ford— reservada exclusivamente para automóviles Falcon y Futura, tuvo un éxito extraordinario como lo demuestra el hecho que el número de participantes se haya elevado a 289.

La IV Fiesta continuó con un asado realizado en las instalaciones de Cerenil en el km 4, camino a Necochea y finalizó con un gran banquete de honor y baile, en el Gran Hotel Provincial, en el que participaron, aproximadamente, 1.000 personas. Asistieron las más altas autoridades del partido de General Pueyrredón, de Ford Motor Argentina S. A. y miembros de la Comisión de Automovilistas Deportivos de Concesionarios Ford, invitados especiales, periodistas y participantes de la prueba.

LEGITIMO

RMC

CALEFACTOR

Resérvele lugar en su



SIAM DI TELLA

RILEY

MORRIS

COMPRELO YA

M.F. COSTANZO S.C.A.

LINEA COMPLETA REPUESTOS BMC

VIAMONTE 2702 - CAP. - T.E. 88-0702

DESCUENTOS SOCIOS A.C.A.

DISTRIBUIDORES CONCESIONARIOS TALLERES

BUCEANDO EN LA HISTORIA

EL SESQUICENTENARIO DEL INCENDIO DE YAPEYU

Por

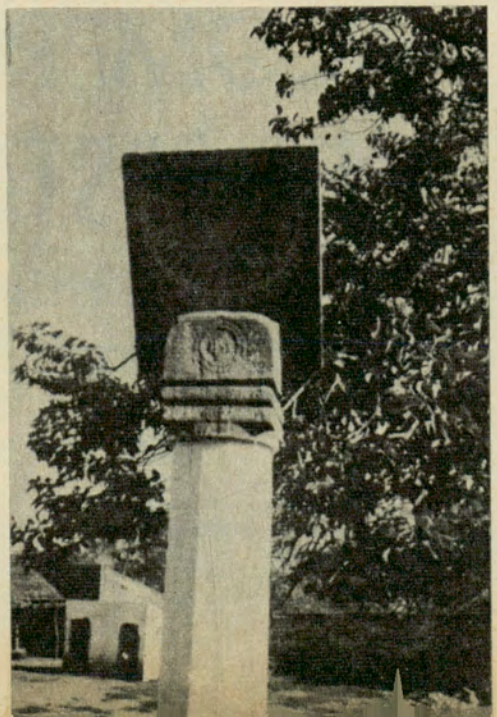
ADOLFO E. PACHECO

Para Autoclub

EN enero de este año se ha cumplido el sesquicentenario del incendio de Yapeyú (Corrientes), pueblo natal del general San Martín, llevado a cabo por fuerzas portuguesas que, para realizar *"la llamada pacificación de la Banda Oriental"* (que en realidad sólo ocultaba el deseo de apoderarse de ella, como así ocurrió), habían comenzado la invasión del territorio argentino, en agosto de 1816. (1)

Espisodio lamentable

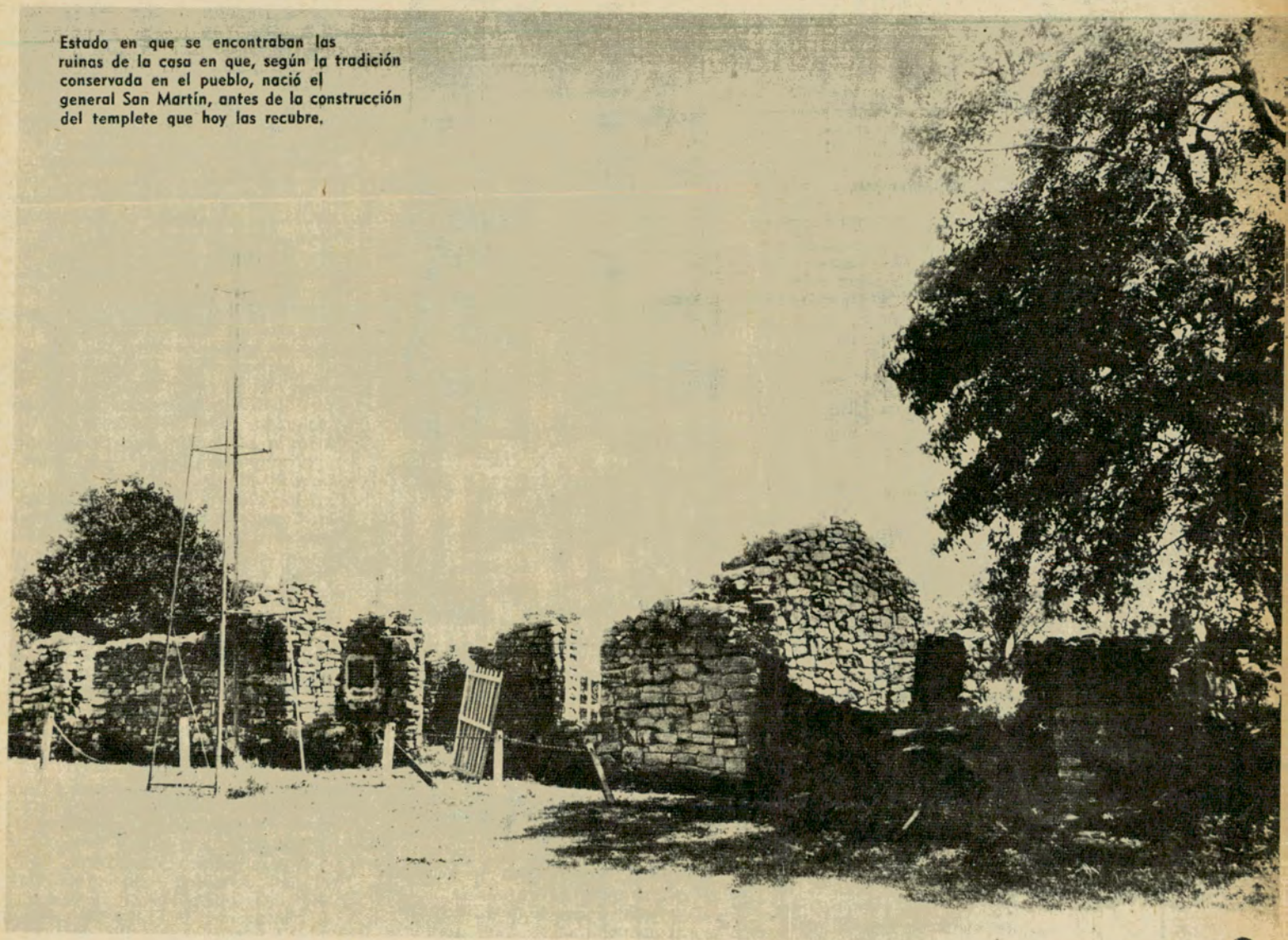
Este lamentable y bárbaro episodio acentuó el proceso de decadencia en que ya había entrado el histórico pueblo, como todos los que antes constituyeran las misiones jesuíticas, debido al abandono en que lo tenía sumido el gobierno nacional, los abusos contra los naturales cometidos por las autoridades de la localidad y, sobre todo, después de 1811, por la iniciación de las guerras civiles. Esa decadencia llegó a convertirlo en una pequeñísima aldea perdida en medio del bosque, entre ruinas que quedaron como testigos mudos de un pasado esplendoroso. El pueblo, desgraciadamente, no ha podido salir aún del todo de ese estado, a pesar de haber sido *restablecido* oficialmente por ley de la Provincia, aprobada el 13 de febrero de 1860, y no obstante el silencioso y denodado esfuerzo que hacen para ello sus modestos moradores.



Vista de la parte superior, de frente, del cuadrante solar jesuítico del pueblo de La Cruz, en Corrientes. Reliquia histórica a la que se alude en esta nota.

La invasión portuguesa

Los historiadores —Mitre particularmente, en la Argentina— han es-



Estado en que se encontraban las ruinas de la casa en que, según la tradición conservada en el pueblo, nació el general San Martín, antes de la construcción del templete que hoy las recubre.

tudiado y descripto la invasión portuguesa en todos sus aspectos, narrando por lo menudo las alternativas militares y las consecuencias políticas que se produjeron en los distintos sectores que se llevó a cabo. A nosotros sólo nos interesa decir ahora que don José Artigas, el gran jefe de la resistencia, en antecedentes de que los portugueses se aprestaban a invadir su patria, tomó algunas medidas para organizar la defensa. Esta, confiada a sus tenientes en las distintas zonas, estuvo, en la de Yapeyú y demás *pueblos guaraníes* de la costa occidental del Uruguay, a cargo del caudillo indio Andrés Guacurari (o Tacuarí, según algunos autores), más conocido como Andresito Artigas, ya que el famoso jefe oriental lo había hecho su hijo adoptivo. Andresito, que era capitán de blandengues, ejercía entonces el cargo de comandante general de las Misiones, con asiento en Yapeyú.

En este pueblo organizó su ejército de naturales y con él invadió, de acuerdo con las órdenes de su jefe y en una operación defensiva, el territorio de Río Grande, donde se hallan las llamadas Misiones Orientales, después de haber incorporado a su gobierno, en una rápida campaña llevada a cabo en 1815, los cinco pueblos de la costa sur del Paraná que estaban bajo el dominio del doctor José Gaspar de Francia, dictador del Paraguay. Esta invasión de Andresito a Río Grande dio lugar a una serie de operaciones militares, que, finalmente, fue desfavorable al jefe guaraní, quien se vio obligado a repasar el Uruguay para reorganizar sus maltrechas fuerzas cerca de Yapeyú.

La orden de destrucción

Fue en estas críticas circunstancias para la defensa de nuestras fronteras, cuando el marqués de Alegrete, entonces gobernador y capitán general de la capitanía de Río Grande, ordenó, por intermedio del teniente general Joaquín Xavier Curado, que el brigadier Francisco Das Chagas Santos vadeara el Uruguay, invadiera y destruyera todas las poblaciones que habían constituido las misiones jesuíticas occidentales y persiguiera a sus habitantes hasta aniquilarlos totalmente.

El brigadier Chagas cumplió como pudo la terrible orden recibida y al dar cuenta de sus operaciones en un oficio dirigido al general

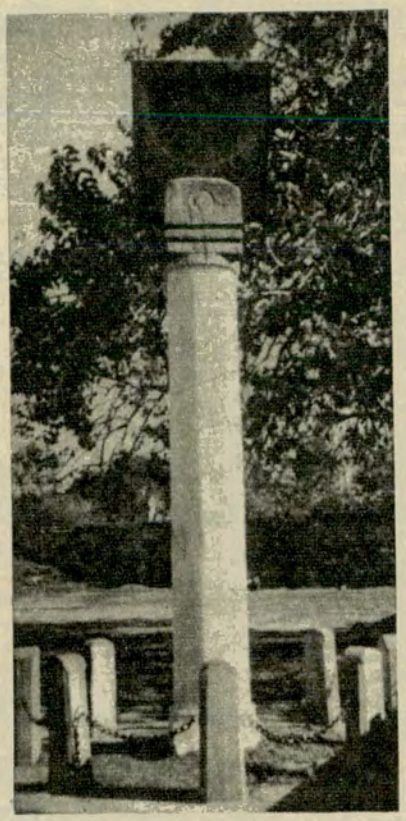
Curado, desde su cuartel en Santo Tomé y fechado el 13 de febrero de 1817, dice: *Después de recibir los dos oficios de V. E. datados el 23 de diciembre, con orden del Excelentísimo Señor Marqués, gobernador y capitán general, por los que me encomienda atacar a viva fuerza a los pueblos de los insurgentes; destruirlos y quemarlos, no perdí tiempo en hacer preparar todo lo que me pareció necesario para ese fin...* Y agrega luego: *En consecuencia, salí de San Borja el 14 del mes pasado... con el fin de atacar a Andrés Artigas, que se hallaba en el pueblo de La Cruz con gran número de insurgentes. El 19 pasé el Uruguay... en la barra del Aguapey... El 20 por la mañana me puse en marcha con un poco más de 500 hombres..., para atacar al referido pueblo, en donde entramos y me dijeron haber huido de allí en aquella madrugada para Yapeyú, Andrés Artigas, con más de cuatrocientos insurgentes y muchas familias.* En vista de esta situación, el jefe portugués agrega: *...al anochecer destaqué al capitán de granaderos con trescientos treinta hombres de caballería para atacar al mismo Artigas en Yapeyú, ocho leguas más abajo, y destruir aquel pueblo, en el cual, habiendo llegado nuestra partida al amanecer del día 21, no halló más que un portugués desertor de dragones...*

"Por la tarde —expresa más adelante Chagas— *mandó el mismo capitán al alférez Eleuterio Dos Santos a perseguir a la retaguardia de los insurgentes, a los cuales, no pudiéndolos alcanzar por falta de caballos, mató a ocho espías y se retiró, haciendo arriar los caballos que encontró y destruyendo las chacras del campo".*

El famoso médico, naturalista y geógrafo francés, don Martín de Moussy, que visitó a Yapeyú después de muchos años de su incendio, confirma el oficio de Chagas en cuanto se refiere al ataque al pueblo histórico, cuyos habitantes lo habían abandonado; pero dice, además, que el invasor (mayor Gamas, según él) a su vez, se vio atacado por Andresito, pero fue auxiliado oportunamente por Chagas (2), lo que hace pensar que su retirada de Yapeyú no se debió tanto a la *"falta de caballos"* para perseguir al enemigo, como a la necesidad de huir, para evitar el desastre que, de quedarse allí, le esperaba...

El oficio del invasor portugués, desde su cuartel de Santo Tomé, a su jefe inmediato superior, continúa más adelante: *"Destruidos los pueblos de Yapeyú y de la Cruz, me puse en marcha el día 26* (de enero) *por la costa occidental del Uruguay, mientras nuestras canoas nos acompañaban por el río. El 31 llegamos a Santo Tomé, en donde no encontré sino al corregidor y cuatro indios..."* (3).

Como se ve, según los partes del



En el patio del que fuera Colegio de la Compañía de Jesús, en el pueblo de La Cruz, en Corrientes, se ha levantado una pequeña construcción para preservar el cuadrante solar que aquí vemos.

brigadier portugués, el incendio y la *"destrucción"* de Yapeyú comenzó el 21 de enero de 1817, es decir, el día de la llegada de la partida portuguesa, cuya estada en Yapeyú habrá sido muy breve por la situación militar a que hemos hecho referencia.

Errores de algunos historiadores

Es, pues, un error de Mitre a quien han seguido en esto como en tantas cosas, otros historiadores, el afirmar que *"el 13 de febrero de 1817, Yapeyú, la aldea en que naciera San Martín, era reducida a cenizas por una invasión esclavizadora"*, y que eso ocurría, precisamente, el día antes de la *"entrada triunfal"* del ejército de los Andes en Santiago de Chile, después de Chacabuco (4). Tampoco es verdad que el pueblo natal del prócer haya sido *"reducido a cenizas"*, pues existe ahora una abundante documentación que demuestra que Yapeyú, como La Cruz y algunos de los otros pueblos atacados por las fuerzas portuguesas en ese entonces, sólo fueron incendiados en parte (techos, aberturas de los edificios, parantes de madera, etc.) y saqueados en lo que quedó, pues ya antes de la invasión casi todos los pobladores se habían retirado al interior llevando consigo todo lo que pudieron. El historiador correntino, doctor Hernán F. Gómez, (5) cuenta que en Yapeyú *"se pusieron definitivamente a salvo los ornamentos religiosos, campanas y demás objetos del culto que componían la propiedad común de los pueblos, que en largo convoy de carretas se trajeron hasta el pueblo de Saladas, en la provincia de Corrientes, donde se dejaron en depósito, y de donde, en parte, los retiró Ramírez en 1820"*. Y afirma el mencionado historiador que en el archivo de esa provincia existe numerosa documentación sobre este hecho y sus derivaciones posteriores. Según Gomez, también el incendio de Yapeyú *"implicó la caída de los techos y el que la planta urbana se cubriese de una capa de fragmentos de tejas"*. Y agrega: *"Naturalmente, fue fácil habilitar las casas con nuevos techos de paja cortadera, y así lo hizo la población que pudo volver a su emplazamiento, la más pobre e intrascendente, pues las clases de mayor cultura pasaron a radicarse en Cambay y San Roquito, capitales sucesivas de las Misiones argentinas hasta la anarquía de 1828, que dispersó a los grupos indígenas"* (6).

Interesante referencia

Precisamente de esta época tenemos una referencia sobre Yapeyú y La Cruz. Del primero, una simple mención solamente; del segundo, en cambio, la referencia es extensa y muy interesante, y prueba que los pueblos *"destruidos"* y *"reducidos a cenizas"* por Chagas, once años antes, aún se mantenían con vida, aunque sus construcciones se hallaran en estado ruinoso.

Dice el coronel Manuel A. Pueyrredón, de quien es la mención aludida, en una parte de su *"campaña de Misiones en 1828"* (7) *"En la marcha* (que se había iniciado en Curuzú-Cuatiá y tenía por destino Itaquí) *visitamos las ruinas del antiguo pueblo de Yapeyú, patria del general San Martín"*. Como no da ningún otro informe sobre el pueblo natal de su ex jefe, ello nos hace pensar que es muy probable que, a pesar de lo que dice, no haya Pueyrredón entrado en Yapeyú, pues entonces el camino real —por donde marchaban las tropas y los viajeros para el Alto Uruguay— pasaba a una legua del pueblo, y sólo lo haya observado a la distancia. *"La Cruz* —agrega— *era el que por entonces había resistido más la acción destructora de los tiempos. Las macizas paredes de su iglesia se conservaban intactas. Un gran patio cercado de corredores sostenidos por columnas y pedestales de piedra, permanecía todavía en buen estado."*

"En el centro de ese patio se veía un cuadrante que nos llamó mucho la atención. En un hermoso pedestal de piedra perfectamente labrado, se elevaba una columna de cinco va-

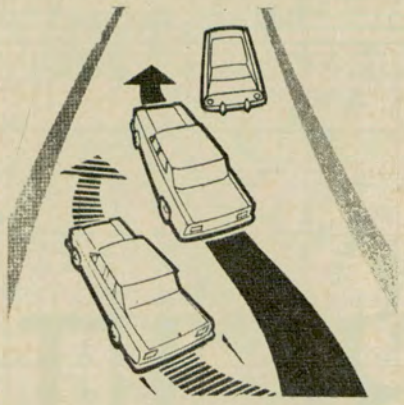
ras, de una sola pieza. Sobre ésta, descansaba la piedra cuadrada en que marcaba el gnomon o estilo, colocado de modo que pudiera verse por ambas partes. Su posición era perpendicular, con una pequeña inclinación al meridiano. Las pinturas que adornaban esa columna ochavada en fajas verticales de cuatro dedos de ancho, apagadas por el polvo, aparecían descoloridas; pero cuando lavamos algunos pedazos, se vio la pintura amarilla y verde tan viva como si acabara de ser puesta a pesar de tener ochenta años, según la fecha esculpida en la misma piedra." Se deben rectificar aquí dos cosas: la columna no es ochavada, sino dodecagonal, y la inscripción es del año 1736, 27 de marzo; es decir que, cuando la vio Pueyrredón, ya tenía más de noventa años.

Este famoso cuadrante solar es al que se refieren también Moussy y el historiador jesuita Pablo Hernández, en sus conocidos libros, y que, en la actualidad se mantiene aún en perfectas condiciones, marcando las horas como lo hizo siempre desde su construcción, y se halla dentro de lo que hoy son dependencias de la actual comisaría departamental de La Cruz. Es una verdadera reliquia histórica de gran valor y que se la debe conservar con todo cuidado.

Yapeyú, en esto, tuvo menos suerte. El cuadrante solar *de una columna de piedra pulidamente labrada de vara y media de alto*, que, según el inventario de los bienes del pueblo realizado por don Juan de San Martín, en enero de 1780, existía en medio del *patio grande* de las *casas principales*, no ha sido hallado hasta ahora, aunque, según opinión de los estudiosos del tema, deben encontrarse sus partes constitutivas en algún lugar del pueblo.

El sesquicentenario de su incendio y saqueo encontrará a Yapeyú en las condiciones a las que hemos aludido en otro trabajo publicado también en estas páginas (8): un desconocido lleno de necesidades y a quien los argentinos tienen el deber de ayudar. ¡Ojalá que así sea, en homenaje a su hijo inmortal! •

1) Bartolomé Mitre: "Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina". (Tomo III. Edición 1942. Buenos Aires).
2) V. Martín de Moussy: "Description geographique et statistique de la Confédération Argentine". (París, 1864, III tomo).
3) "Cómo fueron destruidos los pueblos de las Misiones occidentales del Uruguay en 1817". (Traducción de los oficios de Chagas hecha por José Luis Busaniche. Boletín de la Comisión Nacional de Museos y Monumentos Históricos, Nº 9, año 1948, Buenos Aires).
4) Bartolomé Mitre: "Historia de San Martín y de la emancipación sudamericana", tomo II, edición 1940. Buenos Aires. En realidad, como se ha visto, el 13 de febrero de 1817 es la fecha del parte de Chagas. De ahí la confusión, probablemente.
5) En su libro "Yapeyú y San Martín" (Buenos Aires, 1923).
6) Hernán F. Gómez: "El municipio de Yapeyú" (1942).
7) Capítulo de sus "Escritos históricos", con nota preliminar por Ramón J. Cárcano (Buenos Aires, 1929).
8) Adolfo E. Pacheco: "Yapeyú, ese desconocido". AUTOCLUB, Nº 22, abril de 1965.



El A. C. A. le aconseja...

No pretenda aventajar a otro vehículo que está adelantándose al precedente.

Frescura de sombra...

SOLO ESTAS CORTINAS PUEDEN DARLE ESE CONFORT EN VERANO!



LA CORTINA QUE NO SE LAVA NI SE PLANCHA!

Frescura de sombra... a pleno sol... suave transparencia... alegres colores... Ninguna cortina le dará este confort en verano! Ni se lava... ni se plancha... dura una eternidad! Tres sistemas de colocación para elegir!...Deslizables... de enrrollar o con ojalillos de bronce...

Se entregan a medida y listas para colocar!

CON UN ORIGINAL LLAVERO DE REGALO!

Precio por c/u $ 1.250.-



ESTERA PARA AUTOS
Novedad exclusiva de PAL-TEX para manejar cómodo y fresco este verano! Colocada sobre el asiento y respaldo del automóvil, aisla totalmente el calor del tapizado. La estera para auto PAL-TEX armoniza delicadamente con el interior del automóvil!...

Precio por m². En color natural o combinadas $ 1.150.-

* exija siempre la legitima Estera **PAL-TEX**

Sanabria 1862 - Tel. 67-5519/9067 - Bs. As.

Consultenos y le indicaremos el comercio mas cercano a su domicilio para adquirir la **legitima Estera PAL-TEX**

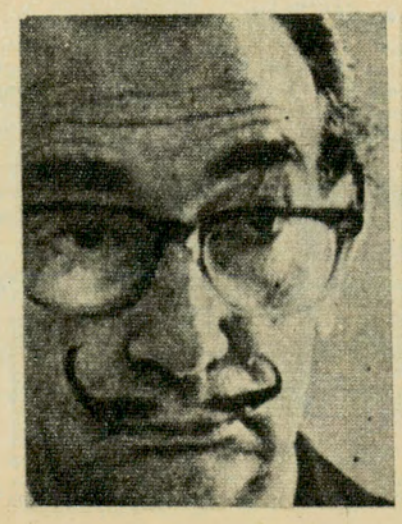
BARCELONA, GAUDI y *Salvador* DALI

Impresiones de un viaje por regiones del este de España

Por

LUISA VALENZUELA

Para Autoclub



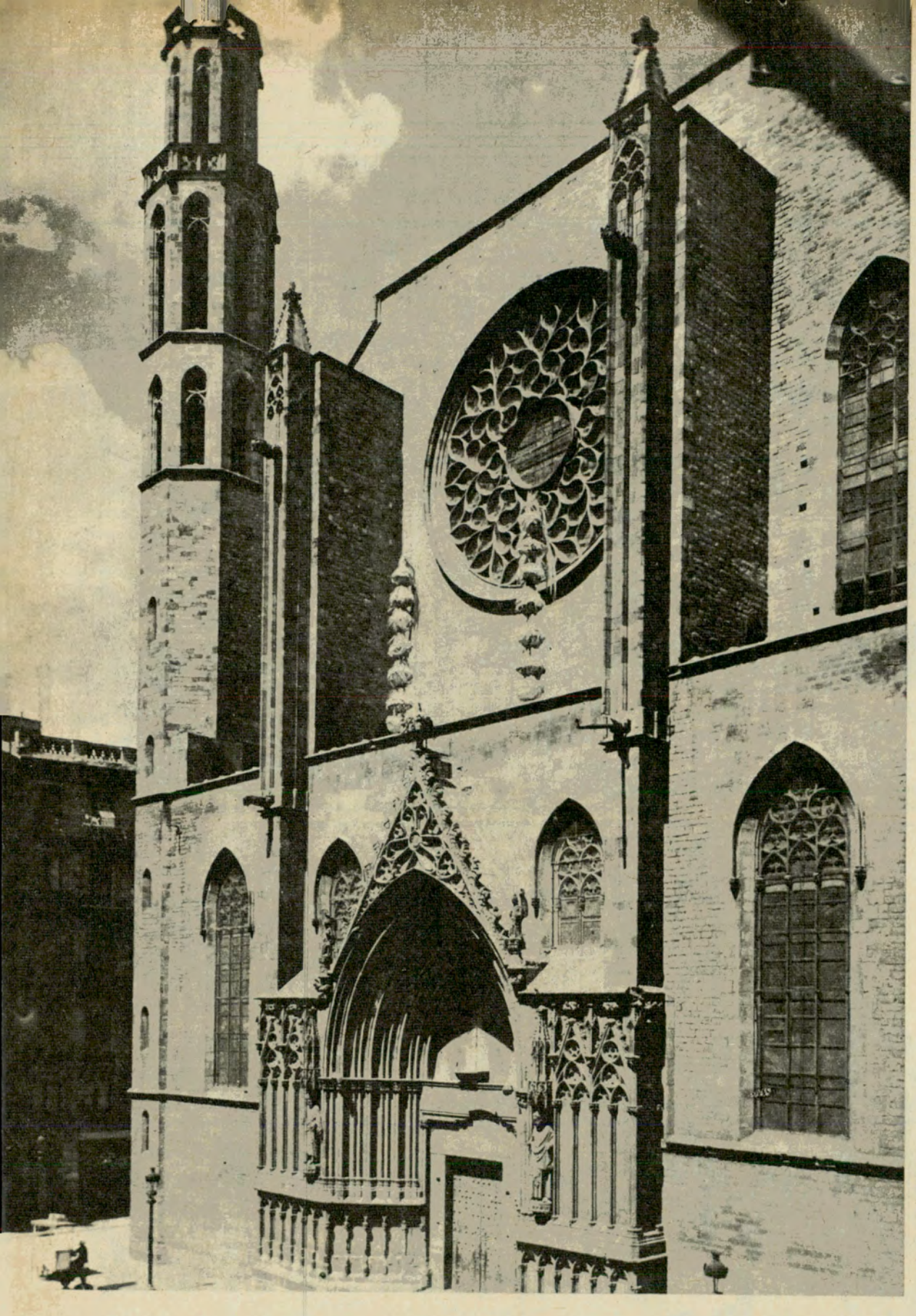


BARCELONA, como ya se sabe, tiene en mayor grado que Madrid una vida voraz y cosmopolita. Volcada sobre su puerto, la alegría catalana estalla en cantos por las calles estrechas que desembocan en la Rambla de las Flores, o se detienen en esas tascas sucias y un poco malolientes, pero tan llenas de encanto, que de golpe aparecen crujiendo con el pescado frito o las almejas a la plancha.

Por el barrio gótico cambia el empedrado, llega una sugestión de otros siglos y tras las rejas surge el rumor de alguna fuente entre el musgo, rodeadas de geranios. En el atrio de la catedral están encerrados los gansos que simbolizan a Santa Eulalia, mártir. Adentro, en la nave, los múltiples altares son góticos y barrocos, y el sarcófago de la santa, maravillosamente tallado en el mármol, aparece en la cripta donde se lo puede espiar por ojivales ventanucos al pie del altar mayor.

Pero en Barcelona no basta con pasearse por el barrio gótico y visitar anticuarios, o descubrir callejuelas tortuosas, o tomar un vaso de horchata. Dos peregrinajes se imponen, allí, y hay que emprenderlos si no se quiere cometer pecado de lesa magia.

El primero viene de lejos, del recuerdo de esas vírgenes de mirada cándida, policromadas, que tienen en sus brazos un Niño introvertido y adusto. Nada de dejarse tentar, entonces, por los folletos que ensalzan la gloria del Tibidabo y sus mil distracciones. Media vuelta y a flotar sobre el puerto y los techos, en el funicular que lleva al Montjuich, en busca del museo que encierra el "non plus ultra" del romántico catalán. La pin-



En la iglesia de Santa María del Mar, en la primera ciudad catalana, pueden admirarse los complicados motivos góticos de su imponente arquitectura.

tura de los siglos X, XI, XII, antecesora del gótico, resulta en este momento hermanada con nuestra época, en su trazo, en su color y sobre todo gracias a esa extraña supresión de la perspectiva que hoy nos parece ingeniosa y actual.

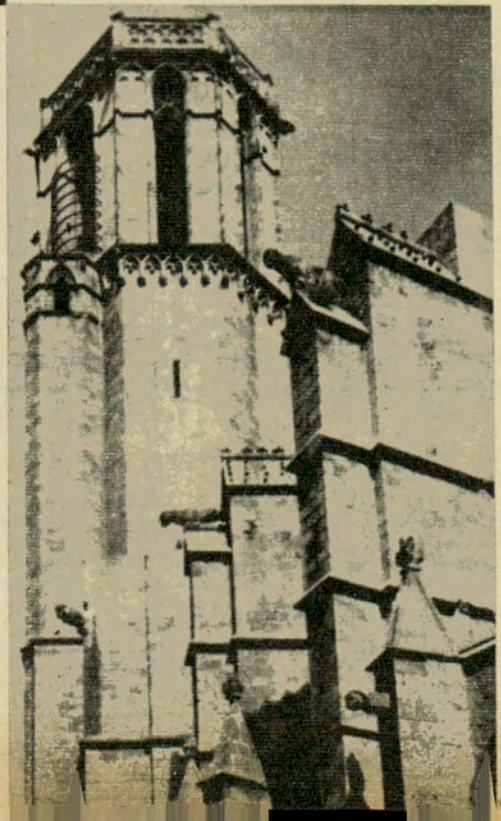
Montjuich a la vista

Si el momento artístico ha vuelto a repetirse, muy distinto, sin embargo, es el momento místico. Los hombres del período romántico parecían absolutamente familiarizados con Dios, parecían contar a la Virgen, al Niño y a San José entre sus amigos más cercanos. Y hasta el gran Cristo de Majestad, imprescindible en toda catedral que se precie, era feroz e indignado con una furia muy humana y comprensible... El Renacimiento tiene la culpa de que los personajes divinos hayan vuelto al Cielo, a su lugar tan distante de nosotros, a su idealizada abstracción, lo más fuera posible del alcance humano. Cuando se llega a la magia del espíritu se olvida esa otra, un poco chabacana, que se aferra a las cosas de este mundo.





Un rincón típico del pueblo de Cadaqués, donde el deslumbrante sol del mediodía se refleja en las paredes blanqueadas a la cal.



La fachada posterior de la catedral de Barcelona. En su atrio están encerrados los gansos que simbolizan a Santa Eulalia, mártir, cuyo sarcófago está en una de sus naves.

La pintura románica tiene eso: gusto a tierra, a imperfecciones del hombre, a una ternura que nos hace sonreír. Los martirios de los santos que vamos descubriendo por el museo del Montjuich dan pena y hacen gracia a la vez, y brota una gran admiración por aquellos que han imaginado los terrores en la forma más cándida posible. A Santa Julita, sus verdugos la están cortando por la mitad, en forma vertical, con una enorme sierra. Santa Lucía, con la mirada bien puesta en su lugar, lleva sus ojos en una fuente y se convierte así en la patrona de los oculistas, y la conocida imagen de San Miguel Arcángel tiene a su lado un diablo glotón y tramposo que trata de inclinar la balanza del bien y del mal hacia el pecado.

El arte alucinante de Gaudí

Cuesta arrancarse del estudio minucioso de cada fresco, de la contemplación de cada estatua. Pero al aire libre espera el otro peregrinaje que lleva el nombre de un hombre: Antonio Gaudí.

Si las fotografías muestran su cara de alucinado, el templo de la Sagrada Familia —o mejor dicho, su única fachada— dan una idea cabal de sus alucinaciones.

Los catalanes han decidido terminar esta obra monumental del absurdo y construyen maquetas tras maquetas según los planos del genial arquitecto, y la plata nunca alcanza para llevar adelante la locura. El terreno de la obra está cubierto de gigantescos caracoles de cemento con los cuernos rotos, o de tortugas de dos metros de largo que no han salido lo suficientemente monstruosas como las soñó Gaudí. Sólo una fachada



es de antes de 1926, fecha de su muerte: la que tiene el gran árbol un poco pintado de verde, y la Sagrada Familia, naturalmente, y las cuatro agujas : 'go inclinadas que representan los cuatro evangelistas; las alegorías arriba y abajo, una profusión de redondeados monstruos de cemento.

Es lástima que Fulcanelli, que trató de revelar el secreto de las catedrales góticas, no haya conocido este neo-gótico de Gaudí que debe estar empachado de simbologías.

Para su gran mecenas, el conde de Güell, Gaudí le construyó un parque donde tampoco escatimó símbolos y que está precedido por una escalinata que se bifurca para dejar lugar a una enorme lagartija verde cubierta de mosaicos rotos. Mosaicos rotos, platos rotos, dan un poco de color a la gran desolación de falsas cavernas con estalactitas falsas; y más allá el gran bosque oscuro y pesado de las columnas desfiguradas...

Hay algo detrás de la abigarrada arquitectura gaudiana, de sus casas abracadabrantes. Parece tratarse de una gran burla a todos, detractores y admiradores, porque esta obra tiene mucho de una carcajada que ha de atravesar los siglos.

Ritual encuentro con Dalí

La Costa Brava, en verano, mejor no hablar de ella. Es el mar muy azul y el ruido de las olas tapado por el grito de infinidad de turistas que llegan del norte de Europa a tragarse el sol. La montaña es abrupta y bastante árida; pero los pinos parasol abren sus ramas a lo alto y dan una sombra y un perfume más generoso que en otras regiones del Mediterráneo. De vez en cuando aparecen las mujeres de negro con la cabeza cubierta por grandes sombreros de paja, sentadas al borde del camino remendando las redes de sus hombres que salen al mar. Y en el agua transparentísima, con una simple máscara y un tubo para respirar, se descubre toda esa vida nadando entre las rocas: los infinitos peces de colores, las algas que bailan con la corriente y las anémonas que van dando ondulantes bocanadas con sus mil tentáculos rosados.

El pueblo de Cadaqués, colgado de una roca, ríe y salta al sol del mediodía que se refleja en sus paredes blanqueadas a la cal. Allí la afluencia de turistas es mayor que en otros lados y se los recibe con toda la cordialidad que les niega su principal habitante: Salvador Dalí.

Si sirve para su propia promoción, si hay detrás una buena posibilidad de ganancias, el pintor arma un té en la bahía con bellas representantes de Venus y los más infernales fuegos artificiales, u organiza un show del rinoceronte que es digno de verse. Pero allí se detienen sus actuaciones en público. Prefiere encerrar su genio en las cuatro paredes de su casa que se repiten como en un juego de espejos, y pintar cuadros monumentales sin moverse de su lugar, gracias a un dispositivo mecánico que desplaza la tela lentamente, que la va bajando desde el piso alto o la va llevando hacia otra habitación.

Su casa es una casa al estilo del pulpo, que crece brazo a brazo, que sube y baja por la montaña porque la sucesiva fortuna del pintor le ha permitido ir comprando las moradas de los campesinos que rodeaban la suya. Para ir a visitarlo a Dalí se necesita llenar muchos requisitos. Ante todo, conocer algún amigo íntimo del pintor que tenga libre acceso a su casa; sus bigotes-antenas no quieren saber nada de los extraños. Segundo, jurar y volver a jurar que no se va a abrir la boca a menos que el señor de la casa haga una pregunta, y entonces contestarla lo más brevemente posible. Tercero, en caso de hablar hacerlo en francés, porque Salvador Dalí, como buen catalán, se niega a decir palabra alguna en castellano y prefiere ese otro idioma que se acerca más que ninguno al viejo idioma de su tierra. Después, todo es fácil —basta con tragarse las exclamaciones de asombro frente a los cuadros maravillosos y a las antigüedades— y demasiado breve. Dalí elogia la forma de un huevo o el rojo intenso de la sangre del Mihura y después desaparece con el amigo íntimo, sabiendo que ha cumplido con esta intrusa que en ningún momento debió mencionar, ni por asomo, que es periodista. De todos modos, ¿quién se acuerda del trabajo cuando se está frente a la encarnación misma del surrealismo y afuera es fiesta en Cadaqués y el mar juega en la arena?



Otro aspecto del pueblo de Cadaqués, en el que vive una personalidad insólita: Salvador Dalí.

VIAJERO

Por **EDUARDO ZAMACOIS**

Para Autoclub

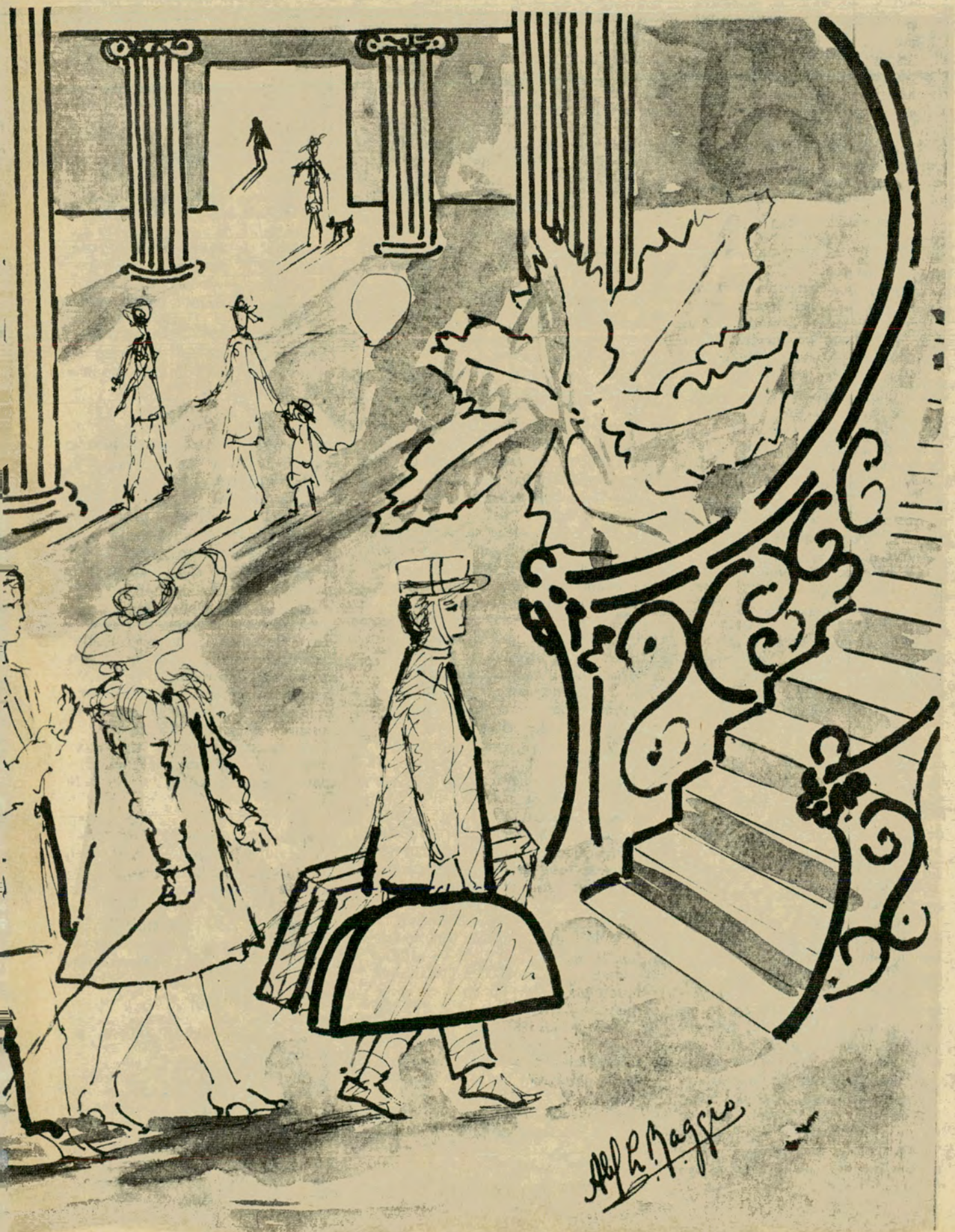
Ilustró Abel Raggio

TODOS los hoteles del mundo se acercan y confunden en el mismo tinte cosmopolita; un *"aire de familia"*, derivado de la continua mezcolanza de razas y tipos diversos. Dentro, claro es, de las tres categorías (mala, buena y excelente) en que personas y cosas deben clasificarse, los hoteles de Buenos Aires y los de Tokio, los de Calcuta y los de París, tienen rasgos comunes. En todos, iguales carteles policromos, anunciadores de compañías aéreas y marítimas: el mismo *"salón"*, idéntico ambiente moral, distraído y ligero; el mismo *"bureau"*...

Merecen atención esos gerentes de hotel que viven en la fiebre de todas las recomendaciones, de todas las impaciencias, de todas las preguntas y de todas las impertinencias, también, de cuantos viajeros llegan o se marchan. Son psicoanalistas de sagacidad extraordinaria, que, según conversan con nosotros, van midiéndonos el humor, las intenciones y hasta el bolsillo. Ellos no estiman al recién llegado por su traje, ni siquiera por la calidad de su equipaje; quédense tan burdas observaciones para los mesoneros vulgares; ellos juzgan a los hombres por el *"no sé qué"* de cada cual, y así hay viajeros de aspecto modesto que les inspiran confianza; y otros, de porte aristocrático y seguidos de maletas magníficas, a quienes no concederían el menor crédito.

Debemos aprender a amar a esos individuos que, aunque interesadamente, se apresuran a re-





mediar nuestras necesidades. Cuando fatigados del aeroplano o del barco aterrizamos en un hotel, *"el hombre del mostrador"*, que nos ve cruzar el "hall", nos sale al encuentro con una mirada y una sonrisa. ¿Qué buscamos?... ¿Una habitación?... ¡Al momento! Un *"botones"* nos guía al ascensor: llegamos al cuarto que nos han designado, y una puerta, sobre la cual hay un número, se abre hospitalaria ante nosotros. Acabamos de tomar posesión de la que va a ser, durante cierto tiempo, *"nuestra casa"*. Nada nos faltará. Un poder, invisible y magnífico, nos protege. Ninguno de nuestros deseos se discute, y el gesto más leve de nuestro semblante tendrá para los camareros que nos asisten la autoridad de una orden. ¿Hace frío?... Manos solícitas arreglan en seguida la calefacción. ¿Tenemos calor?... Los ventiladores, en el acto, comenzarán a girar. ¿Queremos comer?... La cena nos aguarda. ¿Queremos bañarnos?... El baño nos espera. ¿Necesitamos afeitarnos?... Un peluquero vendrá al instante...

Los hoteles son remedo exacto de la vida, porque en ellos, como en ésta, sin ser dueños de nada, todo se halla a nuestro alcance. Y también porque, como en la vida, no somos más que un número: el de la habitación que nos dieron al llegar.

Muy correctos, bajo sus trajes de turistas, los recién llegados se acercan al *bureau* del hotel en demanda de alojamiento. El *"manager"*, mientras busca en el libro de *"entradas y salidas"* el aposento que, a su juicio, corresponde a la categoría de los nuevos huéspedes, inquiere maquinal:

—*¿Matrimonio?*

Sincrónicamente los preguntados repiten, con la cabeza, el mismo ademán afirmativo. El "manager" añade:

—*¿Puedo ofrecerles, en el piso tercero, una habitación exterior, muy buena, con vistas a un parque? ¿Cómo la prefieren ustedes?... ¿Con una o con dos?...*

Alude a las camas. La costumbre ha permitido que, en todos los países esta averiguación se formule así, abreviadamente: *"¿Con una o con dos?"*... Mas no por eso deja de ofrecer ciertos matices. Cuando los cónyuges aparentan igual edad, la pregunta va dirigida a los dos; pero si el hombre es mucho más viejo, la pregunta va dirigida a la mujer. Los hoteleros atienden preferentemente al bienestar de las señoras, pues la experiencia les demostró que, cuando la mujer se complace en un sitio, su compañero, aunque se aburra, habrá de aguantarse.

—*"Señora..., ¿con una o con dos?..."*

A esta interrogación, similar a una sonda echada en el arcano sentimental de los interrogados, los maridos egoístas —sean jóvenes o no— se apresuran a contestar, categóricos:

—*Con una.*

"Quien manda —piensan— *es el gallo, no la gallina."*

Pero los amables y corteses —la cortesía siempre fue sacrificio— callan, dando tiempo a que ella conteste. ¡Y cómo se engríe y pavonea, mirando en torno de él, el caballero cincuentón, cuando la esposa veinteañal responde, sumisa y dulce, después de mirarle:

—*Con una...*

Y cuánto padece su vanidad si ella exclama, agregando a sus palabras un gesto desamorado de persona que sólo desea dormir sabrosamente:

—*Con dos.*

Las camas que legítimamente merecen el adjetivo de *"clásicas"*, y son las llamadas *"de matrimonio"*, poseen, aparte la autoridad familiar que les confiere la tradición, un valor simbólico. En los pueblos chicos, particularmente, representan el altar donde, en el fluir de las generaciones, nuestras tatarabuelas se casaban, alumbraban y fallecían. Y a la vez tienen (anchas y hondas) una emoción fúnebre; son como la tierra en que, los que se juraron no separarse ni aun en la eternidad, duermen la muerte transitoria del sueño, ¿Dormir no es morir?... Los lechos conyugales despiertan en los esposos una clase de solidaridad, de ternura, que los mueve a cuidarse mutuamente, preocupándose ambos de que el otro no sufra pesadillas o de que no se destape, si hace frío. Durmiendo acompañados *"aprendemos"* a dormir correctamente, o sea a estarnos quietos y en actitudes recogidas, al objeto de no molestar a quien descansa cerca de nosotros. Para las personas de carácter delicado, el tálamo no es una escuela de elegancias.

Las camas unipersonales nacieron "ayer". Carecen de historia. Alemania las puso en boga y reflejan la condición ruda, impaciente, expeditiva y egoísta, del pueblo germano. El filósofo que más profundamente ha revolucionado la psicología de sus coterráneos es Federico Nietzsche, y el padre de *"Zaratustra"* aborrecía a la mujer, o, cuando menos, la despreciaba. El origen de la afición de los maridos alemanes a dormir solos, debemos buscarlo en los libros de Schopenhauer y de Nietzsche. El alemán es un ciudadano lleno de exclusivismos. En todos los momentos de la vida querrá titularse el primero, de no poder ser el único. Puesto a trabajar, pondrá en su labor todo su esfuerzo. Llegada la hora de comer, ahincará sobre la mesa ambos codos y se dará prisa en servirse la tajada mejor, y en el momento de echarse a dormir querrá que todas las comodidades de la cama sean para él.

Antes de decidir cuál de estas dos clases de lechos es preferible, debemos tener en cuenta el clima. Durante el invierno y en los países norteños, las camas bipersonales son indiscutiblemente las mejores. Con diez o doce grados bajo cero, los consortes peor avenidos experimentan las necesidades de abrazarse, sino por amor, para protegerse contra el frío. Y tanto o más que el frío, influye en esto el cariño, pues a los que no se quieren, la cama más ancha ha de parecerles estrecha. Un tercer factor acude a complicar el problema, y es la edad de ella y la de él...

Amigos lectores:

Si usted y su señora se fueran de viaje, y al llegar a un hotel, solicitando habitación, el *"manager"* le preguntase:

—*¿Con una o con dos?...*

—¿Usted qué contestaría?

Sería interesante abrir, a propósito de esto, un plebiscito. La mayoría de los casados jóvenes responderían:

—*¡Con una!...*

Y los viejos, desengañados del matrimonio:

—*Con dos...*

Y no faltarían cónyuges que, no creyéndose bastante separados, teniendo dos lechos, dijesen:

—*A nosotros nos dará usted dos habitaciones, a ser posible que no se comuniquen.* •



EXÍJALO !..

...INSISTA EN EL

FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



Exíjalo por su seguridad... **Wagner Lockheed** es el Flúido para Frenos con que muy probablemente ha sido equipado su coche cuando salió de fábrica. Por eso, si usted quiere que sus frenos funcionen como nuevos, exija siempre Flúido y Repuestos para frenos **Wagner Lockheed.** Su calidad no tiene substitutos.

En envases de un litro y de L. 0,350 para emergencias.

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

GURATTI Y VISO

A-9

G 901



EL HORNERO

Un pájaro argentino que no olvidaron los historiadores

Por FEDERICO PERGOLA

Para Autoclub — *Ilustró Villafañe*

ES frecuente —por no decir una regla con sus lógicas excepciones— que el escritor se ocupe de los grandes temas o de las vidas apasionantes de los genios o de los hallazgos que signaron un nuevo rumbo a la humanidad. Pocas veces, vidas y obras sencillas merecen la tinta y el papel de los libros. Pero esta es una sencilla historia. Historia de un pájaro y de sus historiadores: científicos o literatos, siempre almas inquietas.

Gronvold, el artista que dibujó los pájaros de Hudson en su libro *Birds of la Plata*, captó a la perfección las indicaciones que el autor le diera sobre nuestro conocido hornero. Lo pintó sobre su típico nido, que en nada se diferenciaba —en el grabado— de un horno casero, en pareja, abatiendo sus alas mientras el pico abierto y la lengua procidente señalaban su característico y estridente canto. Ese mismo canto angustioso que es el rasgo sonoro del Jardín Zoológico de Buenos Aires.

Pero fue Florián Paucke quien se ocupó literariamente, por primera vez en nuestro país, de este simpático animal. Este jesuita, nacido en Silesia en 1719, escribió un libro de movido título: *Hacia allá y para acá (Una estada entre los indios mocobiés 1749-1767)*, que quizá no quiera decir otra cosa que lo bravo de un viaje y el disgusto del regreso, que ocurrió cuando España decidió la expulsión de esa orden religiosa.

Aunque no se ocupó decidamente de la fauna, puesto que describió las vicisitudes del viaje, las costumbres de los indios y la flora, dejó traslucir su pasión por las aves de las que ejecutó numerosos dibujos a todo color.

Hornero, no carpintero

Designó equivocadamente al hornero con el nombre de Carpintero y así dice: *Hay también entre las aves paracuarias Carpinteros o "Zimmermeiter". Su tamaño es como un tordo. Tiene plumas leonadas- pardas sobre el lomo; desde la gorja hasta la cola son amarillas-citrón. Por los mocobiés el ave es llamada Piognac o hechicero, porque construye su nido con mucho cuidado y habilidad contra toda tempestad. Lo fabrica con el mismo material conque en nuestros países las golondrinas pegan sus nidos. Los construyen sobre un poste vacante o donde hallan una cruz, pero jamás sobre ramas hojosas. El nido, en su interior, es igual a la concha de un caracol. Por esto no temen a ningún ave de rapiña, pues aun si fuere tan chica que pudiese penetrar por todas las vueltas, tiene tiempo suficiente para hacerle pagar con la muerte su entrada. Pero para que tampoco el agudo viento Sud pueda soplar para adentro, construyen siempre la entrada al nido hacia el Norte, de donde soplan los vientos más tibios y suaves. Su construcción se realiza con gran rapidez, pues en dos días terminan su nido de barro, que una vez seco resiste muy bien a la lluvia y es duro para ser destruido. Ni bien el ave se hace ver, cuando los indios están sentados en rueda y conversan, arrojan contra ella cuanto tienen a mano, pues creen que este pájaro descubre cuanto ellos hablan entre sí. Tampoco dejan intacto nido alguno, cuando dan con él.*

Dos reflexiones

Esta última observación de Paucke nos mueve a dos reflexiones. En primer lugar cuán parecida a la actitud de los mocobiés es la del turista de hoy, y qué diferentes son sus apreciaciones: la mágica y la ornamental. La otra es que Pereyra, en su libro *Tratado de Ornitología*, da como término perentorio en la construcción de un nido de hornero el espacio de seis días.

Otro de los historiadores de esta avecilla fue don Félix de Azara, que nació en España en el año 1746. En los 14 años en que vivió en América produjo una monumental obra sobre los pájaros, de

5 tomos, donde describió *448 especies sin contar 13 Murciélagos*. El título de su libro, que lo ubica geográficamente, es *Apuntamientos para la Historia Natural de los Pájaros del Paraguay y Río de la Plata.*

"El pico algo corvo todo él, agudo, fuerte, muy comprimido por los costados, y la lengua estrecha y gastada en la punta. Al presente llaman Hornero en el Río de la Plata, y Casero en el Tucumán, aludiendo a su nido de barro, que tiene la figura exterior de un horno. En el Paraguay le llaman Alonzo García no sé por qué." Contraponiendo a la opinión de Paucke con respecto a la acogida que se le daba a este pájaro, dice que son *estacionarios, no inquietos, ni ariscos* y se los ve *acercarse mucho a las casas campestres, y aun a los pueblos, como si amasen al hombre, y hacen pública ostentación de sus grandes nidos, construyéndolos en los lugares más visibles, con preferencia junto a las casas, y a veces en ellas mismas, o en las estacadas de los corrales.*

Azara también estudió las costumbres de las aves en cautiverio y cuando se refiere a *mi cuarto*, es probable que designe a una jaula o algo parecido. Un hornero *"tuve suelto en mi cuarto más de un mes, siempre prefería la carne cruda, y si el pedazo era mayor de lo que permitía el gaznate, lo comprimía con el pie contra el suelo, tironeando con el pico.*

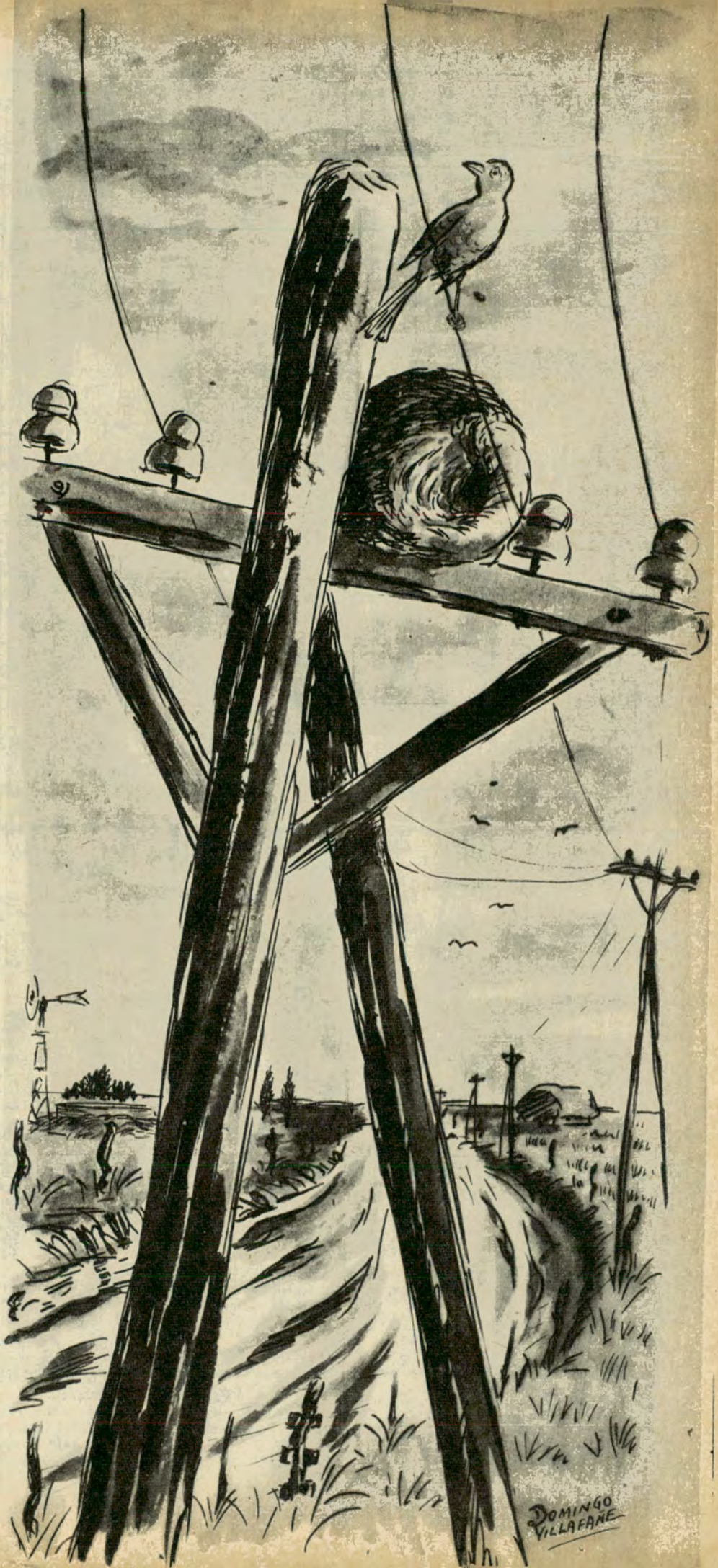
Ni Paucke ni Azara hacen mucho hincapié en el material de construcción del nido del hornero aunque el primero lo homologue con el de las golondrinas y Azara diga que lo llaman hornero *aludiendo a su nido de barro, que tiene la figura exterior de un horno.* Material que, por otra parte, sería típico del rancho argentino, de barro y paja (adobe).

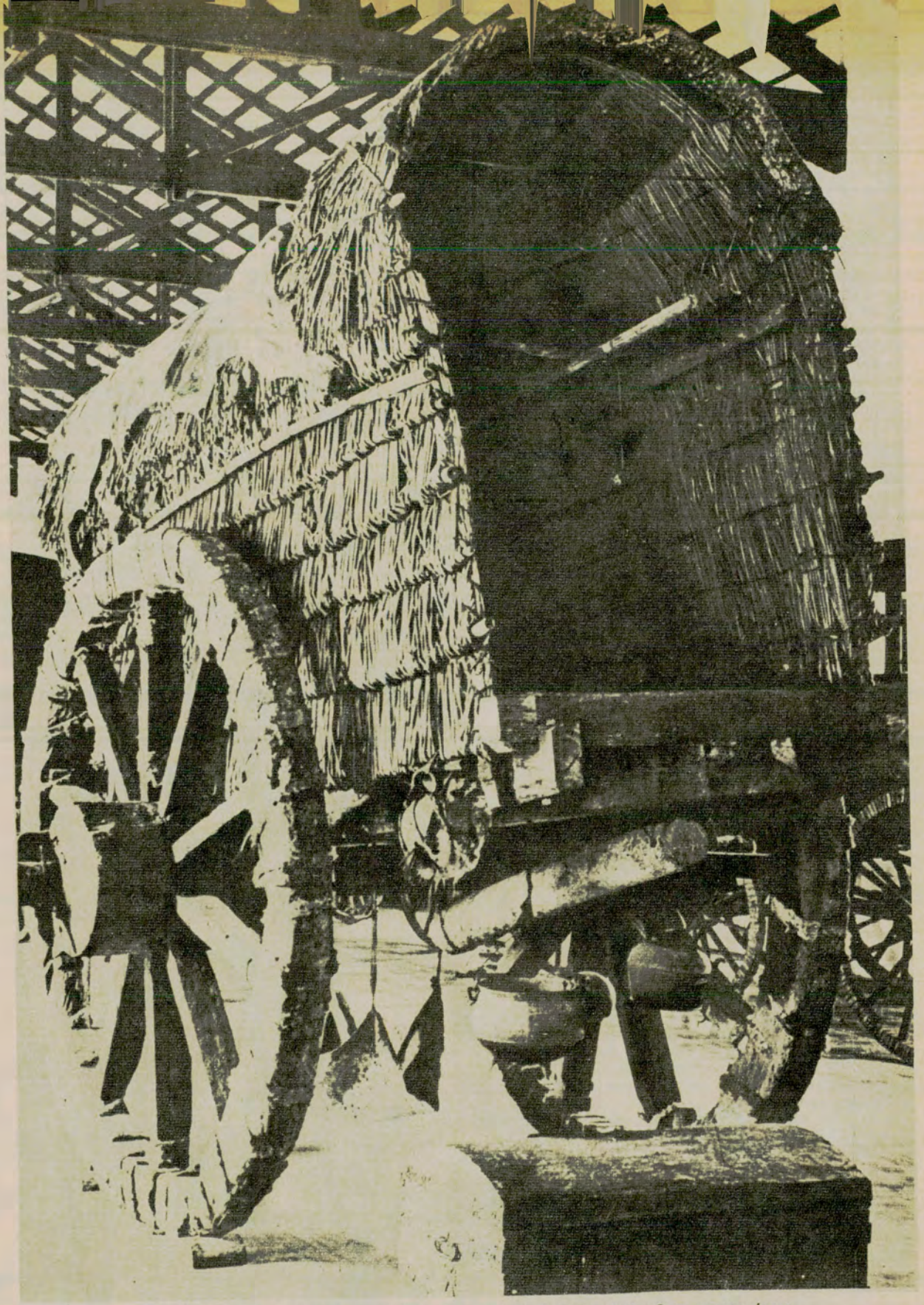
En una estancia cercana a Quilmes, el Quilmes de 1841, nació Guillermo Enrique Hudson, un 4 de agosto. Dedicó sus prolongados 81 años, que transcurrieron en su mayor parte en la patria de sus antepasados: Inglaterra, a la literatura y a la ornitología. En su *Birds of la Plata* están muchos de los pájaros que atrapó en los alrededores de Chascomús y que mandó a Europa para su clasificación. Y entre ellos el hornero.

Lo llama *Red Oven-Bird*, pero aclara que en la Argentina se lo denomina Hornero o Casero; en Brasil, Joao de los barrios; en Paraguay y Corrientes, Alonzo García o Alonzito, y convierte esos nombres en John Clay o Richard Burton, en idioma sajón. Ya la descripción de este pájaro y sus costumbres revela conocimientos ornitológicos importantes por parte de Hudson y toda esa candidez que mostraban Paucke y Azara desaparece ante la mirada del científico. Menciona también que los nativos lo consideraban un pájaro religioso que suspende sus tareas los días domingos.

Lástima grande que Marcos Sastre en *El Tempe argentino*, no completó la tetralogía de historiadores del hornero dedicándole unas páginas. Se justifica, no obstante, debido a que el *Furnarius rufus* (nombre científico del hornero) es un habitante predilecto de las llanuras y no del Delta, y *no entran en los bosques grandes* (Azara). Sin embargo, cuando lo menciona al pasar, lo hace señalando su condición de insectívoro y por ende, de útil para la agricultura.

Es así como grandes hombres, en los que latió el músculo de la fe en el hombre mismo y en su labor, fueron historiadores de aquél que ni siquiera fue hombre, sino un simple hornero. •





Carreta llamada de "San Martín", en la que viajó el tropero Pedro Sosa, en una época increíble, llevando armas a Mendoza, para el mejor éxito de la expedición a Chile.

EL tráfico palpita anhelante sobre la moderna carretera que nos conduce hacia Mendoza.

Ya no hay postas, ni recuas de bueyes, ni carretas, ni mensajerías, sino confortables hoteles, automóviles de último modelo, negocios, estaciones de servicio y pestañeantes letreros luminosos.

A menudo, cuando el cansancio se transforma en fatiga, contribuye a revivir imágenes que han enroscado sus raíces a lo más profundo y desconocido de nuestro ser. Esas imágenes, al despertar de pronto envueltas en sonidos, nos rodean,

EL MUNDO DE UN TROPERO

Aún flota el alma viva de la Historia sobre el campo de El Plumerillo

Por
ANA MARIA JUNQUET
Para Autoclub

creando una atmósfera increíblemente real.

Entre olas de viento y lamparones de sol creo escuchar un leve chirriar de ejes y un áspero gemir de latigazos.

Entre calma de noche y lamparones de luna me parece oír un llamado desconocido y apremiante, tras el cual corren bestias en desenfrenada carrera.

Entre la frescura de alba y nubes de polvo veo perfilarse nítidamente las líneas de una carreta (1). Ruedas de lapacho rodean sus ejes de naranjo. Junco y cuero de potro en sus paredes quinchadas con parantes de caña tacuara. Vieja carreta sin llantas, que en bamboleo seguro se aleja llevando dentro un mundo de sueños, en búsqueda afanosa de un horizonte que ya se ha hecho infinito.

¿De quién es este mundo vital y bullente y hacia dónde va? ¿Qué lo incita a herir tan cruentamente la tierra, hasta arrancarle ese llanto que humedece el aire azul?

Es el mundo móvil de Pedro Sosa (2) el tropero, que en vertiginoso andar va a penetrar en un mundo nuevo. El mundo de la esperanza.

Es un domingo brillante. El aire se cuela indiscreto, como queriendo borrar el inusitado cromatismo que regalan las flores. El infantil tañido de una campana, donde se anudan la fe y el ansia de sosiego, atrae a los labriegos de los alrededores. Van llegando a caballo, en carretas o a pie, con sus mujeres y los niños de corta edad. Acicalados con sus mejores prendas. Lustrosos los rostros.

Mi paso lento me va llevando hacia la Capilla del Sagrado Corazón de Jesús. Delante de la puerta, en actitud de espera, está don Clemente Segura y su mujer, Manuela Corvalán.

Ruido de cascos en galope carga el ambiente. Ruido de sables en pacífico roce puebla la mañana de este brillante domingo mendocino.

Me detengo bruscamente. Siento la necesidad de volverme, para mirar los jinetes que empiezan a desmontar. Y en el rostro tenso pero sereno, en la apostura gallarda pero acogedora de un hombre que se adelanta con paso rápido para estrechar en amistoso abrazo a Segura, advierto una extraña fascinación.

Entran juntos en el templo, y yo, mezclándome con la oficialidad que les sigue, empiezo a observar la cándida blancura de los muros, los baldosones cuadrados del piso, el pequeño altar, las modestas banquetas de cuero y la corta escalera que conduce al púlpito.

Y no sé por qué me parece que este día, la blancura de las paredes debe ser más virginal; que el tono místico del templo debe ser más profundo; que el acento de las notas que se desprenden del órgano deben tener un matiz diferente.

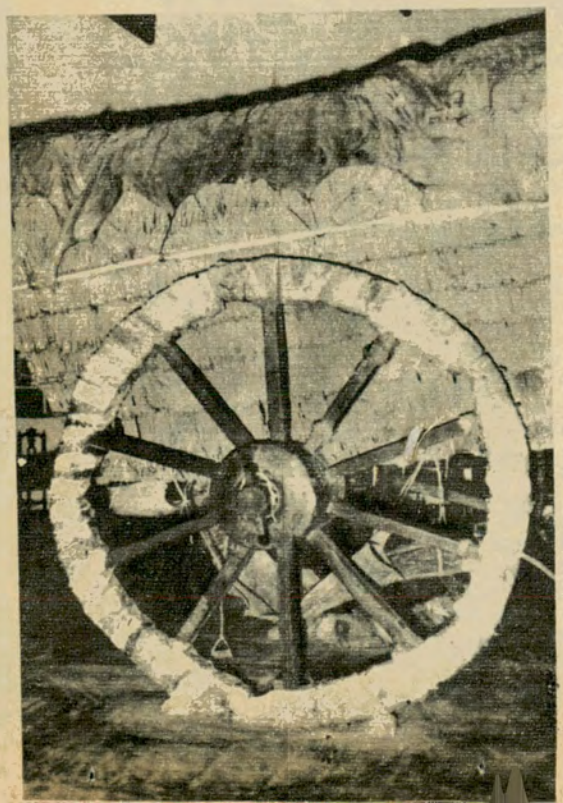
Es que *"él"* está ahí. Sumido en profunda meditación. Trasluciendo su mirada la honda preocupación que lo domina. Sin poder detener los movimientos —inmotivados en apariencia— de sus manos cruzadas.

En la *"Capilla de los Segura"*, el general don José de San Martín está esperando que la misa comience.

Los hombres de la tierra cuya sangre alimentaron los huarpes, ya no son *"cachacientos en el andar y el decir"*, dormilones ni laxos. Las largas siestas que los embotaban, las aprovechan ahora para el trabajo. Han abierto caminos, y tejido una red de canales y acequias, para que en su suelo, la espléndida vid se convierta en líquido espirituoso y corra alegre hasta Buenos Aires, Tucumán, Córdoba y Paraguay.

Cuidan de sus frutas. Desecadas, aumentarán el caudal estable junto con las aceitunas y las harinas. La unión con los mercados de consumo es difícil a causa de las grandes distancias, de manera que el comercio crecerá lento.

Pero la constancia del mendocino, y su entusiasmo siempre reno-



Algunos aspectos de la "intrépida" carreta, en la que pueden observarse las paredes quinchadas, con parantes de caña de tacuara, y las ruedas de lapacho que rodean sus ejes de naranjo.

vado harán que su silueta se dibuje con marcados tintes, hasta convertirlo en la figura ejemplar de estas horas inciertas de 1816.

Y allí están, en el amplio, dilatado campo del Plumerillo, en hormigueo febril, finalizando con enérgico impulso los preparativos para la gran hazaña continental.

Falta todavía confeccionar uniformes y zapatones; fabricar municiones y pólvora; aprontar aparejos para los *"miles de mulas de silla y carga"* y los *"caballos, sin los cuales no se podrá superar el paso fragoso de la Cordillera, llena de sirtes y escollos"*.

Falta todavía material humano para completar los cuadros del ejército. San Juan y San Luis han enviado tropas que se han sumado a los auxiliares de Chile. Desde Buenos Aires han llegado el regimiento de negros y los escuadrones de Granaderos a Caballo, como contribución del Director Supremo, don Juan Martín de Pueyrredón.

Falta algo más todavía. Una importante carga que ha partido desde la capital.

En el campo del Plumerillo, el general don José de San Martín, impaciente pero seguro, espera.

✥

El maestro de postas arrastra los animales acondicionados para la próxima jornada, que será larga y penosa. Un *"¡apure maestro, apure!, que tengo que ganarle al tiempo"*, quiebra el aire. Los pesados cascos hunden el suelo. Se hinchan los fuertes pechos. Desbordan las pesadas ancas. Se enredan las patas en apasionado correr.

Trescientas leguas. Camino barroso. Huellas profundas. Malones indios acechando en los caminos desiertos. Pero el tropero sigue. Sigue con su mundo de sueños. Entre lamparones de sol y lamparones de luna. Entre olas de viento y frescura de alba. En su corazón, acurrucada la esperanza. En su mano, el látigo crujiente. Alcanzará el horizonte luminoso. Llegará el mismo día fijado por él, sin aceptar pago alguno (3).

Los bueyes, esperando a lo largo del camino, en pacífica impaciencia. Identificados con el llano. Conocedores de la comarca. Amigos del peligro.

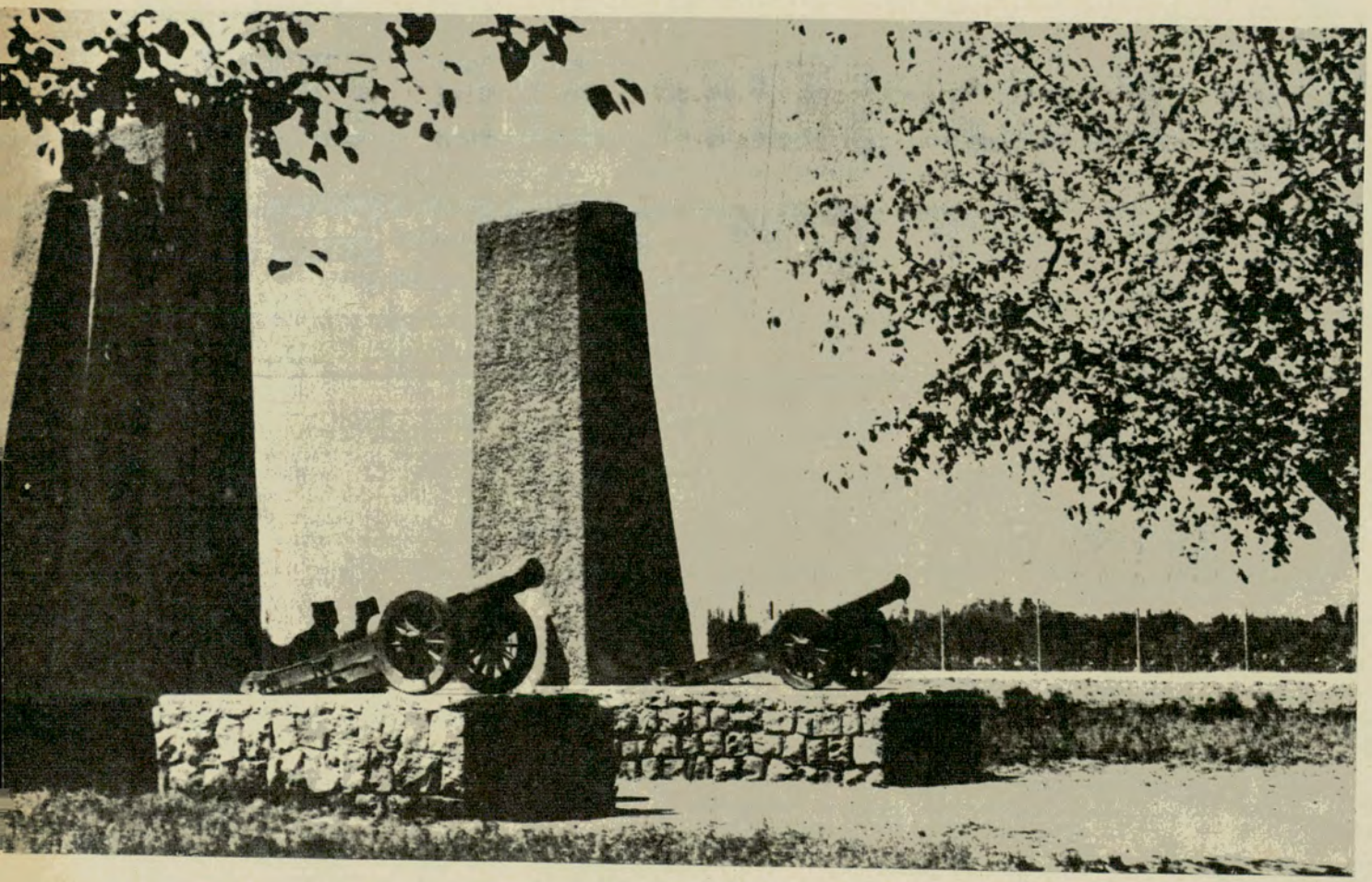
Allá lejos, los picos desafiantes. La voluntad de un hombre empujado por la urgencia histórica dominará su orgullo (4).

Las columnas van subiendo en lenta marcha... El Plumerillo va quedando solo, en soledad fecunda. Y Clemente Segura, de pie ante su capilla, va cobrando dimensión. Queda como recortado, como trascendido. Seguirá por siempre allí, escuchando el desgarrador acento que se desprende de las masas andinas, en lucha desesperada por conservarse vírgenes.

Clemente Segura, al donar su campo para que *"se equipen y preparen las tropas del ejército de la Libertad"* y ofrecer *"mi fortuna y mi persona si fuere necesario"*, nos ha legado un acabado ejemplo de generosidad.

✥

Pude llegar hasta el Campo del Plumerillo, luego de bastantes dificultades, pues a pesar de mis requerimientos, pocas personas supieron darme la indicación precisa del sitio donde se halla ubicado. La falta de indicadores hizo más penosa mi búsqueda. En la capilla no encontré las referencias que hubieran completado mis conocimientos, y el personal habilitado para la tarea explicativa no estaba lo suficientemente informado.



Entrada al campo de El Plumerillo, lugar que señaló la iniciación de la magna epopeya sanmartiniana.



Capilla "Sagrado Corazón de Jesús" en el Campo del Plumerillo (Mendoza), declarada Monumento Histórico por el Poder Ejecutivo, el 6 de diciembre de 1965.

Atentos a este descuido, los descendientes de Segura solicitaron ante la Comisión Nacional de Museos y Monumentos Históricos, la aceptación de dos placas referenciales, para ser ubicadas en ambos costados exteriores frontales a cada lado del portal de entrada, corriendo, además, con la mano de obra. El Gobierno Nacional, con fecha 6 de diciembre de 1965, autorizó la colocación de dichas placas ilustrativas *"en la Capilla existente en el Campo del Plumerillo (Provincia de Mendoza) Capilla y Campo declarados históricos por el Poder Ejecutivo"*.

(1) Quien vaya al Museo Colonial e Histórico de Luján encontrará que la tradición conoce como "la carreta de San Martín", a quien le fuera entregada en 1813 —según constancia que existe en el Archivo Gráfico de la Nación— para su uso personal. Esta carreta se conservaba en la finca del general Pedro Pascual Segura —hijo de Clemente Segura—, y fue construida por Valentín Millán, por un costo de ciento diez pesos.

(2) Damián Hudson, en "Recuerdos históricos sobre la provincia de Cuyo", 1898, págs. 126/27, menciona que el general San Martín no olvidó la proeza del tropero Pedro Sosa "por el servicio tan señalado en favor del mejor éxito de la expedición de Chile", quien realizó el viaje en un tiempo increíble. (Sólo cuarenta y cinco días, desde el de su salida de Mendoza para Buenos Aires.)

(3) "Adelantó la colocación en distancias convenientes en todo el trayecto, de recuas de bueyes en número suficiente para que le sirvieran de repuesto, cambiando los ya fatigados." ("El tropero inmortal", de Emeterio Gabriel Guzzo.)

(4) Pedro Sosa murió el 4 de junio de 1823. Sus restos están sepultados en la Parroquia de San Vicente, de Godoy Cruz, en el mismo pueblo que lo vio nacer. •

PROMOCIONESE!

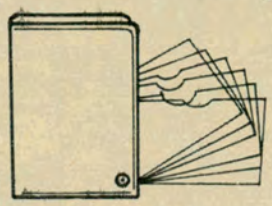
E 571

Sí señor! Ud. es el principal responsable de la promoción de su industria o comercio. Encárela con artículos plásticos para propaganda, confeccionados en telas plásticas de calidad.

Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios, carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

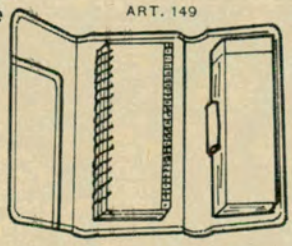
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

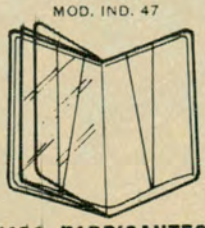


ART. 107
MOD. IND. 1893

ART. 149



ART. 472
MOD. IND. 47



PLASTICOS EIFFEL®
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES
CONGRESO 2070 · TEL. 781-1174 · BS. AS.

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

motor fuera de borda
ZANELLA 9½ hp.

E 196



EL MOTOR NACIONAL DE CALIDAD INTERNACIONAL

MOTOR 2 tiempos 170 cc. de cilindrada. POTENCIA 9 ½ hp. a 5.400 R. P. M. REFRIGERACION por bomba de agua. GENERADOR para equipo de 6v. con tomacorriente en el tablero del motor y MONTAJE ANTIVIBRATORIO.

EXTRAORDINARIA ECONOMIA DE CONSUMO: 4 Litros p/hora



ENTREGARON LAS RECOMPENSAS DEL GRAN PREMIO



El administrador general de YPF, ingeniero Daniel A. Brunella, hace entrega a Eduardo Casá del premio a que se hizo acreedor en la tradicional competencia del automovilismo argentino. Observan la escena, de izquierda a derecha, el señor Aldo A. Serenelli, el doctor Walter A. Saborido y el señor Federico Lajud.

EN el salón de actos del Automóvil Club Argentino tuvo lugar la entrega de premios correspondientes al XLIV Gran Premio Argentino de Carretera que consagró a Carlos Alberto Pairetti. Estuvieron presentes las autoridades de la Institución, representantes de YPF, numerosos invitados especiales y elevado número de competidores de la dura prueba.

Durante la tradicional reunión el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, dijo entre otros conceptos:

"Creo que el motivo de esta estimulante reunión y la cita que en ella se han dado los deportistas y campeones que van a recibir el premio bien ganado con su esfuerzo, infatigablemente desplegado a lo largo de miles de kilómetros de caminos difíciles, sembrados de riesgos y acechanzas, me permiten ser breve en estas palabras, con las que sólo quiero saludar a los deportistas porque lo son y felicitar a los triunfadores y campeones porque han conquistado justicieramente esos títulos. Sin embargo, en algún punto quiero detenerme particularmente, porque me parece que hace de modo esencial al espíritu que inspira la organización de pruebas como el cuadragésimo cuarto Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil YPF, que acaba de correrse.

"Sé muy bien del esfuerzo, las duras fatigas y desazones y hasta de los sacrificios de todo orden que exige una competencia como ésta, corrida sobre un itinerario tan extenso, gran parte del cual está trazado sobre rutas poco generosas, para decirlo con palabra suave. Por otra parte, no ignoro que la gran mayoría de los conductores que en ella paticipan no lo hacen con afán de ganancias, y apenas si al poner en marcha su motor en el momento decisivo les atrae otro espejismo que el que nutre en su espíritu un limpio afán deportivo. El triunfo, la esperada resonancia que adquirirá su nombre, la reputación de su destreza, el prestigio de su idoneidad técnica, el lógicamente ansiado o soñado premio final; todo eso da calidez, calor y matices, desde luego, a la contienda; pero el impulso inicial y decisivo es, lo creo así sinceramente, de un orden casi absolutamente inmaterial, porque ser deportista auténtico es, en su esencia universal, esto: crear un espectáculo desinteresadamente en uno u otro campo, en una u otra versión. Quizá este concepto explique mejor que ningún análisis la presencia en la dura prueba que comento de esa numerosa pléyade de conductores jóvenes, casi sin antecedentes y con limitada experiencia, que se han lanzado a los caminos para competir lealmente con los más capaces y consagrados volantes, con brillantes fojas en sus historiales. Como presidente de una Institución que promueve tal actividad, me siento feliz de poder destacar esos hechos y factores, y personalmente me halaga poder rendir este homenaje a quienes tanto hacen para merecerlo.

"Pero, además, hay un elemento de juicio que quiero destacar. El Automóvil Club Argentino, junto con el automovilismo deportivo, está dedicado a promover el turismo, que, en cierto modo, es también un deporte espiritual, porque de esta índole es el placer que causa. Ahora bien, no hay ni puede haber turismo motorizado sin caminos y sin que se sepa cómo son y qué prometen y qué dificultades presentan. Nuestra Institución trabaja constantemente para relevarlos y ubicarlos, para exhibirlos visualmente sobre hojas, planos y mapas serios y bien informativos; pero nada puede compararse con las enseñanzas que nos dejan los corredores de una gran prueba como este Gran Premio, y en este sentido, amplio y generoso, los competidores resultan ser, no sólo ases del volante, sino también verdaderos pioneros del turismo motorizado en la Argentina, del que tanto necesitamos y que tanto bien puede aportar al progreso del país.

"Para concluir, no quiero pasar por alto el reconocimiento público que debemos todos al apoyo que, como ya es tradicional, nos ha brindado Yacimientos Petrolíferos Fiscales, también este año. Esta grande y progresista institución argentina tiene siempre abierta su visión para todo lo que interesa a la promoción del deporte mecánico, facilitando de este modo la tarea de abrir el paisaje nacional para su conocimiento por propios y extraños."

También se procedió a la entrega de los premios correspondientes a los campeonatos automovilísticos organizados por YPF en la temporada 1966 en las categorías de Turismo Carretera y Turismo Mejorado.

Los premiados en las competencias de YPF fueron los siguientes:

TURISMO CARRETERA: Campeón YPF: Juan M. Bordeu; subcampeón YPF: Eduardo Casá.

TURISMO MEJORADO: Categoría "A": 1º Juan C. Ratto y 2º Osvaldo Montivero. Categoría "B": 1º Carlos Ruesch y 2º Danilo Bonamicci. Categoría "C": 1º Rosmaldo Visintini y 2º Carlos Ballbé. Categoría "D": 1º Carlos Reutemann y 2º Eduardo Bayadjian.

Durante la ceremonia de entrega de las recompensas del Gran Premio Argentino de Carreteras, de izquierda a derecha, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; el gerente de ventas de YPF, señor Aldo A. Serenelli; el secretario de la comisión directiva del ACA, doctor Walter A. Saborido; el administrador general de YPF, ingeniero Daniel A. Brunella, quien entrega el trofeo al ganador de la prueba, Carlos Alberto Pairetti. Entre estos últimos presencian el acto, el tesorero del ACA, señor Federico Lajud, y el vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri.



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, felicita y al mismo tiempo entrega el trofeo que le correspondió a Oscar Cabalén. Aparecen también en la foto el señor Serenelli, el doctor Saborido, el señor Lajud y el vocal titular de la C. D. del ACA, doctor M. P. Taboada.



AUTO MEJORADO

con PLAVINTEX tapizado!

su auto siempre gana en elegancia deportiva, tapizando el interior con

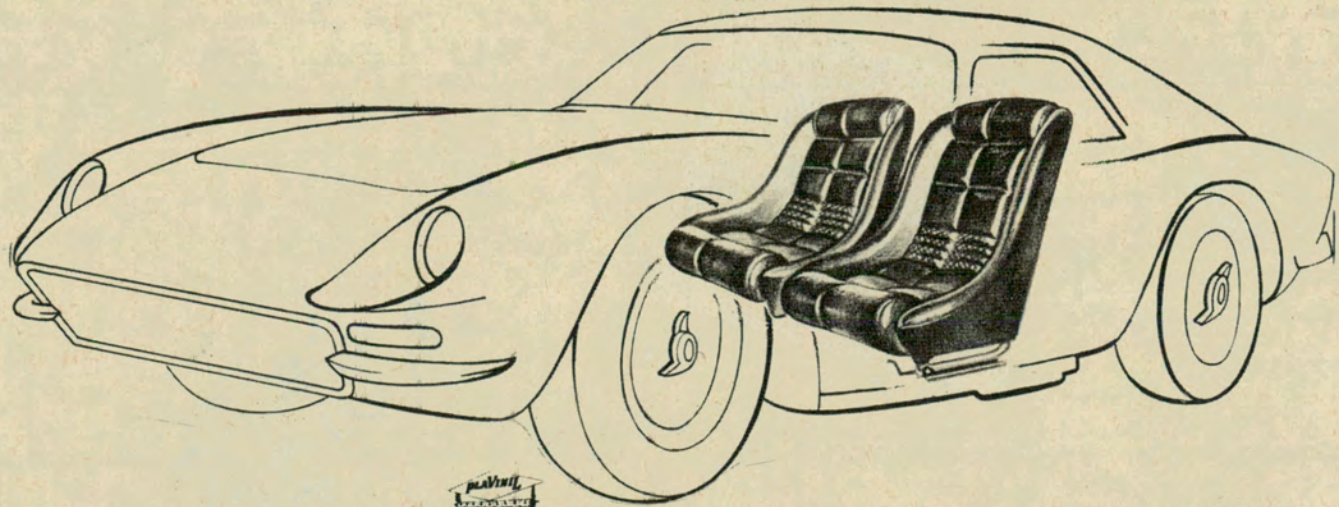


PLAVINTEX

ASIENTOS Y PANELES, CAMPEONES EN CALIDAD Y RENDIMIENTO!

Gane usted también! Con PLAVINTEX, en un dos por tres, Ud revitapiza su coche, convirtiéndolo en un modelo deportivo, verdadero campeón de la elegancia! PLAVINTEX, mantiene inalterable la impecable presentación de los asientos y paneles, siempre limpios, sin manchas! Un trapo húmedo y . . . PLAVINTEX reluce como recién puesto!

PUEDE ADQUIRIRSE EN TODO EL PAÍS!
CONSULTE A SU TAPICERO . . .
LE MOSTRARA LA LÍNEA COMPLETA DE
MODERNOS DISEÑOS Y COLORES PLAVINTEX.



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

LOS OSOS DEL YELLOWSTONE PARK

Mucho es lo que hay que arriesgar si queremos sacarles fotos

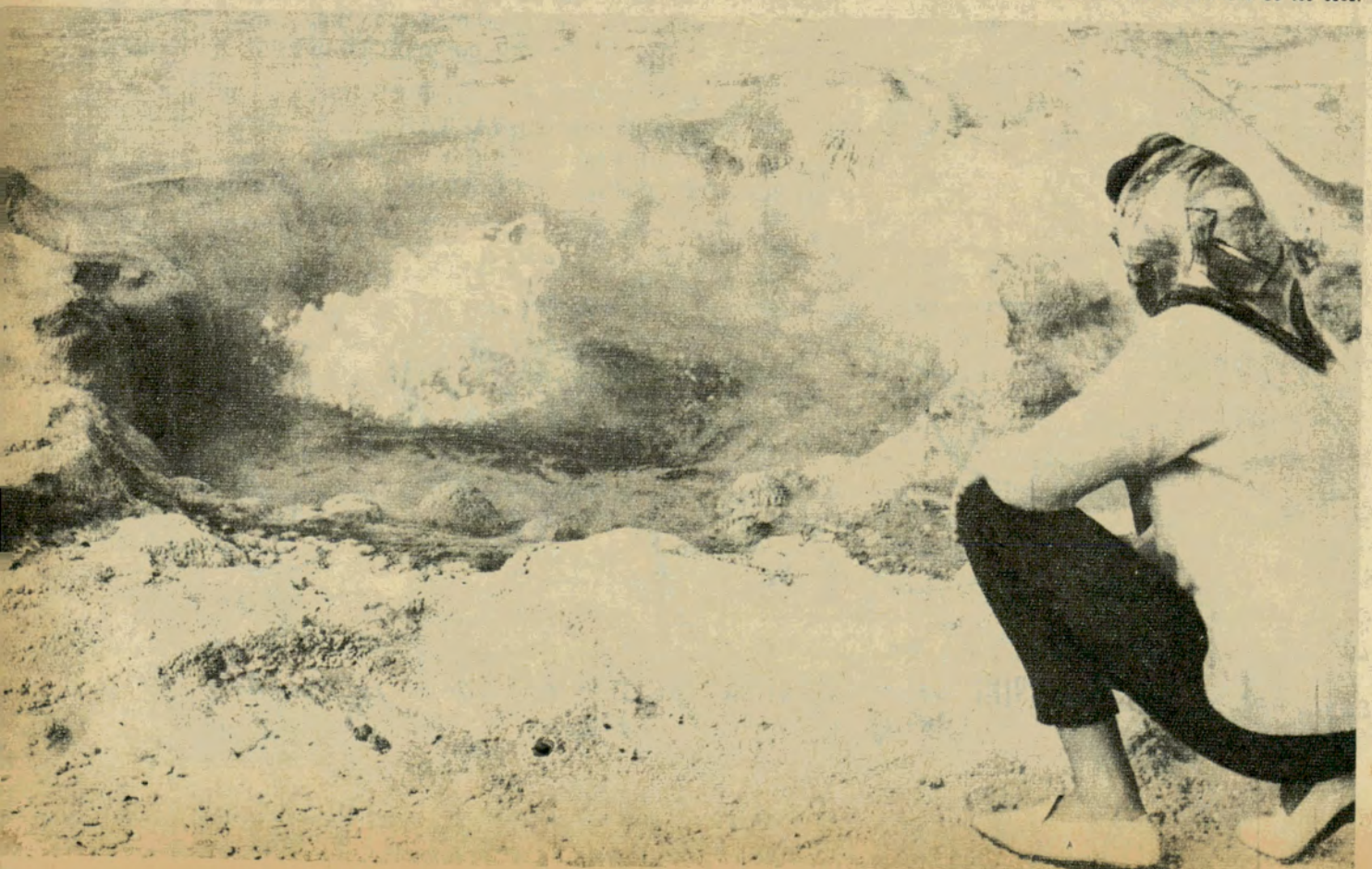
Por VICENTE A. DI DOMENICO

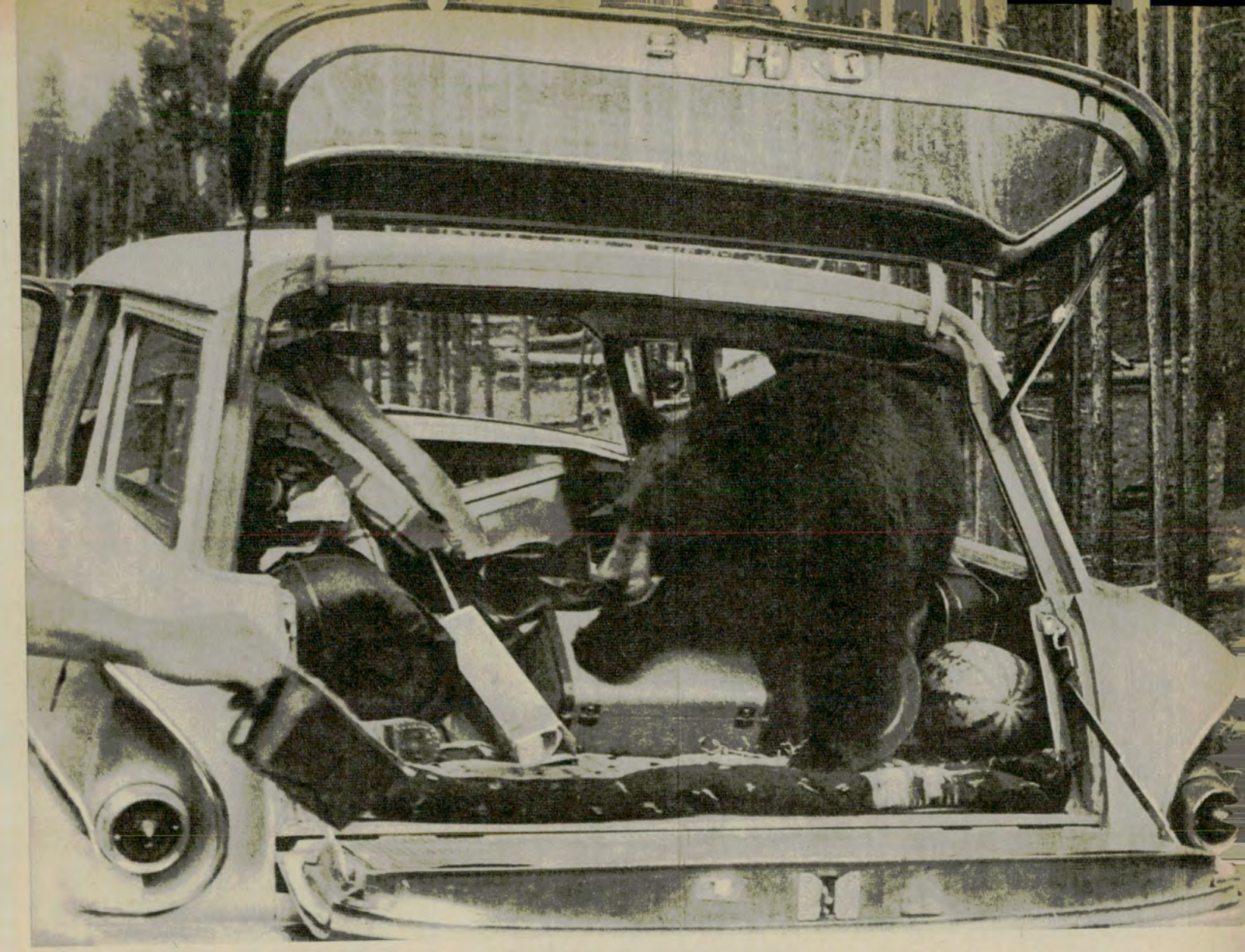
Para Autoclub

Fotos del Autor

Como si fuera un gato, el inquietante oso entró sin ningún esfuerzo por la ventanilla del vidrio bajado y dio fácil cuenta de todos los comestibles.

El geyser Old Faithful, en el Yelloswstone Park, es el hito que precede a la zona reservada para las insólitas actividades de los osos.





"*Si veo los osos me vuelvo loca.*" Así me dijo mi esposa al entrar al Parque Nacional de Yellowstone en los EE.UU.

Desde hacía un tiempo merodeaba en nuestras mentes la idea de recorrer el territorio de EE.UU., pero lo que más nos fascinaba era visitar dicho parque, el Nº 1 del país, donde al par que se pueden observar los más fabulosos geysers con sus espectaculares chorros de agua hirviente, existe la posibilidad de admirar una gran variedad de pájaros y animales en su ambiente natural.

Este inmenso parque de aproximadamente 3.500 millas cuadradas, con un sistema de caminos que suman 300 millas, requiere días para recorrerlo. En los descansos o momentos para merendar, los aficionados a la pesca pueden hacer sus intentos de capturar algunos salmónidos que pueblan los diversos ríos y lagos comprendidos en el parque, mientras que a no mucha distancia pasean su inmensa y graciosa cornamenta los elk (wapiti). Pero vayamos cuanto antes en busca de los osos. Al atardecer, llegamos al parque entrando por la puerta occidental y prestamente nos dirigimos al sistema de cabañas que se encuentra en el área del Old Faithful Geyser para pernoctar. Después de los pertinentes arreglos, nos fuimos a presenciar una de las erupciones nocturnas del "Viejo Leal", el geyser más famoso por su regularidad, ya que aproximadamente a cada hora entra en erupción por espacio de varios minutos, alcanzando alturas de hasta más de 50 metros. Satisfechos de presenciar tan maravilloso espectáculo, nos retiramos a descansar. En la cabaña encendimos la estufa con leños *prefabricados*. Son cilindros de unos 12 centímetros de diámetro por unos 40 de largo, envasados en cajones como botellas de sidra, compuestos por madera molida y prensada. De esta forma, además de su fácil manejo y cómodo transporte, se aprovechan los requechos de aserradero y posiblemente pequeñas ramas y tronquitos que ocuparían más espacio y se consumirían rápidamente.

Muy temprano, en la mañana siguiente, volvimos a contemplar, confundidos en un mar de turistas, otra erupción del Old Faithful, y prestamente nos dirigimos hacia el Norte en busca de la región de los osos.

Previamente, ensayamos unos lances de pesca en el río Madison y en el lago Yellows-



Las galletitas, como podemos apreciarlo en esta foto, son un manjar que comen con fruición los osos del Yellowstone Park.

tone, capturando algunas truchas que apenas llegaban al kilo. Menos una, que nos la pidieron, las otras las volvimos al agua. Seguimos avanzando entre fumarolas de geysers, con sus tierras blandas y calientes, y en el camino de cornisa que bordea el Gran Cañón de Yellowstone hicimos un pequeño alto para contemplar la majestuosa cascada Lower, con sus 100 metros de caída. De nuevo en marcha y... varios osos aparecieron frente a nosotros en el camino. Nos entró la locura. No sabíamos qué hacer. Parar, seguir, sacar fotos o bajar. Tirarles *comiditas*. Pero todo eso está prohibido según está perfectamente indicado en las entradas del parque. Sin embargo, porteños teníamos que ser. Transgredimos todo. Cuando los osos se esfumaron, continuamos nuestra marcha y, nuevamente, varios más a la vista. Más fogueados ya, las transgresiones fueron *in crescendo* y comenzamos a pagar las consecuencias. Un señor oso al que le estábamos dando deliciosas galletitas por la ventanilla del coche, no quiso creer que se nos habían agotado. Entonces, como si fuera un gato, entró sin ningún esfuerzo por el orificio del vidrio bajado de la puerta. Inmediatamente, los que estábamos en el coche, ¡afuera! El *señor* se dirigió resueltamente a la parte trasera donde teníamos las provisiones para tres días, apoyó su gracioso cuerpo sobre ellas y comenzó el festín.

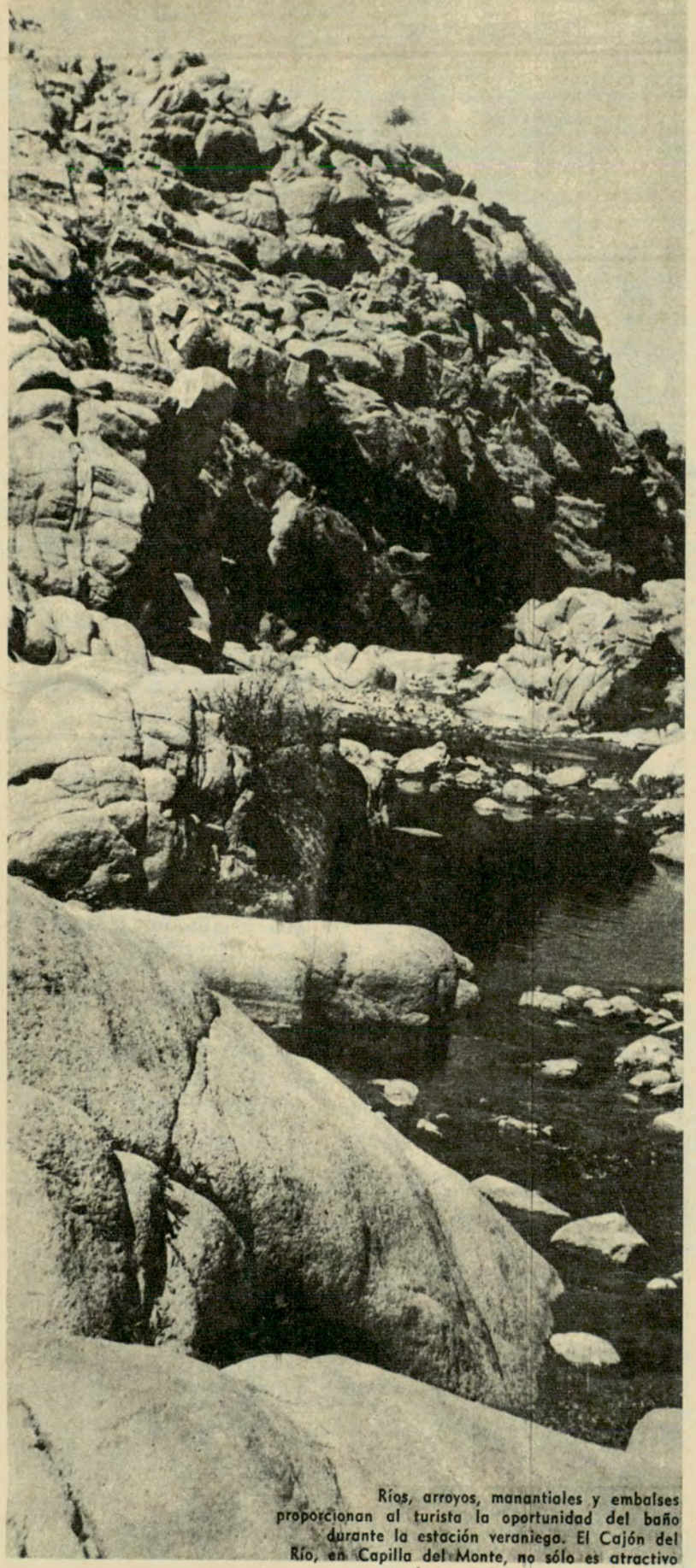
Cuando le pareció, al cabo de unos buenos largos minutos, se *dignó* bajar. Salimos volando del lugar, y cuando nos creímos alejados, paramos para cerrar la puerta trasera que en el apuro había quedado abierta. No se nos había pasado el susto cuando vimos dos pequeños ositos jugando y restregando, uno de ellos, su lomo contra un árbol. Me dispuse a tomarles una foto, desde el auto, como medida de

Los geysers del Parque Nacional de Yellowstone, en Estados Unidos, con sus constantes erupciones ponen una extraña nota dramática en el singular paisaje.



Un señor oso, al que le estábamos dando galletitas por la ventanilla, parecía, al comienzo, un desinteresado y cordial amigo nuestro.

precaución, ya que algo más alejada estaba una desagradable osa colorada de largos y mojados pelos. *"Bajate, ¿tenés miedo?*, me dijo mi esposa. La miré como quien va al cadalso, queriéndole decir: no me gusta la osa que merodea cerca; pero, la orgullosa fibra varonil se impuso y lo hice. Cuando apenas había llevado la cámara fotográfica a la altura de los ojos y antes de que pudiera obturar, sentí en mi tobillo derecho un tremendo golpe como el que me daría el miriñaque de una locomotora. Di un grito de terror y de un salto pude entrar en el coche. La puerta, bastante pesada, literalmente voló detrás de mi. Debo haber batido todos los records en esa materia. Tres horas después, llegamos al hospital del parque. Antitetánica, suturas en las profundas huellas dejadas por los colmillos y disculpas del médico que me atendió por el mal comportamiento de los osos del lugar. ●



Ríos, arroyos, manantiales y embalses proporcionan al turista la oportunidad del baño durante la estación veraniega. El Cajón del Río, en Capilla del Monte, no sólo es atractivo por las comodidades que ofrece para la natación, sino también para la pesca de pequeños ejemplares acuáticos.

Azulados de sombra los barrancos
son vías lácteas las cerreras huellas;
y las cabras, prendidas a los flancos,
son una noche trémula de estrellas.

CORDOBA nos ofrece un variado escenario poblado de atracciones y bellezas. En ella, la naturaleza se excede a sí misma en derroches de luz y color.

A escasos minutos de la ciudad capital, ya comienza Punilla a brindarnos sus tesoros de salud, hermosura, recuerdos... Punilla... Su mismo nombre es un enigma para más de un comprovinciano distraído... Según algunos eruditos en la materia, el nombre proviene de que a los primeros colonizadores les atacó el *"soroche"*, *"puna"* o *"mal de montaña"*, mientras que otros los derivan del vocablo *"puna"*, que significa *"sierra algo fría"*.

Encuadrada entre cadenas de la Sierra Chica, llamada por los aborígenes *"Viarapa"*, y de la Sierra Grande o de *"Chavara"* o *"Chalagua"*, estaba habitada antiguamente por indios comechingones que formaban verdaderas provincias. Todas ellas de una belleza singular, estaban delimitadas por *pircas* o cercas de piedra que aún serpentean a través de los cerros. Entre las principales citaremos la provincia de *"Toaen"*, que comprendía los actuales pueblos de Bialet Massé y Santa María; la de *"Cami-Cosquín"*, hoy Cosquín, y la de *"Punilla"* —que dio nombre finalmente al departamento— y cuyo límite era un pequeño cerro blanco llamado *"Carachi-Orco"*, que significa *"cerro de los senos de piedra"*, situado cerca del ferrocarril del pueblo de Valle Hermoso.

A los cofundadores de Córdoba, don Francisco Pérez de Aragón y don Bartolomé Jaimes, se les concedió el territorio de Punilla dividido en dos: *"Punilla de Aragón"* y *"Punilla de Jaimes"*. Muerto Aragón, su esposa, doña Lucrecia de Villalba, llegó a ser propietaria de tantas tierras que se la denominaba con justeza *"la reina del suelo del Valle de Punilla"*. Algunos historiadores creen que su residencia era una antiquísima casona todavía existente en Los Quimbaletes, próximo a Piedras Grandes, y se dice que allí había un corral de piedra gigantesco, tan grande que *"era como una ciudad"*.

"Tinimpalas" era la localidad más importante de Punilla de Aragón y en aquel entonces la gobernaba el cacique *"Aclarachicán"*, más conocido por *"Perico Macho"*; por su parte, la región cercana a Piedras Grandes y La Falda estuvo dominada a su vez por Pedro Matacat o Tamacat, apodado *"Periquillo"*.

Una mágica acuarela

Apenas abandonamos la ciudad capital, nos enfrentamos con una mágica acuarela, un gran espejo enmarcado en azules y verdes: es el Lago San Roque, digna portada para ese maravilloso lugar que se llama Punilla. Antaño estuvo habitado por indígenas de *"Achalasacate"*, pueblo oculto hoy por las aguas



PUNILLA LA PRIVILEGIADA

Cuenta con un pasado de grandeza histórica hecho de coraje y de fe

Por LAURA ANDION DE VAZQUEZ
Para Autoclub
(Versos de Ataliva Herrera)
Fotos de G. A. Guerrero

del lago. Ahí mismo tuvo lugar, el 22 de abril de 1829, el combate entre las tropas del unitario José María Paz y el federal Juan Bautista Bustos —entonces gobernador de Córdoba— quien resultó vencido en el encuentro.

Entramos a Carlos Paz, rumorosa y progresista, en contraste con Villa del Lago, sorprendiéndonos los hermosos chalets con jardines de cuidado pasto inglés, pero donde un *"churqui"* o un coposo algarrobo rompen su monotonía. El Puente Negro pone un toque de suspenso. Delante de nosotros tenemos ahora dos rutas: la ruta 20 y la 38. Tomemos la primera, hacia la izquierda, para entrar a Tanti, una villa sugestiva y cambiante. Los indígenas la llamaban *"Tanti-Cucho"* o sea *"Rincón de la Piedra"* o *"de la Sierra"*, sede de la antigua posta de la vieja ruta de Córdoba a Cuyo, que cruzaba la Pampa de Achala. Tanti es el umbral de una extensión incomparable, verdadera lujuria de una vegetación rica y generosa.

El Durazno parece extraída de un cuento de hadas y los ojos se nos llenan de paisaje y de verde. Lo moderno no ha conseguido doblegar la silvestre exuberancia. Las casitas encerradas entre cañadas y montes, bordean arroyos y ríos perfumados con menta y hierbabuena. Justo preámbulo a la magia de las Sierras Grandes.

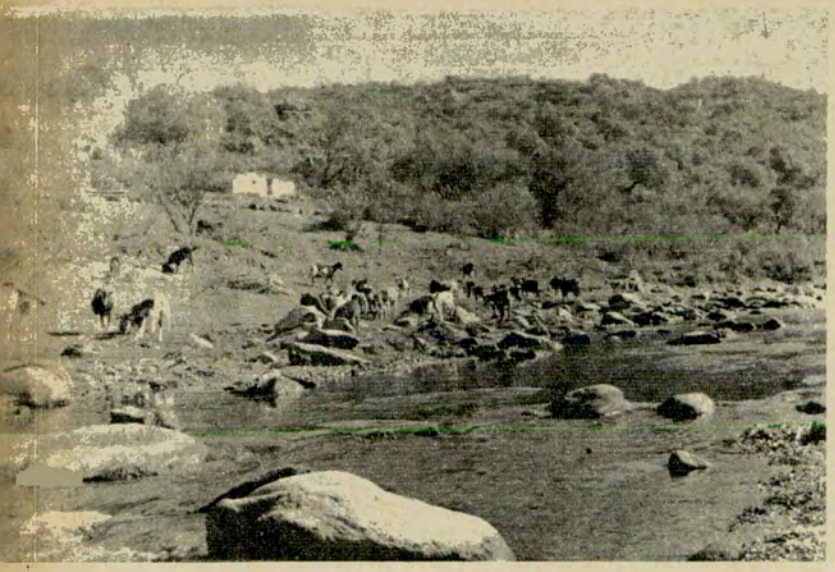
La flor de la leyenda

Cerca de esta zona encontramos junto a un vallecito excepcional, el homenaje tributado a *"Bamba"*, como una ofrenda emocionada al protagonista del poema inolvidable.

Canto ahora la flor de la leyenda
de Bamba, cuento pastoril, tomillo
que aroma entre las piedras, en la senda
de las sierras de Córdoba: ¡es la ofrenda
de un pastor de doliente caramillo!

Regresemos por la ruta 20 hasta empalmar con la 38. Llegamos a Bialet Massé. Pequeña, parece recostarse blandamente sobre el monte que la acuna; un poco aislada de la ruta, no puede, sin embargo, ocultar su frescura y simpatía.

Santa María y Villa Bustos, pródigas en serenidad y salud, van anunciando la proximidad de la "Capital Nacional del Folklore", Cosquín. Tenía como primitivo nombre *"Cami-Cosquín"*, que significa *"pueblos juntos de la sierra"* o según otros historiadores, *"Cuzco nuevo"* o *"pueblo de Cuzco"*. Es muy interesante considerar este nombre, porque *"Cuzco"*, en quichua, quiere decir *"om-*



El paisaje en torno y a lo largo del río Grande de Punilla invita al descanso. Este río que corre paralelo al valle homónimo cambió de nombre varias veces y en sus aguas funcionan numerosos y bien dotados balnearios.



Capilla del Monte, tiene como símbolo característico el famoso Zapato, desde el cual se domina la importante población veraniega que se levanta a los pies del Uritorco.

bligo", con lo que se refirmaría la insistencia en señalar allí el centro u ombligo de la República. Era ya entonces, la principal ciudad de la zona, capital del departamento, y en 1625 estaba habitada por blancos que la eligieron por ser la aldea más antigua de Punilla. Los españoles la denominaron *"Valle de la Buena Vista"*, pero prevaleció el nombre aborigen, quedando definitivamente como Cosquín.

Los recuerdos históricos nos sorprenden en Casa Grande, llamada anteriormente con el nombre de un cacique indio: *"Olayón"*. Sus tierras escucharon el fiero retumbar de los malones, donde Olayón imponía su fuerza y su bravura. Retó un día en trágico duelo al famoso capitán Tristán de Allende, y al final, en el polvo, quedaron ambos, estaqueados.

Estos aborígenes poblaban también la región de Olaen y su pampa epónima, donde tenían lugar frecuentes cacerías. El camino de La Rioja la cruzaba en gran parte y allí se asentó más tarde la conocida Estancia de Olaen, perteneciente el Pbro. Dr. Diego de Salguero y Cabrera, fundador del Hospital San Roque de Córdoba.

Sigamos la excursión

Estamos en la localidad de Valle Hermoso, hidalga e histórica. Allí vivió don Tristán de Tejeda, cofundador de Córdoba y compañero de armas de don Jerónimo Luis de Cabrera. La vista trepa y baja incansablemente en sucesivos descubrimientos. Todo es hermoso, tranquilo, saludable. Seguimos ascendiendo por la Sierra Chica; el panorama se abre haciéndose más llano y amplio, pero también más poderoso y comercial. Es La Falda.

Nuevamente curvas y subidas nos acercan a un pueblo encantador: Huerta Grande. ¡Pinos, cocos, espinillos, aromos, sauces y mimbres por doquier! Suspiramos hondo y retomamos la ruta para llegar a Thea y Villa Giardino: lo viejo y lo nuevo; la ilusión y la realidad.

Unos minutos más y La Cumbre aparece en toda su magnificencia. Es la reina del abolengo, con un copioso caudal de recuerdos y tradición. Muy conocida es su Estancia del Rosario, que era una antiquísima posesión jesuítica llamada *"Potrero y Tierras de Rosario"*. Formaba parte de la famosa estancia Santa Catalina.

Desviemos a la izquierda, eso es, hasta Cuchi-Corral, la de fecunda historia. Cuchi-Corral o Corral de Cerdos, era el paso obligado de caravanas de indígenas que bajaban del Valle de Punilla y de *"Los Quiscales"* —hoy Pencales— acaudillados por el jefe *"Ancalán"* y sus sucesores *"Tamacat"*, *"Cachucharaba"* y *"Valacta"*. Solían llegar hasta los algarrobales de Quilpo, donde se aprovisionaban de algarrobo, molle y chañar, existiendo aún viviendas indígenas y valioso material arqueológico. La indiada vivía en continuas reyertas entre sí, pero el grito trágico de guerra era, sobre todo, contra el cristianismo usurpador de sus refugios. La estancia de Cuchi-Corral era el lugar de residencia del doctor Calixto del Corro, gran orador e insigne sacerdote precursor de la Revolución de Mayo. Además de famosa, la estancia llegó a ser un centro de reunión de personalidades eminentes de nuestra historia.

Siguen Cruz Chica, Cruz Grande, Los Cocos, San Esteban, que es como decir toda la gama infinita de colores en triunfal concepción. Estamos concluyendo el viaje. El Uritorco, fiero e imponente, semeja un rudo *"pucará"* de antaño y nos obliga a mirar hasta el cielo. Es el último mojón de Punilla, terminal de Capilla del Monte, cuya primera designación fue *"Balumba"* o *"Calabalumba"*. Más tarde los españoles la denominaron *"San Antonio del Monte"* y finalmente *"Capilla del Monte"* por estar situada su capillita entre los cerros. Su primer encomendero fue don Bartolomé Jaimes, valiente soldado que participó en la conquista de Chile y Tucumán.

Monumentos y reliquias

Visitando el camino de las Altas Cumbres es posible obsevar, en la base del Cerro Los Gigantes, numeros morteros tallados artísticamente en los peñascos. Son el fruto de paciente labor de los indígenas y pueden también encontrarse a orillas del Lago San Roque —cuando bajan las aguas—, entre el murallón del dique y el Club de Pescadores. Los hay también idénticos cerca de La Falda, Huerta Grande y Capilla del Monte.

Hasta fines del siglo existía en Cuchi-Corral un monolito denominado *"Inti-Huasi"*, que quiere decir en quichua *"Casa del Sol"*, al cual se subía por una escalera de piedra; poseía una valiosísima pictografía representando escenas de caza, realizadas en color plomo, negro y rojo.

El arqueólogo Francisco de Aparicio estudió una gran piedra cercana a Cosquín y al Río Yuspe (Piedra Pintada), que tiene grabados sumamente interesantes, sobre todo de avestruces, guanacos, víboras y otras figuras, además de signos de interpretación compleja.

Sobre el camino de Huerta Grande a Pampa de Olaen encontramos la *"Cueva de Indios"*, que parece pertenecer a una raza anterior a los Comechingones. Se ha formado un pequeño museo con las flechas, morteros, esqueletos de indios y variada alfarería. Punilla es proverbial en cuanto a monumentos coloniales, sobre todo religiosos, figurando en especial las capillas de La Cañada, San José, San Antonio —en Valle Hermoso— construidas por el capitán Francisco A. de Zeballos en 1730; la de Olaen, Las Chacras, de Dolores, etc. Entre los civiles, citaremos la antigua casa de Aragón y la que sirvió de morada al entonces juez y vicario de Punilla, don Diego de Salguero y Cabrera, descendiente del fundador de Córdoba, que está emplazada en la Pampa de Olaen.

En Valle Hermoso se conserva la residencia de Tristán de Tejeda, convertida en hostería en la actualidad. En las cercanías de Capilla del Monte existen, en las montañas, abrigos naturales llamados *"casa de piedra"*, que servían de viviendas a los aborígenes. En Los Mogostes —a orillas del Río Dolores—, se encontró una cuyo interior es de grandísimas dimensiones, al igual que en Los Paredones y villas cercanas.

Por todos estos pueblecitos serranos, pasan continuamente centenares de turistas y nativos que no imaginan siquiera la existencia de estas reliquias históricas, que nos están señalando, cual mudos testigos, un asado hecho de coraje y de fe. •

NOVEDADES en TURISMO

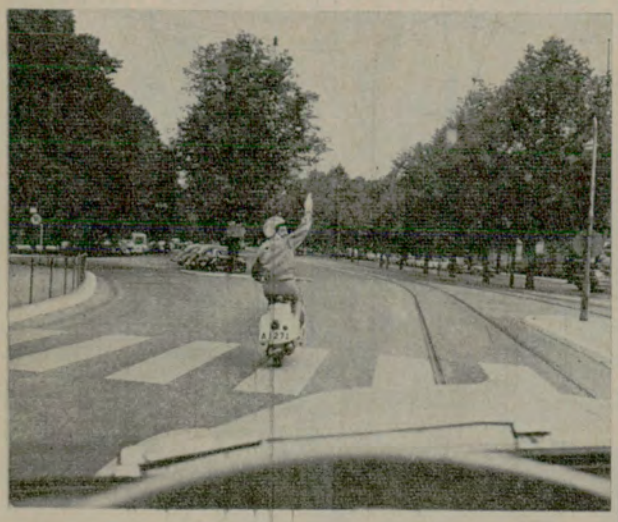
GUIAS Y CICERONES MOTORIZADOS HAN COMENZADO A ACTUAR EN SUECIA

LA bella ciudad de Estocolmo dará una nota original durante el verano europeo en materia de atención, orientación y asesoramiento de los turistas, que en número creciente visitan la limpia y atrayente capital de Suecia. Esa novedad consistirá en proporcionar a los viajeros, especialmente a los que hagan turismo automovilístico, guías y acompañantes, a guisa de *pilotos*, montados en cómodas motonetas.

Esos guías han sido cuidadosamente seleccionados, eligiéndoselos entre estudiantes que conozcan por lo menos tres idiomas, aparte del sueco. Obtienen una retribución mensual de 1.000 coronas. La feliz iniciativa se debe a la Asociación Sueca de Turismo, apoyada por una empresa privada, la Caltex Co.

Las fotos que ilustran esta información son por sí solas plenamente significativas.







REUNION DE DIPLOMATICOS

UN PUEBLECITO DE ALMERIA ES PUNTO DE CITA DE EMBAJADORES

Por MARIA JOSE LINDSAY *Para Autoclub*

LAS Alpujarras es una pintoresca región montañosa de la provincia de Almería, de gran tradición histórica, que guarda profundas huellas de la dominación árabe en España. A ciento cinco kilómetros de la capital de la provincia, en las últimas estribaciones de esa sierra, y cara a las límpidas aguas del Mediterráneo, se encuentra Mojácar, un encantador pueblecito, cuyo mayor encanto reside, quizás, en que aún está por "descubrir".

En estos tiempos de invasión turística que vive España, la trepidante vida moderna se va apoderando de todo. Mallorca, las islas Canarias, Torremolinos, Marbella, han perdido su sabor tradicional, y su típica arquitectura ha sido ahogada por gigantescas moles de acero y cristal, de rascacielos y colosales hoteles.

Una vista del pueblecillo de Mojácar, en Almería, que, como se explica en esta nota, está siendo invadido por diplomáticos.

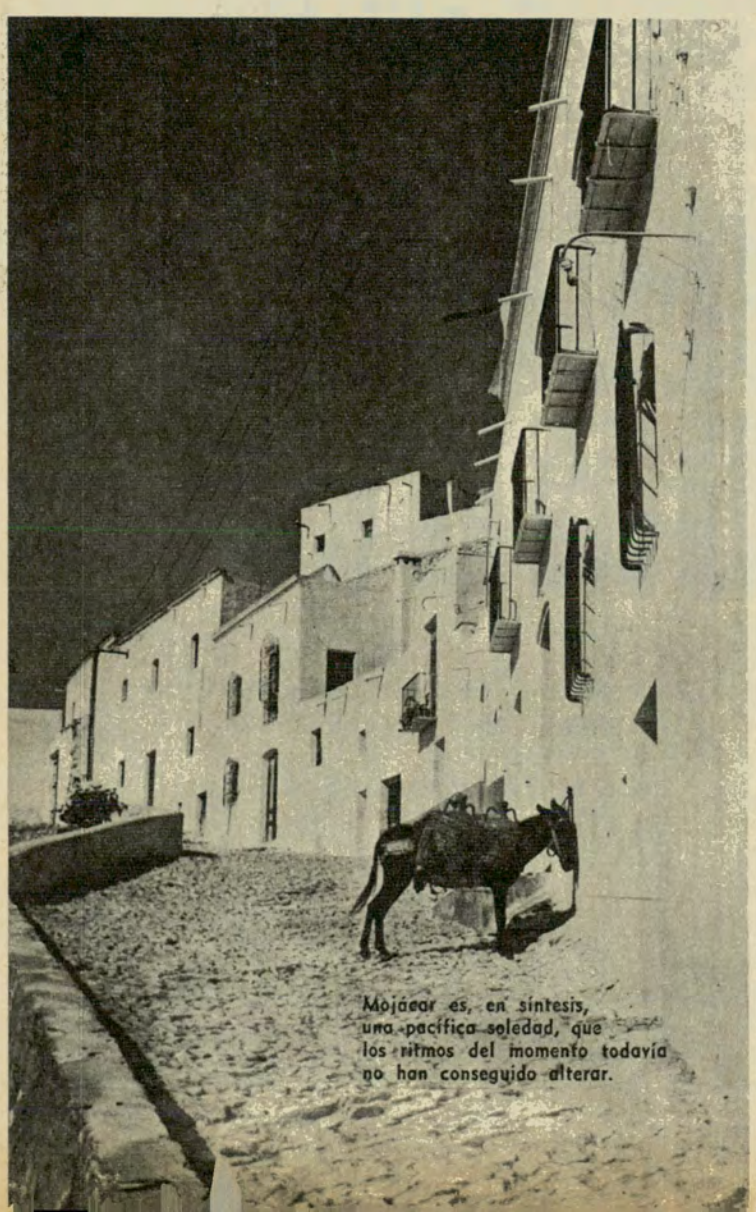


Por eso, el que verdaderamente quiere descansar, está buscando continuamente rincones apacibles donde gozar de la soledad en medio de una naturaleza privilegiada. Y Mojácar es precisamente eso: un sol espléndido que brilla todos los días del año —la región es la que registra menos lluvias de toda la península— y una pacífica soledad, que los ritmos del momento todavía no han alterado.

Los diplomáticos, por eso de tener la obligación de ser personas muy enteradas, han descubierto Mojácar y muy silenciosamente han empezado a tomar posesión de él. Entre los representantes extranjeros que han comprado terrenos para construirse una residencia o que sencillamente han adquirido una de las típicas mansiones de la localidad, con sus blancos muros encalados, se encuentran viejos conocidos de la sociedad porteña. Tres embajadores que han representado a su país en las márgenes del Plata, han tomado una iniciativa. Se trata de Mario Fumasoli, embajador de Suiza; el embajador de Suecia, Ribbing, y el de los Países Bajos.

Los naturales de Mojácar no se han alterado por la presencia de los ilustres diplomáticos, y continúan llevando su vida sencilla, como sin querer enterarse del paraíso en que viven.

Hace unos días, el Ministerio español de Información y Turismo, consciente con sus obligaciones, ha dispuesto la construcción de un Parador Nacional, especie de lujosísimo albergue, en Mojácar. Dentro de algún tiempo, el gran turismo descubrirá la simpática localidad almeriense, y el encanto se habrá roto. Es cuestión, pues, de apresurarse y conocer a Mojácar en su verdadera salsa. Tener la visión de estos simpáticos diplomáticos que lo han elegido entre mil lugares de moda. •

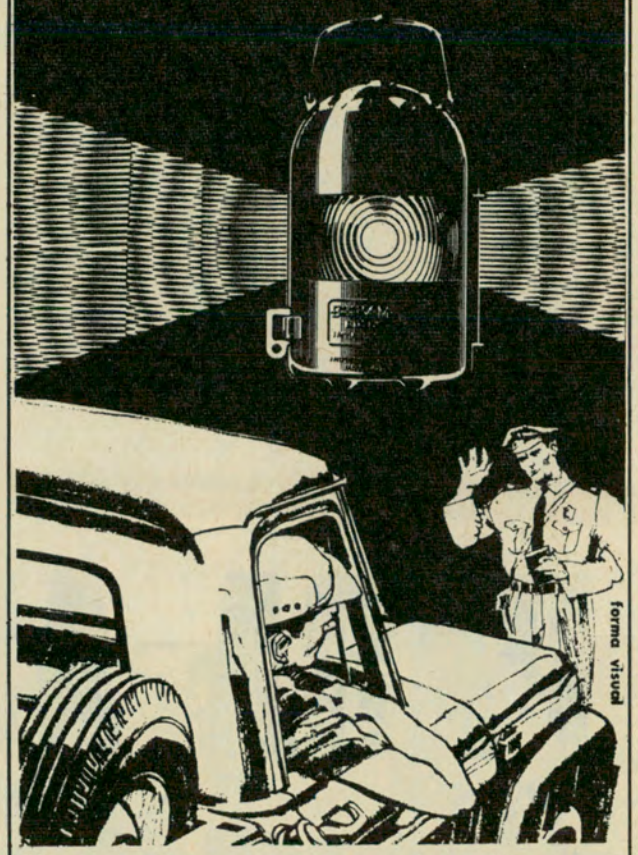


Mojácar es, en síntesis, una pacífica soledad, que los ritmos del momento todavía no han conseguido alterar.

6.696

ALTO!

¿leva Ud. la Baliza REGLAMENTARIA?



No corra riesgos, señale su detención en el camino y cumpla con las disposiciones de tránsito en vigencia.

BRAM-METAL
BALIZA 25
UNICA REGLAMENTARIA
A KEROSENE
DE LUZ INTERMITENTE

Admirela funcionar en BRAM-METAL S.A.
Belgrano 1682 . Bs. Aires . T. E. 38-2925/1475
en venta en todo el país

PUBLICIDAD A. C. A.

5917

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

Servicio de previsión para socios

PARA ASEGURAR SU AUTOMOVIL

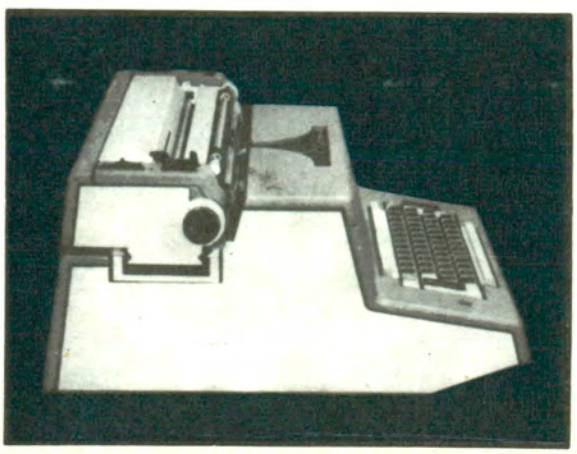
A TARIFAS Y FRANQUICIAS QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO
CON FACILIDADES DE PAGO

INFORMESE : en las Dependencias y Representaciones de todo el país

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.



GOODYEAR

no sea blando con la G8.

ES UNA FIERA

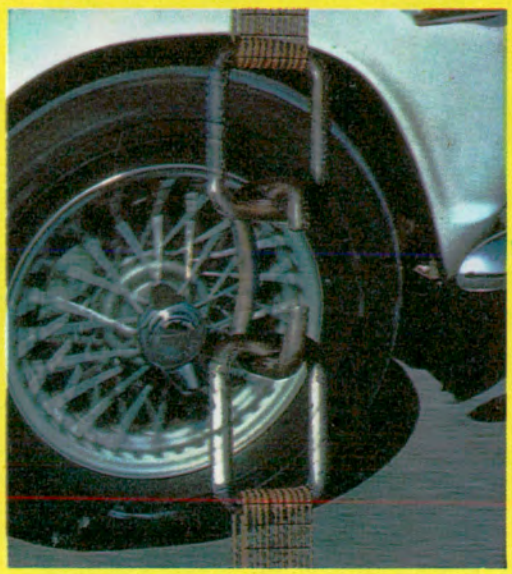
para aguantar kilometraje maneje usted como maneje.











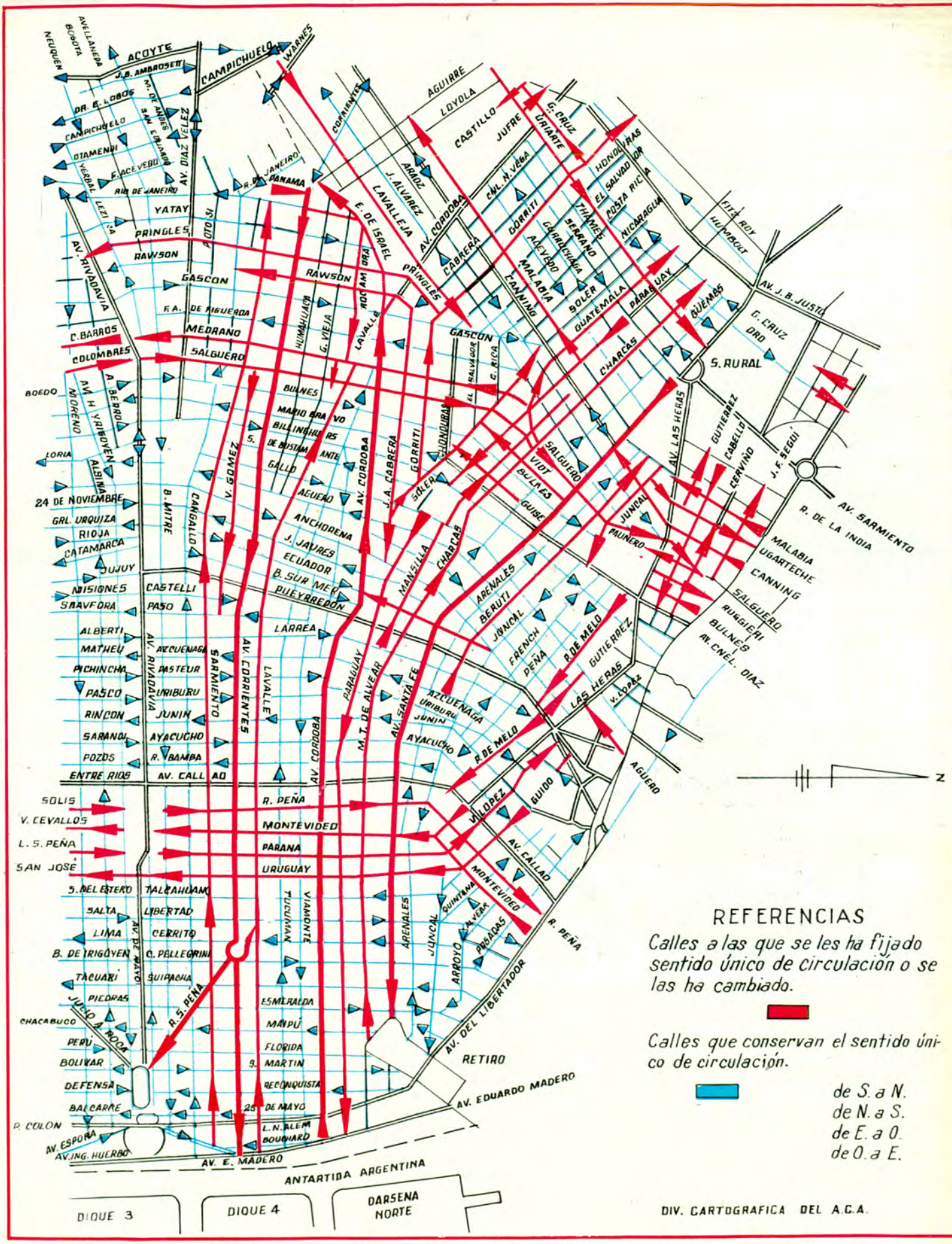


1 Salga confiado, con pleno control de su coche. La Super-Cushion G8 toma las curvas sin chirriar y sin patinar. Con menos desgaste de la banda y mejor respuesta a la dirección. La razón es que la G8 tiene banda de hombro redondo. Da agarre donde se necesita.

2 Salga por buenos o malos caminos. La Super-Cushion G8 desafía golpes, distorsión y recalentamiento. Da más seguridad contra reventones. La razón es el cordón 3-T, exclusivo de Goodyear. Más fuerte que el acero. Hace cubiertas de inigualada resistencia.

3 Salga y obtenga mayor kilometraje. La Super-Cushion G8 es extradurable. La razón es que está hecha con caucho Tufsyn, exclusivo de Goodyear. Con Tufsyn la banda de rodamiento dura más y los costados son más fuertes. Vea al revendedor Goodyear.

GOODYEAR


ACOYTE
CAMPICHUELO
J.B. AMBROSETTI
DR. E. LOBOS
OTAMENDI
F. ACEVEDO
YATAY
PRINGLES
RAWSON
GASCON
MEDRANO
SALGUERO
COLOMBRES
C. BARROS
A. BERRO
AV. H. YRIGOYEN
MORENO
ALSINA
24 DE NOVIEMBRE
GRL. URQUIZA
RIOJA
CATAMARCA
JUJUY
MISIONES
SALTA
ALBERTI
MATHEU
PICHINCHA
PASCO
RINCON
SARANDI
POZOS
ENTRE RIOS
SOLIS
V. CEVALLOS
L. S. PEÑA
SAN JOSE
S. DEL ESTERO
SALTA
LIMA
B. DE IRIGOYEN
TACUARI
PIEDRAS
CHACABUCO
PERU
BOLIVAR
DEFENSA
BALCARCE
P. COLON
AV. ESPORA
AV. ING. HUERGO
AV. E. MADERO
ANTARTIDA ARGENTINA
DIQUE 3
DIQUE 4
DARSENA NORTE
AV. CORRIENTES
AV. CALLAO
AV. RIVADAVIA
AV. PTE. ROCA
AV. DE MAYO
AV. DEL LIBERTADOR
AV. EDUARDO MADERO
AV. SARMIENTO
AV. J. B. JUSTO
AV. LAS HERAS
AV. CNEL. DIAZ
AV. SANTA FE
AV. CORDOBA
AV. CALLAO
AV. ALVEAR
AV. QUINTANA
AV. PUEYRREDON
AV. LAVALLE
AV. ALCUENAGA
AV. CABRERA
AV. CHARCAS
AV. JUNCAL
AV. PUEYRREDON
AV. AGUERO
AV. GUIDO
AV. VILLOPEZ
AV. R. PEÑA
AV. MONTEVIDEO
AV. PARANA
AV. URUGUAY
AV. TALCAHUANO
AV. LIBERTAD
AV. CERRITO
AV. C. PELLEGRINI
AV. SUIPACHA
AV. ESMERALDA
AV. MAIPU
AV. FLORIDA
AV. S. MARTIN
AV. RECONQUISTA
AV. 25 DE MAYO
AV. L. N. ALEM
AV. BOUCHARD
AV. TUCUMAN
AV. VIAMONTE
AV. JUNIN
AV. AYACUCHO
AV. R. BAEZA
AV. CALLAO
AV. PASTEUR
AV. URIBURU
AV. AZCUENAGA
AV. CANGALLO
AV. B. MITRE
AV. V. GOMEZ
AV. SARMIENTO
AV. CORRIENTES
AV. LAVALLE
AV. CORDOBA
AV. PARAGUAY
AV. M. T. DE ALVEAR
AV. SANTA FE
AV. CABRERA
AV. GORRITI
AV. SOLER
AV. CHARCAS
AV. MANSILLA
AV. ARENALES
AV. BERUTI
AV. JUNCAL
AV. FRENCH
AV. PEÑA
AV. R. DE MELO
AV. GUTIERREZ
AV. LAS HERAS
AV. V. LOPEZ
AV. AGUERO
AV. BULNES
AV. GUISE
AV. VIOT
AV. SALGUERO
AV. CABELLO
AV. CERVINO
AV. J. F. SEGUI
AV. R. DE LA INDIA
AV. MALABIA
AV. UGARTECHE
AV. CANNING
AV. RUGGIERI
AV. PUEYRREDON
AV. JUNCAL
AV. PAUNERO
AV. CHARCAS
AV. GUATEMALA
AV. PARAGUAY
AV. SOLER
AV. THAMES
AV. SERRANO
AV. CHARLONE
AV. ALCEVEDO
AV. MALABIA
AV. TANNINO
AV. CHARCAS
AV. GUATEMALA
AV. PARAGUAY
AV. QUEMES
AV. G. CRUZ
AV. ORO
AV. S. RURAL
AV. CORDOBA
AV. CABRERA
AV. GORRITI
AV. CHILE
AV. N. VEGA
AV. CORDOBA
AV. J. ALVAREZ
AV. ARAOZ
AV. LAVALLEJA
AV. E. DE ISRAEL
AV. ROCAMORA
AV. LAVALLE
AV. HUMAHUACA
AV. G. VIEJA
AV. CORDOBA
AV. BILLINGHURST
AV. DE BUSTAMANTE
AV. GALLO
AV. AGUERO
AV. ANCHORENA
AV. J. JAURES
AV. ECUADOR
AV. B. SUR MER
AV. PUEYRREDON
AV. LARREA
AV. CORDOBA
AV. CORRIENTES
AV. SARMIENTO
AV. RIVADAVIA
AV. ALCUENAGA
AV. PASTEUR
AV. URIBURU
AV. JUNIN
AV. AYACUCHO
AV. R. BAEZA
AV. CALLAO
AV. R. S. PEÑA
AV. JUNIO A



TANDIL, OLAVARRIA Y AZUL:

TURISMO DE TODO EL AÑO

Suaves serranías y apacibles paisajes invitan al descanso

Por
GUSTAVO A. GUERRERO
Fotos del autor
Para Autoclub

Vemos aquí la larga y amplia escalera que conduce al Calvario, levantado en la ciudad de Tandil como expresión de fe.

LAS ciudades de Tandil, Azul y Olavarría, en el centro de la provincia de Buenos Aires, a lo largo de las suaves serranías de Tandilia, gozan del privilegio de un clima ideal para el desarrollo del turismo, tanto en invierno como en verano.

Las apacibles ondulaciones, la variedad de hermosos lugares y el colorido paisaje, al par que el pujante desenvolvimiento de esas tres vistosas ciudades, hacen de esa extensa región una zona propicia para el reposo o el esparcimiento.

Este sector, con auténticas reminiscencias históricas y grandes proyecciones de futuro, cuenta con una serie de atractivos naturales que hacen placentera la permanencia del turista. Allí se podrán realizar

excursiones a las distintas sierras y visitas a lugares de interés histórico o tradicional, a instituciones educacionales, agropecuarias y a importantes establecimentos industriales y ganaderos de la zona.

Las sierras del sistema de Tandilia, según Ameghino, son las más antiguas del mundo, juntamente con las de la Ventana y la isla Martín García. Allí tiene desarrollo una importante fuente de riqueza de nuestro país. Azul, Olavarría, Tandil y Ayacucho, están considerados como los principales partidos ganaderos de la provincia de Buenos Aires, para la cría de vacunos y lanares, indistintamente.

El invierno, en esta sucesión interminable de sierras, es frío, pero seco y saludable. La región es durante el día un inmenso solario y los visitantes se sienten incitados a realizar largas caminatas, escalar cerros o simplemente gozar de las ventajas de una atmósfera pura y transparente.

En la estación veraniega, la región goza durante el día de un clima cálido, pero es templado durante las noches. En esta época el programa es distinto. Los veraneantes buscan el agua de los arroyos, vertientes y lagunas. Se acentúa la actividad de la pesca y las excursiones comienzan en las primeras horas del día y terminan al anochecer. El paisaje desde las serranías es siempre atractivo y los paseos se repiten sin cansancio.

La mayor parte de los caminos de la provincia de Buenos Aires, que alcanzan a los 120.000 kilómetros, de los cuales 7.175 son pavimentados, confluyen en estas tres ciudades, que a su vez están unidas entre sí con caminos pavimentados. Desde la Capital Federal son no menos de tres los caminos pavimentados que conducen a la región y, además, la importante ruta provincial Nº 51, que desde Ramallo conducirá a Pila y a la ruta nacional Nº 2, permite acercarse desde el Norte a Tandil, Azul y Olavarría, sin necesidad de pasar por la ciudad de Buenos Aires.

Altitudes de la zona

Las perspectivas de viajar a la región de Tandilia, donde lo moderno se une con lo tradicional y folklórico, no ofrece dificultades de altura. Las sierras alcanzan poca elevación ya que no sobrepasan los 500 metros sobre el nivel del mar.

Damos a continuación las altitudes de los principales puntos de la zona:

Ciudad de Azul, 137 metros.
Ciudad de Olavarría, 165 metros.
Ciudad de Tandil, 178 metros.

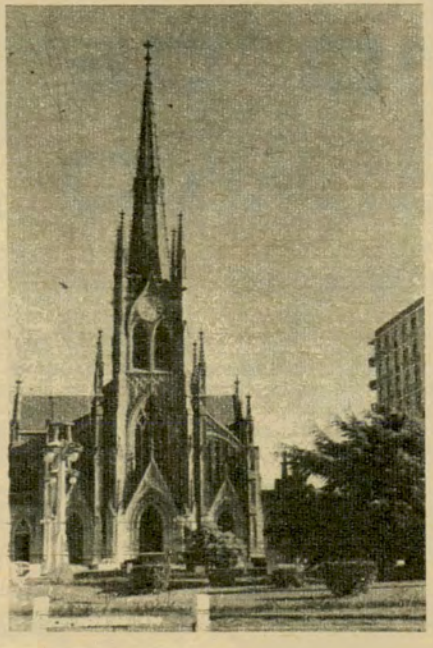


Los turistas pueden visitar en la ciudad de Tandil el museo del Fuerte Independencia, al que corresponde este mangrullo.

El Parque Municipal de la ciudad de Azul, de frondosa vegetación y gratos espejos de agua, tiene lugares como el que aquí vemos.

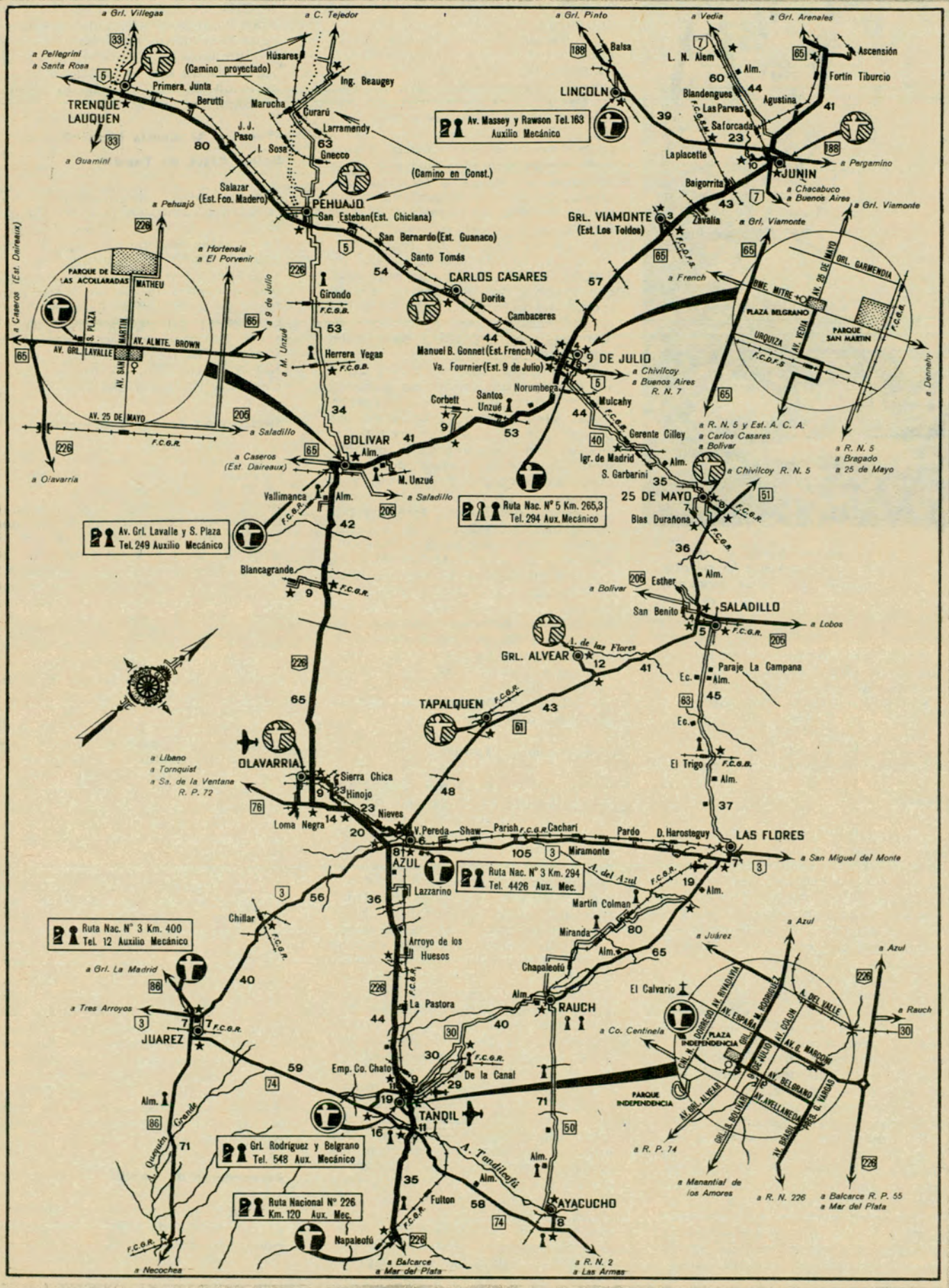


La avenida España, de Tandil, que conduce al lugar en que se levantan las estaciones del Calvario.



La iglesia parroquial de Azul, construida frente a la plaza principal, muestra su imponente línea gótica.





a Grl. Villegas
a C. Tejedor
a Grl. Pinto
a Vedia
a Grl. Arenales
a Pellegrini
a Santa Rosa
Primera Junta
Berutti
TRENQUE LAUQUEN
a Guaminí
Húsares
(Camino proyectado)
Ing. Beaugey
Marucha
Curarú
Larramendy
J. J. Paso
I. Sosa
Gnecco
(Camino en Const.)
Salazar (Est. Fco. Madero)
PEHUAJO
a Pehuajó
San Esteban (Est. Chiclana)
San Bernardo (Est. Guanaco)
Santo Tomás
CARLOS CASARES
Dorita
Cambaceres
Girondo
Herrera Vegas
Manuel B. Gonnet (Est. French)
Va. Fournier (Est. 9 de Julio)
9 DE JULIO
a Chivilcoy
a Buenos Aires R. N. 7
Norumbega
Mulcahy
Corbett
Santos Unzué
BOLIVAR
a Caseros (Est. Daireaux)
M. Unzué
a Saladillo
Vallimanca
Av. Grl. Lavalle y S. Plaza Tel. 249 Auxilio Mecánico
Ruta Nac. N° 5 Km. 265,3 Tel. 294 Aux. Mecánico
Blancagrande
a Olavarría
a Caseros (Est. Daireaux)
a Hortensia
a El Porvenir
a 9 de Julio
a M. Unzué
PARQUE DE LAS ACOLLARADAS
MATHEU
S. PLAZA
AV. SAN MARTIN
AV. ALMTE. BROWN
AV. GRL. LAVALLE
AV. 25 DE MAYO
a Grl. Viamonte
a French
GRL. VIAMONTE (Est. Los Toldos)
Zavalía
Baigorrita
Laplacette
Saforcada
Las Parvas
Blandengues
L. N. Alem
Balsa
LINCOLN
Av. Massey y Rawson Tel. 163 Auxilio Mecánico
Agustina
Fortín Tiburcio
Ascensión
JUNIN
a Pergamino
a Chacabuco
a Buenos Aires
a Grl. Viamonte
GRL. GARMENDIA
BME. MITRE
PLAZA BELGRANO
URQUIZA
AV. VEDIA
PARQUE SAN MARTIN
a Dennehy
a R. N. 5 y Est. A. C. A.
a Carlos Casares
a Bolívar
a R. N. 5
a Bragado
a 25 de Mayo
Gerente Cilley
Igr. de Madrid
S. Garbarini
a Chivilcoy R. N. 5
25 DE MAYO
Blas Durañona
Esther
San Benito
SALADILLO
a Lobos
a Bolívar
GRL. ALVEAR
A. de las Flores
Paraje La Campana
TAPALQUEN
El Trigo
a Líbano
a Tornquist
a Sa. de la Ventana R. P. 72
OLAVARRIA
Sierra Chica
Hinojo
Loma Negra
Nieves
V. Pereda
Shaw
Parish
Cachari
Pardo
D. Harosteguy
LAS FLORES
a San Miguel del Monte
AZUL
Miramonte
Ruta Nac. N° 3 Km. 294 Tel. 4426 Aux. Mec.
A. del Azul
Lazzarino
Martín Colman
Miranda
Chapaleofú
RAUCH
Chillar
Ruta Nac. N° 3 Km. 400 Tel. 12 Auxilio Mecánico
a Grl. La Madrid
a Tres Arroyos
JUAREZ
Arroyo de los Huesos
La Pastora
Emp. Co. Chato
De la Canal
TANDIL
A. Tandileofú
Grl. Rodríguez y Belgrano Tel. 548 Aux. Mecánico
Ruta Nacional N° 226 Km. 120 Aux. Mec.
Fulton
Napaleofú
AYACUCHO
a Balcarce
a Mar del Plata
a R. N. 2
a Las Armas
a Necochea
A. Queguén Grande
a Juárez
a Azul
a Azul
a Rauch
El Calvario
a Co. Centinela
PLAZA INDEPENDENCIA
PARQUE INDEPENDENCIA
AV. RIVADAVIA
AV. ESPAÑA
AV. COLON
AV. G. MARCONI
AV. BELGRANO
AV. AVELLANEDA
AV. GRL. ALVEAR
a R. P. 74
a Manantial de los Amores
a R. N. 226
a Balcarce R. P. 55
a Mar del Plata



La luz matinal brinda un encanto especial a los cuidados caminos del Parque Sarmiento, en Azul.

Parque Independencia de la ciudad de Tandil, 286 metros.
Sierra Movediza, 500 metros.
Sierra Tandileofú, 500 metros.
Cerro Las Animas, 549 metros.
Cerro Centinela, 400 metros.
Cerro Albión, 496 metros.
Cerro El Sombrerito, 478 metros.

Tandil

La ciudad de Tandil, a 178 metros sobre el nivel del mar, se levanta en una planicie rodeada de atractivas serranías y cruzada por los arroyos Langueyú y Blanco. Por las cercanías corren los arroyos de Los Huesos, Chapaleofú y Tandileofú, entre otros, que confieren a la zona singulares atractivos turísticos.

La ciudad fue fundada como fuerte Independencia por el general Martín Rodríguez sobre una pequeña elevación, en 1822. En el año 1836, al crearse el partido de Tandil, la población formada en torno del fuerte Independencia quedó designada como cabeza de partido y en 1854 se erigió parroquia. El título de ciudad le fue concedido en 1895.

El nombre de Tandil sería la expresión indígena que significa "montón de peñascos". Para otros, en araucano, es "sierra alta" y también "piedras caídas". La ciudad muestra actualmente un creciente poderío industrial y un evolucionado comercio. El centro urbano es de amplia extensión y muestra durante todo el día un movimiento de extraordinario ritmo.

El Parque Independencia se levanta a un costado de la ciudad y su parte más alta está a 88 metros sobre el nivel de la plaza Moreno de Tandil. Se sube al hermoso paseo por un camino carretero en forma de caracol. Desde la subida hasta la cumbre se domina una amplia vista de la ciudad y las serranías circundantes. Entre la frondosa arboleda del parque se levanta la estatua ecuestre del general Martín Rodríguez, y en las cercanías se encuentra un castillo de estilo morisco, que fue donado al pueblo de Tandil por la colectividad española, con motivo del centenario. En la ladera del parque ha sido construido en granito el anfiteatro John F. Kennedy, con capacidad para 2.500 espectadores.

En la zona superior del parque se exhiben una serie de cañones que pertenecieron al antiguo fuerte.

Las amenazas de inundación de los arroyos de la zona y los perjuicios causados en algunas temporadas obligaron a la construcción de obras de defensa y, finalmente, a la erección de un dique en la cuenca del arroyo del Fuerte, formada por las aguas procedentes de los dos grandes cerros del parque Independencia y la Sierra de las Animas. Con ese embalse se ha logrado neutralizar las inundaciones que, como en 1951, causaron daños en la población. La represa tiene una extensión de 362 metros y 14,60 metros de altura. Está provista de vertederas y compuertas que regulan el nivel del agua. La obra, que fue iniciada el 20 de junio de 1958, se terminó en febrero de 1961.

El Calvario de Tandil

Una de las obras más importantes de Tandil es su famoso Calvario El Gólgota, levantado en un escenario natural, sobre la falda del cerro Redolatti, contiguo a la ciudad y en la prolongación de la avenida España. Se inauguró en la Semana Santa de 1943 y es un atractivo más para los visitantes de la histórica ciudad. Domina el grandioso monumento una gran cruz, a cuyo costado se encuentra el "Santo Sepulcro". Las monumentales 14 estaciones que representan los pasos de la Pasión fueron realizados por destacados escultores.

Durante la Semana Santa, que congrega una multitud de fieles llegados de todo el país, se realizan imponentes ceremonias. Culminan los actos el Viernes Santo por la tarde, cuando se efectúa el solemnísimo Vía Crucis, durante el cual millares de personas recorren las estaciones del Calvario. Al atardecer de ese día los fieles peregrinos se dirigen encolumnados por las calles de la ciudad, de la solemne procesión del Santo Sepulcro. Además de los instrumentos de la Pasión, son trasladadas las imágenes de Cristo yacente, la Dolorosa, San Juan y La Magdalena. La procesión llega finalmente hasta la iglesia de la Inmaculada Concepción, donde las imágenes son expuestas a la veneración de los fieles hasta la medianoche.

Museo y Academia Municipal de Bellas Artes de Tandil

Este importante museo se encuentra ubicado en la calle Chacabuco 357, de Tandil, y posee numerosas salas destinadas a la exhibición de obras de escultura, pintura y grabado, en su mayor parte de origen argentino. Se destacan pinturas y esculturas de Antonio Alice, Guillermo Butler, Arturo Guastavino, Enrique de Larrañaga, Luis Perlotti, Humberto Pittaluga, Víctor Rebuffo, Ana Weis de Rossi, Miguel Carlos Victorica y muchos más.

Institución Fuerte Independencia

Esta institución, que funciona en la calle 4 de Abril 845, fue creada el 20 de agosto de 1955 y su nombre rinde homenaje a la avanzada de la frontera sur en la lucha contra los indios, y a su fundador, el general Martín Rodríguez. En su breve vida ha adquirido una gran relevancia por su notable obra de carácter histórico, tradicional, folklórico, social, etc. Ha formado en los últimos tres años un interesante museo, cuyo acervo consiste en numerosos elementos utilizados en la época de la conquista del desierto. También exhibe en sus instalaciones una pulpería, en la cual se hallan piezas que pertenecieron a la pulpería La Numancia, histórico comercio establecido en la campaña primitiva del partido de Tandil.

Mantiene anexa una biblioteca tradicionalista y, al mismo tiempo que realiza actos culturales y sociales, sostiene una escuela de danzas folklóricas.

Recientemente, con motivo de su 11º aniversario, habilitó en su museo el pabellón de carruajes y la sala rural. Se han reunido en esas nuevas dependencias elementos de indudable valor en la historia de la evolución de nuestro campo. Entre los carruajes se exhiben viejas carretas, un "break" de caza del general Roca, un carro de cuatro estacas, diversos coches antiguos y la primera ambulancia del hospital local. En la sede rural, entre diversos sistemas primitivos de alambrados y las herramientas correspondientes, se exhibe un plano de Tandil de 1860, y documentos y vestimentas de época.

Alrededores de Tandil

A unos ocho kilómetros de Tandil, en medio de pintorescas serranías, se encuentra la Escuela de Producción e Industrialización de



Las tranquilas y azuladas aguas del arroyo Tapalquén, en Olavarría, han sido captadas por la cámara en toda su belleza.

la leche, "Doctor Ramón Santamarina", donde se dictan cursos agropecuarios, especialmente los que tienen relación con la elaboración de productos lácteos y sus derivados. A este instituto, que en 1966 cumplió sus bodas de oro, concurren alumnos de todo el país y de varias naciones americanas. El año pasado coincidió el medio siglo de existencia con la entrega de diplomas a los primeros egresados del curso de agrónomos especializados en ganadería y a los últimos egresados del plan de técnicos en lechería.

El cerro El Centinela se encuentra a unos cinco kilómetros por el camino a Juárez. En el extremo superior presenta una gran peñasco vertical de inconfundible aspecto, rodeado de un bosque de pinos, en formación.

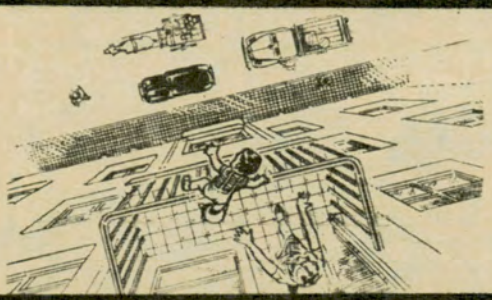
A unos cinco kilómetros se encuentra la serranía de La Movediza, llamada así por la famosa piedra oscilante que rodó destrozándose, el 28 de febrero de 1912. La piedra movediza, cuyo peso se calcula en 400 toneladas, fue durante largos años un poderoso atractivo para el turismo de la zona. Las diversas tentativas realizadas para reinstalar el asombroso fenómeno de la naturaleza, han sido hasta ahora estériles y los trozos del inolvidable peñasco siguen sobre la falda de La Movediza.

La capilla Santa Ana, situada en

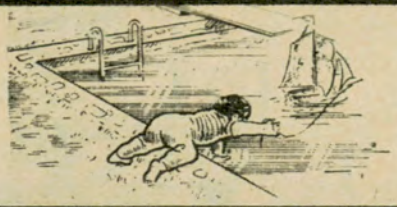
¡PROTEJA A SUS HIJOS!

MAS VALE PREVENIR QUE LLORAR

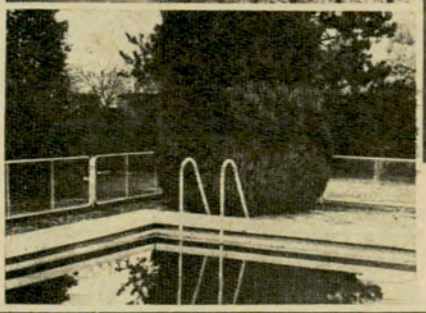
¡Esto no debe ocurrir!...



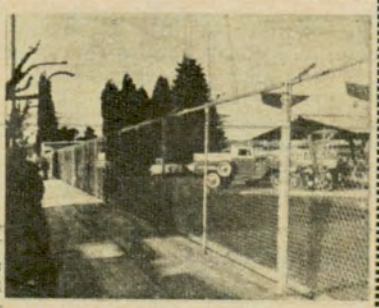
¡Ni esto tampoco!...







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 establecimiento de campo Ramón 1º, se encuentra a unos seis kilómetros, y tres kilómetros más adelante se encuentra la pintoresca zona de la cantera del cerro Los Leones.

En el camino a De la Canal, que bordea la línea férrea, se encuentra la fábrica de productos lácteos La Tandilera, y a la derecha de ese establecimiento está el Instituto Superior de Educación Rural Eduardo Olivera, instalado en las dependencias de la antigua estancia Sans Souci. Allí se imparte enseñanza especializada para maestros rurales. Unos pocos kilómetros más adelante se halla la estancia Bella Vista, cubierta de añosos bosques, donde se levanta un monumento a La Carreta. La cantera Albión, junto al cerro de ese nombre, uno de los más altos de la zona (cerca de los 500 metros), se encuentra a unos 7 kilómetros de Tandil.

A 5 kilómetros se encuentra la caída de agua llamada La Cascada, lugar de sugestiva belleza, y llama poderosamente la atención el extraño peñasco llamado El Carancho, que afecta la forma de un corazón y, según la tradición, fue muy venerado por los indígenas que habitaron la región.

Olavarría

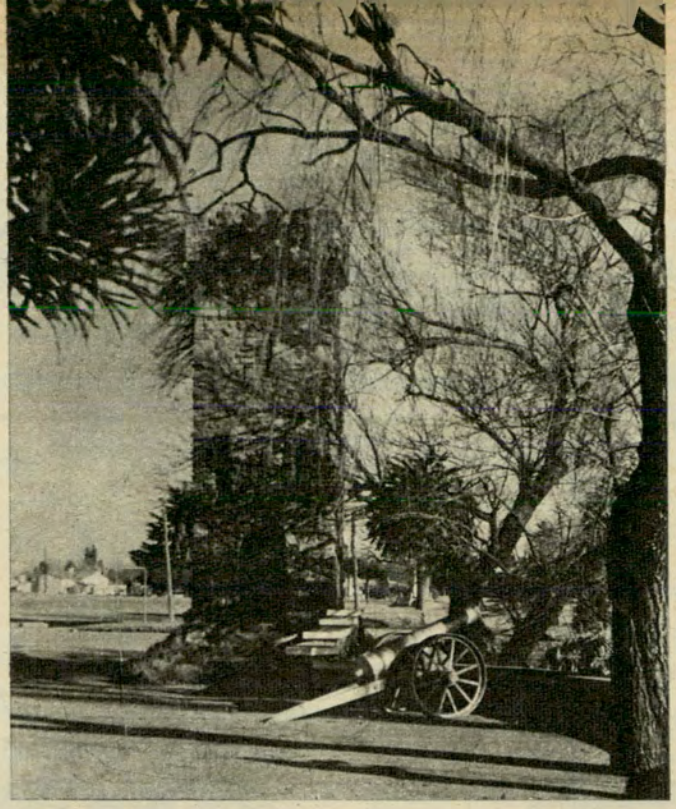
En el paraje conocido por Puntas del Arroyo Tapalqué, fue fundada la ciudad de Olavarría, el 17 de marzo de 1866, por el coronel Alvaro Barros, operación que se legalizó el 25 de noviembre de 1867. A poco más de cien años de su fundación, Olavarría, cuyo nombre recuerda al destacado guerrero de la independencia José de Olavarría, se presenta como una ciudad moderna con notables obras de urbanización, que muestran el alto grado de prosperidad de la zona. En su aspecto turístico es muy visitada y durante la estación veraniega ofrece las comodidades de su pintoresco y espacioso balneario municipal sobre el arroyo Tapalquén, que cruza la ciudad por su parte central, como así también las instalaciones del club Estudiantes, un modelo en su género por la serie de facilidades que ofrece a sus asociados, en el parque Guerrero.

La ciudad está rodeada por grandes empresas industriales y se destacan en las cercanías las fábricas productoras de cemento. Se pueden realizar interesantes excursiones a las sierras Bayas, Chica e Hinojo, en los alrededores, y también es digna de visitarse la Escuela Granja de la Secretaría de Agricultura de la Nación.

A pocos kilómetros se encuentra Molino Viejo, donde estuvieron radicadas un tiempo las tolderías de Catriel.

Museo Hispano Americano Arce

El Museo Hispano Americano Ar-



El Fuerte Atalaya y un viejo cañón contribuyen a dar al parque Sarmiento, en Azul, un grato interés complementario.



El antiteatro Kennedy, de Tandil, es apto para la presentación de importantes espectáculos y ofrece gran comodidad al público.



Conservado a través del tiempo con sus características iniciales, el Fuerte Atalaya revive pasadas épocas en Azul.

ce de Olavarría, funciona en la calle Vicente López 751. Fue fundado en 1922 por Dámaso Arce. En sus diversas salas expone valiosas colecciones de paleontología, de origen indígena, antigüedades, numismática, colonial, artes plásticas, etc.

Azul

La ciudad de Azul, moderna y pujante, que luce durante las noches una de las mejores iluminaciones del país, fue fundada en las márgenes del arroyo Azul por Pedro Burgos, el 16 de diciembre de 1832. De un trazado urbano de excepcional amplitud, con un extenso ejido pavimentado y con su moderna edificación y activo comercio, se constituye en una de las más progresistas ciudades de la provincia.

El Parque Municipal Sarmiento, de 22 hectáreas de superficie, ampliamente arbolado y de magnífica ornamentación, se extiende a lo largo del arroyo Azul con una sucesión de atractivos, que aparte de puentes, atalaya, patio andaluz y fuentes, ofrece extensos caminos sombreados por gigantescos eucaliptos y otras especies vegetales. A poca distancia del parque se encuentra el Balneario, sobre el mismo arroyo, con amplias obras que aseguran comodidades para gran número de bañistas. Bella es también la avenida de Los Tilos.

Los alrededores de Azul ofrecen el atractivo de sus suaves serranías, arroyos y lagunas y otros interesantes motivos de excursión. Las sierras principales son las llamadas del Aguila, Azul, Colorado, de los Frailes, Buena Moza, San Antonio, Sotuyo y Colorado, todas de baja altura, pero de gran riqueza granítica.

La plaza San Martín, la principal de Azul, con un monumento al Libertador, presenta un curioso festoneado en sus mosaicos. A su frente se levanta el gran templo parroquial de estilo románico y el edificio de la Municipalidad.

El Museo Etnográfico

El Museo Etnográfico y Archivo Histórico Enrique Squirru, situado en las calles Alvear esq. San Martín, fue inaugurado el 8 de abril de 1945 por Bartolomé J. Ronco, la base de sus donaciones particulares. Consta de cinco secciones denominadas José Hernández, Martín Fierro, Sargento Cruz, Viejo Vizcacha y Archivo Histórico. Exhibe importantes colecciones indígenas de pampas y araucanos, piezas de arqueología y paleontología, diversos elementos, numerosos e interesantes documentos y objetos del folklore nacional.

Servicios del A. C. A.

El viaje hacia esta zona está perfectamente servido por las estaciones del Automóvil Club Argentino, que disponen de los elementos necesarios para facilitar la visita a esas tres ciudades. Damos por orden alfabético las estaciones de servicio, camineras o adheridas, en las cuales el asociado siempre encontrará la adecuada atención.

AZUL: Ruta 3, Km 294. Tel. 4426.
AZUL (Ciudad): H. Yrigoyen y Colón. Tel. 4455. Auxilio, Tel. 3556.
CAÑUELAS: Del Carmen y San Vicente. Tel. 125.
DOLORES: Ruta 2, Km 210. Tel. A. C. A.
FLORENCIO VARELA: Sarmiento 300.
GORCHS: Ruta 3, Km. 143.
LUJAN: Ruta 7, Km 62,1. Tel. 3.
MERCEDES: Calle 29 esquina 16. Tel. 2525.
MORON: Av. Rivadavia y San Martín. Tel. 629-7137.
NAPALEOFU: Ruta 226, Km 120.
OLAVARRIA: Lamadrid y General Paz. Tel. 909.
PILAR: Ruta 8, Km 53,7. Tel. 139.
SALADILLO: Rivadavia y M. Sojo. Tel. 25.
SAMBOROMBON: Ruta 2, Km 91,9. Tel. A. C. A. (Chascomús).
SAN JACINTO: Ruta 76, Km 19,5. Tel. 10.
SAN JUSTO: Provincias Unidas 2201. Tel. 621-1975.
SAN MARTIN: Avenida del Libertador General San Martín y Pedriel. Tel 755-2878.
SAN MIGUEL: Avenida León Gallardo y Roca. Tel. 657-1338.
TANDIL: General Rodríguez y Belgrano. Tel. 548.
TAPALQUEN: Avenida 9 de Julio y Udaondo. Tel. 24.

AQUI ESTA LA DIFERENCIA !

D 250



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

CAÑOS REFRIGERANTES DE RADIADOR

MAXIMA CALIDAD PERFECTO RENDIMIENTO

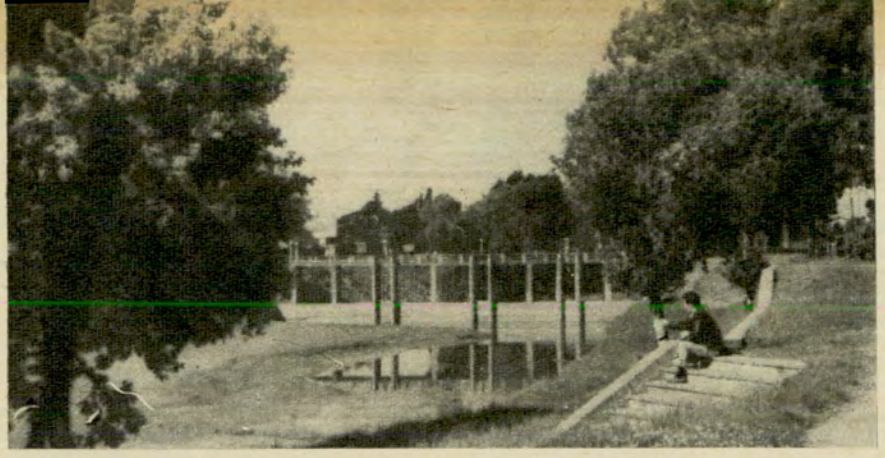
OTRO PRODUCTO DE

MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO

YACO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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



Este es el moderno y bien conservado balneario municipal que complementa el interesante aspecto del Parque San Martín, de Olavarría.

Los turistas que ascienden al cerro de la ciudad de Tandil pueden ver la zona edificada, céntrica, tal como se ve en esta fotografía.



Itinerario Nº 1: Buenos Aires - Azul - Tandil

Las rutas nacionales número 3 y 226 permiten arribar a Azul, primero, y luego a Tandil, por caminos pavimentados; cuentan con amplios recursos en todo su recorrido. Desde el Mojón Km 0 de Plaza del Congreso se seguirá por Rivadavia y luego por la avenida Juan Bautista Alberdi hasta trasponer la avenida General Paz, donde la ruta 3 lleva el nombre de Provincias Unidas.

0 Km. Plaza del Congreso.
14 Cruce con Avenida General Paz. Estación de servicio.
15 Estación de servicio. Gomería.
16 Estación de servicio.
17 Paso a nivel. Nafta.
18,5 SAN JUSTO. Cruce camino de Cintura. Estación de servicio. Seguir la ruta 3.
21 ISIDRO CASANOVA. Estación de servicio.
22 Paso a nivel. Estación de servicio.
28 Gomería. Restaurante.
28,9 Paso a nivel.
31 Paso a nivel. Estación de servicio.
33 Taller mecánico. Gomería.
34 Puente arroyo Morales. Dos puentes angostos. Nafta. Gomería. Balneario.
38 Esperanza. Restaurante.
39 Estación de servicio. Gomería.
41 Estación de servicio.
49,5 Puente angosto.
50,5 Puente arroyo Los Pozos (angosto).
56 Nafta. Gomería.
62 Seguir la 3 hacia la izquierda.
63 Acceso a Cañuelas. Empalme con la ruta nacional Nº 205. Seguir al frente la ruta Nº 3.
65 Acceso a Cañuelas (1 Km). Camino a San Vicente. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
72 Estación de servicio. Restaurante. Camino a Gobernador Udaondo.
75 Bar.
76,5 Acceso a Estación La Noria (7 Km). Restaurante.
100 Paso a nivel.
109 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce con la ruta nacional Nº 215 a Coronel Brandsen, y cruce con la provincial Nº 41, de Lobos a General Paz.
111 Restaurante.
115 Puente La Carolina.
135 Puente río Salado.
143 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Bar. Acceso a Gorchs. (9 Km).
163 Camino a Rosas.
185 Paso a nivel.
187 Acceso a Las Flores. (2 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Dos puentes angostos.
197 Paso a nivel. Acceso a estación Plaza Montero. (6 Km).
217 Puente Canal 11.
222 Bar.
242 CACHARI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce camino de Tapalquén a Rauch.
258 Puente arroyo del Azul.
261 Gomería.
294 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 4426. Auxilio mecánico.
299 AZUL. Acceso (3 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Aceso a Tandil por camino de tierra.
302 Paso a nivel. Almacén.
307 Cruce con la ruta nacional Nº 226 a Mar del Plata y Tandil en el mojón Km 255. Seguiremos hacia Tandil por la ruta 226 hacia la izquierda, distante 89 kilómetros desde este cruce. El total desde Buenos Aires a Tandil es de 396 kilómetros.

Itinerario Nº 2: Azul - Tandil

Desde el cruce de las rutas 3 y 226, en las inmediaciones de Azul, continuaremos hacia Tandil por los 89 kilómetros que separan ambos puntos. El kilometraje lo daremos de acuerdo con los mojones de la ruta, en progresión descendente hacia Tandil.

255 Cruce de la ruta 226 con la 7.
240 Acceso a Arsenal Naval Azopardo (9 Km) y Mariano Acosta.
234 Paso a nivel.
233 Puente arroyo La Corina.
227 Puente arroyo Cortaderas.
215 Paso a nivel.
213 Puente arroyo de los Huesos.
198 Estación de servicio.
192 Puente arroyo Chapaleofú Grande.
173 Almacén.
166 TANDIL. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en General Rodríguez y Belgrano. Tel. 548. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Nº 3: Buenos Aires - Las Armas (Por Ruta 2) a Tandil, por Ayacucho

Es mejor optar por la salida a través del puente sobre el Riachuelo, desde la Avenida Almirante Brown al 1000, y se seguirá por la avenida Agustín Debenedetti hasta el 3600 y su continuación, la calle Comandante Craig, en sus dos primeras cuadras, hasta empalmar finalmente con la avenida Mitre en el viaducto de Sarandí. Se adoptará allí la avenida Mitre hacia la izquierda, que corresponde a las rutas nacionales 1 y 2. A partir de la bajada del puente sobre el Riachuelo, en el Dock Sud, damos los detalles que puedan interesar al viajero, guiándonos por la numeración de la avenida Debenedetti.

2000 Estación de servicio.
2200 Gomería.
2400 Estación de servicio. Gomería.
2800 Gomería.
2900 Gomería.
3300 Gomería.
3400 Gomería.
3600 Seguir la calle Comandante Craig (unos 200 metros) hasta Mitre, donde continuaremos las indicaciones por la numeración de esa avenida.
4100 Gomería.
4200 Estación de servicio.
6100 Estación de servicio.
7000 Acceso a Bernal y Quilmes. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. A partir de este punto seguiremos el camino de la derecha, por la avenida Calchaquí. Las indicaciones se ajustarán rasta la ciudad de La Plata por los mojones de la ruta.
15 Seguimos por la avenida Calchaquí.
16 Nafta. Gomería. Acceso a Bernal.
17 Estación de servicio.
18 Gomería.
19,2 Cruce Camino de Cintura, tramo de Quilmes a Temperley. Estación de servicio. Policía caminera.
20 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
21 Taller mecánico. Gomería.
23 Estación de servicio.
24 Cruce camino a La Plata y acceso a Florencio Varela. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Seguir la ruta 2 en torno de la rotonda para tomar el camino doble, en una

extensión de diez kilómetros.
27 Restaurante.
30 Acceso al solar nativo de Guillermo Enrique Hudson.
30,5 BOSQUES. Nafta. Gomería.
34 Rotonda camino a La Plata y a Mar del Plata. Termina la ruta doble.
34 Rotonda que seguiremos por la derecha, para tomar el camino hacia Chascomús.
38,5 Paso a nivel.
45,5 Estación de servicio.
49 Parque público para descanso.
53 Restaurante. Parque público para descanso.
54,5 Paso a nivel.
57 Paso a nivel.
59 ETCHEVERRY (acceso). Cruce de camino de La Plata a Coronel Brandsen, por la ruta nacional Nº 215. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
60,5 Paso a nivel.
63 Parque público para descanso.
65 Parque público para descanso.
67 Puente arroyo Abascay.
69 Parque público para descanso.
74 Estación de servicio. Restaurante Parque público para descanso.
78,5 Parque público para descanso.
82 Camino de acceso a Oliden (15 Km) y Coronel Brandsen (25 Km).
85 Parque público para descanso.
91,9 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Bar.
92,5 Puente río Samborombón.
97 Parque público para descanso.
100 Parque público para descanso.
104 Camino a Gándara (5 Km).
110 Gomería. Bar.
112 Gomería. Restaurante.
113 Estación de servicio. Restaurante.
115 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino de acceso al centro de Chascomús (6 Km).
116 Bar.
119 Estación de servicio. Restaurante.
121,3 Acceso a Chascomús (3 Km). Taller adherido al Automóvil Club Argentino a 250 metros de la ruta. Tel. 3322. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
124 Puente arroyo San Felipe.
125 Paso a nivel, en curva peligrosa.
129,5 Por la derecha, acceso a barrio parque Girado, por camino a Pila. Recreo del Automóvil Club Argentino a nueve kilómetros, sobre la parte sudoeste de la laguna de Chascomús.
130 Nafta. Gomería. Restaurante.
134 Parada Adela. Lagunas Adela y Del Burro.
141,5 Policía caminera. Laguna Chis Chis, con comodidades para la pesca
144 Acceso a Parada Monasterio. Nafta. Bar.
145 Bar. Laguna Chis Chis.
147 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
153 Nafta. Restaurante.
156 LEZAMA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería Restaurante.
167 GUERRERO. Puente río Salado.
169 Acceso al camino de la costa. Ruta 11 (40 Km).
182 CASTELLI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
183 Estación de servicio. Restaurante.
190 Parque público para descanso.
195,2 Nafta. Restaurante.
196 SEVIGNE. Restaurante.
203,5 Estación de servicio. Restaurante.
205,5 Puente Canal 9 (angosto).
206,5 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
207 Acceso a Dolores (2 Km) y ruta nacional 11 (27 Km). Estación de servicio. Restaurante. Gomería.
208,8 Paso a nivel.
209,7 Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Bar.
210 DOLORES (acceso: 1 Km); pavimento hasta el centro de la ciudad.
217 Estación de servicio. Taller mecánico Gomería. Restaurante.
225 Puente Canal.
229 Puente arroyo Tigre Chico.
230 Puente arroyo Grande.
231 Puente Canal 1.
249 GENERAL GUIDO (acceso: 1 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
250,9 Paso a nivel.
261 Dos puentes Canal 2.
273/77 MAIPU. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
277 Cruce camino Labardén-Segurola.
299,6 LAS ARMAS. Estación de servicio. Restaurante. Cruce ruta 74: a General Madariaga 58 kilómetros y a Ayacucho 63 kilómetros. Para viajar a Tandil seguiremos hacia la derecha, por la ruta pavimentada, de una sola mano, en dirección a Ayacucho, en una extensión de 67 kilómetros; luego, hacia Tandil, continúa la calzada de seis metros de ancho, con un total, entre Las Armas y Tandil, de 128 kilómetros. Hasta Tandil, por la combinación de las rutas 2 y 74, el recorrido alcanza a los 427 kilómetros.

Itinerario Nº 4: Las Armas (Km. 300 Ruta 2) - Tandil

Este tramo es un tanto desolado y cuenta con pocos recursos. El kilometraje lo daremos de acuerdo con el registro de nuestro automóvil.

0 Km. Cruce rutas 2 y 74. Estación de servicio. Restaurante.
0,5 Paso a nivel.
17 Puente arroyo Moyano.
56 Acceso a AYACUCHO (8 Km). pavimentado. Estación de servicio. Restaurante.
58 Acceso a Ayacucho (7 Km). Camino a Maipú (71 Km) y a Rauch (78 Km).
62 Paso a nivel.
67 Termina el camino de una mano y se ensancha a seis metros, hasta Tandil.



H 36

TURISMO AHORA Y SIEMPRE

Disfrute más del encanto de sus excursiones, lleve su embarcación donde quiera en cualquier momento. Toda época del año es propicia para disfrutar "a mares" el poseer una lancha de plástico reforzado impulsada por un motor fuera de borda **MERCURY** o un dentro-fuera borda **MERCRUISER** en la potencia que desee. Elija su diversión esqui, pesca, travesías, picnics, deporte... siempre hay una embarcación "a medida" de su necesidad y para toda la familia.

1917/1967 Medio Siglo al servicio náutico argentino

Véalos con "su financiación" en: **Alberto Regnicoli y Cía.** Lib. San Martín 2074, San Fernando; **Eurocamping:** Paraná 761, Capital; **Arturo Turisendo:** Tupungato 1481, Rosario; **Eugenio Ramírez Tobio:** Rivadavia 23652, S. A. de Padua; **El Pañol:** San Martín 1879, Sta. Fe; **Indiana:** San Martín 1050, Tucumán; **Motonáutica Cuyo:** Catamarca 68, Mendoza; **Náutica Leo:** Belgrano 125, Posadas (Misiones); **Rafael Abalos:** Av. Mitre 680, S. Rafael (Mdza.); **Picot Automotores:** Dean Funes 802, (Cba.); **Bruno Bordignon:** 9 de Julio y Belgrano; Cipolletti, (R. Negro); **García Girard:** San Martín 1049, Paraná (E. Ríos).

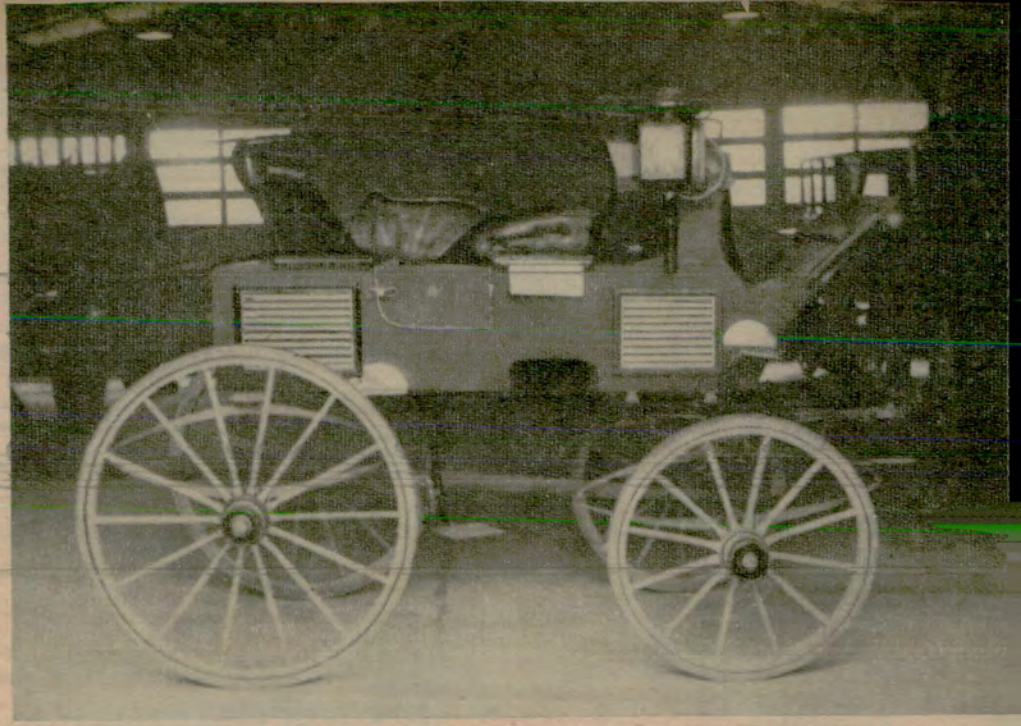
ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S.A.I.C.I.A.F.
Dir. postal: 11 de Setiembre 931 - San Fernando - Bs. As. - ARGENTINA

80 Acceso a Cangallo (11 Km) y a ruta nacional Nº 226.
82 Las Chilcas. Almacén. Nafta.
97 Paso a nivel. Cruce camino Fulton - Iraola.
114 Empalme con la ruta nacional Nº 226, que seguiremos hacia la derecha en dirección a Tandil. Seguiremos el kilometraje progresivo, a pesar de los mojones de la ruta 226, hasta Tandil, distante 13 kilómetros.
115 Puente arroyo Tandileofú.
123 Seguir cualquiera de los dos caminos que conducen a Tandil y que se unen en la avenida Avellaneda.
128 TANDIL. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, General Rodríguez y Belgrano. Tel. 548.

Itinerario Nº 5: Buenos Aires - Azul (Por rutas 3, 205 y 51) y Olavarría

La tercera variante para viajar a las localidades de Azul, Tandil y Olavarría, es la que comprende las rutas nacionales 3, 205 y 51 para completar el itinerario, ya sea para Tandil o para Olavarría, por la ruta nacional Nº 226. La ruta 51 se encuentra poceada en un largo tramo y los recursos son escasos en extensos trechos. Sólo es aconsejable porque permite conocer las localidades de Lobos, Roque Pérez, Saladillo y Tapalquén. Por otra parte, es un poco más larga partiendo desde Buenos Aires. La primera parte de este recorrido hasta Cañuelas, es similar a la que damos en el itinerario Nº 1.

0 Km. Plaza del Congreso. Por ruta 3 hasta Cañuelas.
63 Acceso a Cañuelas. Adoptar la ruta 205 hacia la derecha en dirección a Lobos.
65 Acceso a Cañuelas (centro) y camino a Las Heras.
66 Puente arroyo Cebey.
75 Almacén.
92 Paso a nivel.
97 Acceso pavimentado a LOBOS. Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico.
101 Paso a nivel.
102,7 Acceso a Lobos por ruta provincial Nº 41.
103 Puente arroyo Salgado.
107 Aero Club Fortín Lobos.
107 Puente arroyo Las Garzas (angosto).
108 Almacén.
110 Acceso a Laguna Lobos (5 Km).
127 Almacén. Policía.
130 Puente río Salado.
133 Entrada a ROQUE PEREZ (4 Km). Estación de servicio. Bar
155 Acceso a Del Carril (8 Km). Restaurante. Nafta. Puente arroyo Saladillo.
180 Almacén.
181 SALADILLO (2 Km). Estación de servicio del A. C. A., Rivadavia y M. Sojo. Tel. 25. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Caminos a Bolívar y 25 de Mayo. Desde este punto seguiremos la ruta 51 hacia General Alvear y Azul, que puede adoptarse siguiendo por afuera la ruta 205 hasta su intersección con la ruta 51, o cruzar la ciudad de Saladillo y tomar finalmente este camino en la dirección indicada. Seguiremos para las distancias el kilometraje desde Buenos Aires. Los primeros 80 kilómetros son los que están en peor estado. Transitable, con precauciones.



El "break" de caza del general Julio A. Roca, tal como se conserva en el Museo Fuerte Independencia de la ciudad de Tandil.



El arroyo Azul, que atraviesa el Parque Sarmiento en la ciudad homónima, hace cumplido honor a su poético nombre.



Otra vista del arroyo Azul, de frondosa vegetación y tranquilas aguas, en la zona que corresponde al parque municipal azuleño.

190 Rotonda. Tomar a la izquierda. 132 kilómetros hasta Azul y 178 hasta Olavarría.
196 Puente Canal 16.
198 Almacén.
212 Puente arroyo Las Flores.
229 Almacén.
230 Entrada a GENERAL ALVEAR (12 kilómetros).
244 Puente angosto.
261 Puente arroyo Tapalquén.
268 Entrada a TAPALQUEN (2 Km). Estación de servicio del A. C. A., en Avenida 9 de Julio y Udaondo. Tel. 24. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
273 Puente Canal 11.
275 Restaurante.
293 Paso a nivel.
317 AZUL (acceso). Estación de servicio del A. C. A., H. Yrigoyen y Colón. Tel. 4455. Auxilio: Tel. 3556.
326 Acceso a Nieves. Paso a nivel. Almacén.
331 Cruce con la ruta nacional Nº 226. Hacia la derecha. Olavarría a 39 Km, y a la izquierda Tandil, 97 kilómetros. Estación de servicio. Restaurante. El mojón de la ruta 226 en el cruce con la 51, es el 260,8. Seguiremos hacia Olavarría.

Itinerario Nº 6: Ruta 226 entre Ruta 3 y acceso a Olavarría

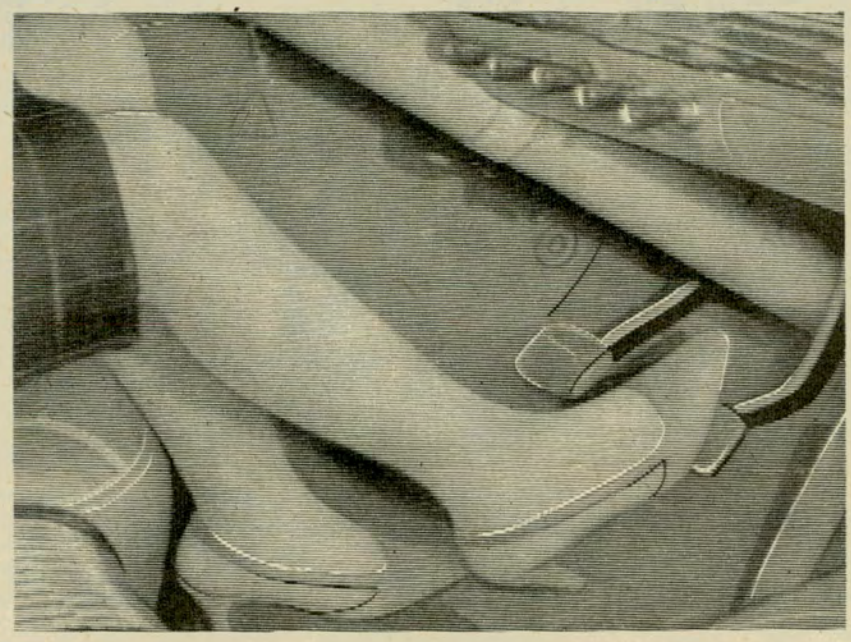
Este importante centro caminero, en el cual convergen, además de las rutas nacionales 3 y 226, las provinciales 76, 60 y 51, entre otras, sirve de comunicación entre las ciudades de Azul y Olavarría y por último Tandil. Diremos las distancias por los mojones de la ruta 226.

255 Cruce de la ruta 3 en el kilómetro 307 desde Buenos Aires. El acceso a Azul está en el mojón 299 de la misma ruta 3. Puente arroyo Azul.
260,8 Cruce con la ruta provincial Nº 51, donde termina el itinerario anterior. Estación de servicio. Restaurante.
271 Puente arroyo Nieves.
278 Nafta. Gomería. Bar.
279 Paso a nivel.
280 Restaurante.
284 Puente arroyo Hinojo.
285 Estación de servicio. Gomería. Acceso a Sierras Bayas (5 Km), y Colonia Sotuyo (11 Km).
287 Abandonamos la 226, que sigue a Blancagrande, Bolivar y Pehuajó, en la ruta 5. Seguimos al frente por la provincial 76 hasta el acceso directo a Olavarría.
292 Entrada a OLAVARRIA hacia la derecha (8 Km). Por la ruta 76, un kilómetro más adelante, en el 293, se encuentra la estación de servicio del A. C. A. de San Jacinto. Tel. 10.
300 OLAVARRIA. Estación de servicio del A. C. A., en Lamadrid y General Paz. Tel. 909. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Nº 7: Mar del Plata - Tandil

Esta excursión tiene cada vez más adeptos. Es de una extensión de 165 kilómetros y se desarrolla por caminos de gratas perspectivas. La salida de la ciudad de Mar del Plata se efectuará por la avenida Luro y su prolongación ruta 226. Daremos las indicaciones de acuerdo con los mojones de la ruta.

0 Km. Rotonda de la avenida Luro al 6100, donde nace la ruta 226 y que corresponde al mojón 404 de la ruta nacional Nº 2.
2 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
4 Estación de servicio.
4,8 Florentino Ameghino. Almacén.
7 Camino de acceso a Camet.
10 Almacén.
15 Acceso a la Laguna de los Padres por camino de tierra.
16,4 Almacén. Acceso a Sierra de los Padres y a Cobo. Nafta. Almacén. Bar.
22 Puente arroyo La Bomba.
33 Puente arroyo Vivoratá.
36 Acceso a Laguna Brava y La Copelina. Almacén.
38 Puente arroyo Tajamar.
53 Almacén. Nafta.
59 Almacén. Nafta.
64 Acceso a Balcarce (4 Km). Almacén. Nafta.
66 Paso a nivel.
68 Puente aroyo Pantanoso.
73 Acceso a Balcarce (9 Km) y Bosch.
78 Puente arroyo Guarangueyú.
85 Almacén. Nafta.
90 Almacén.
98 Almacén. Nafta.
113 Almacén.
120 NAPOLEOFU. Estación de servicio del A. C. A.
121 Acceso a Napoleofú (5 Km). Paso a nivel.
156 Cruce ruta 74 y Puente arroyo Tandileofú. Seguir la 226. Acceso a Ayacucho (66 Km).
163,7 Almacén. Bifurcación, ambas ramas conducen a Tandil. Seguimos por la izquierda.
165 Paso a nivel.
166 TANDIL (entrada).

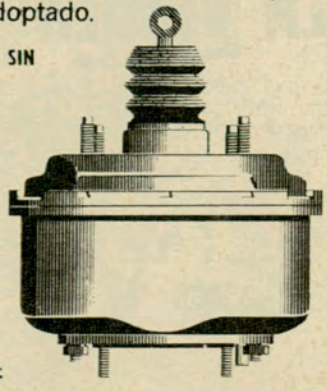


¿QUE ES UN FRENO DE POTENCIA Bendix ?

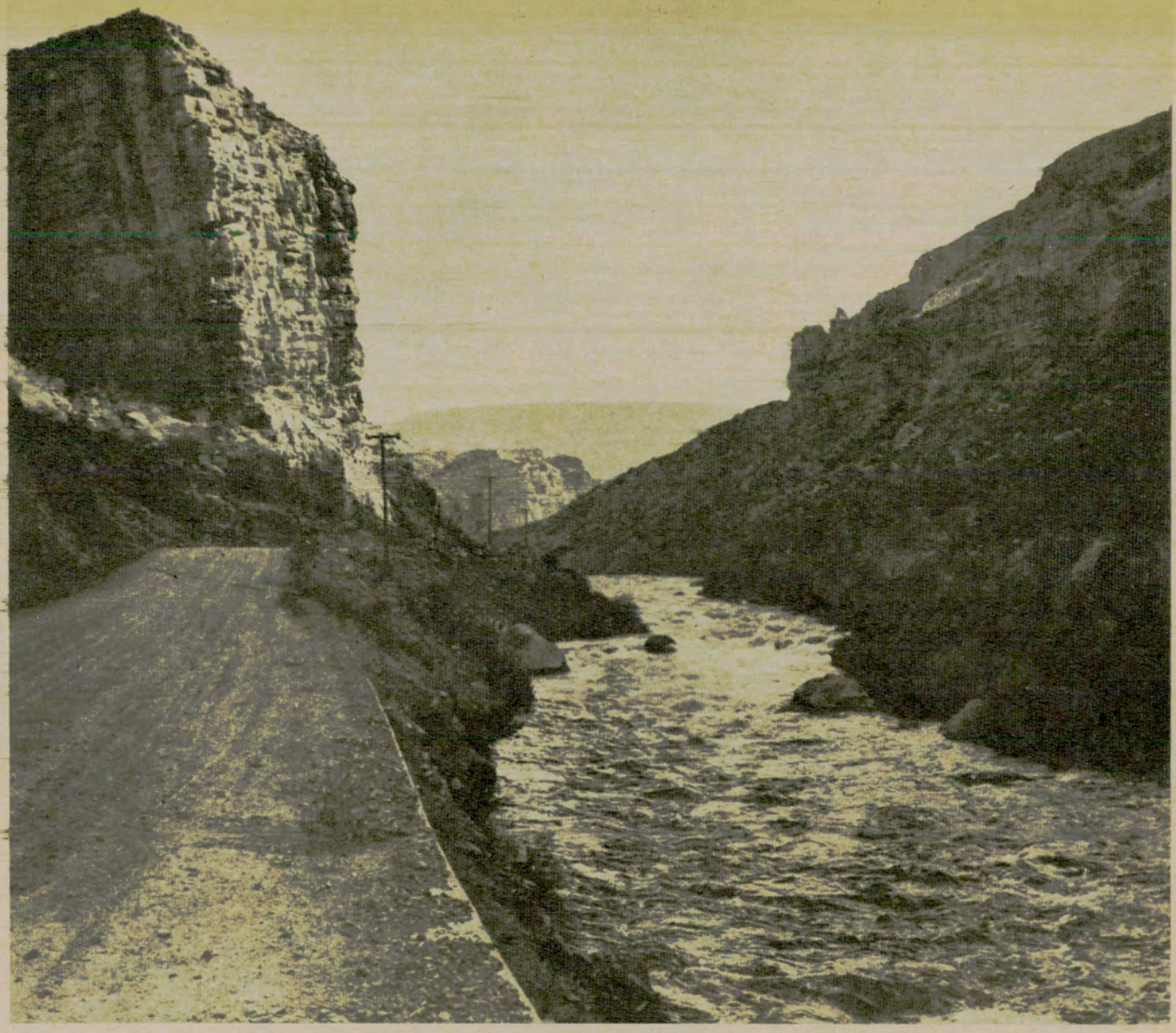
Las condiciones actuales del tránsito exigen mayores esfuerzos del Conductor. El "MASTER VAC" BENDIX, Freno de Potencia moderno, libera al Conductor del esfuerzo de frenar. El Conductor "toca" el pedal y el Freno de Potencia detiene el coche. Ni el delicado pie femenino debe esforzarse para detener el vehículo, gracias al MASTER VAC. También las Fábricas Argentinas de Automóviles, como las fábricas internacionales, lo han adoptado.

COLOQUELO EN SU COCHE. NUNCA MAS QUERRA FRENAR SIN "MASTER VAC" BENDIX

MODELOS PARA: FIAT 1500, PEUGEOT 403 y 404, CHEVROLET 400, FALCON, JEEP GLADIATOR, VALIANT, PICK-UP CHEVROLET APACHE, PICK-UP FORD F-100, PICK-UP DODGE D-100, ETC.



G 388 Escuche "LA SEGURIDAD EN EL TRANSITO" por LR4 RADIO SPLENDID - martes y viernes a las 18.50 hs.



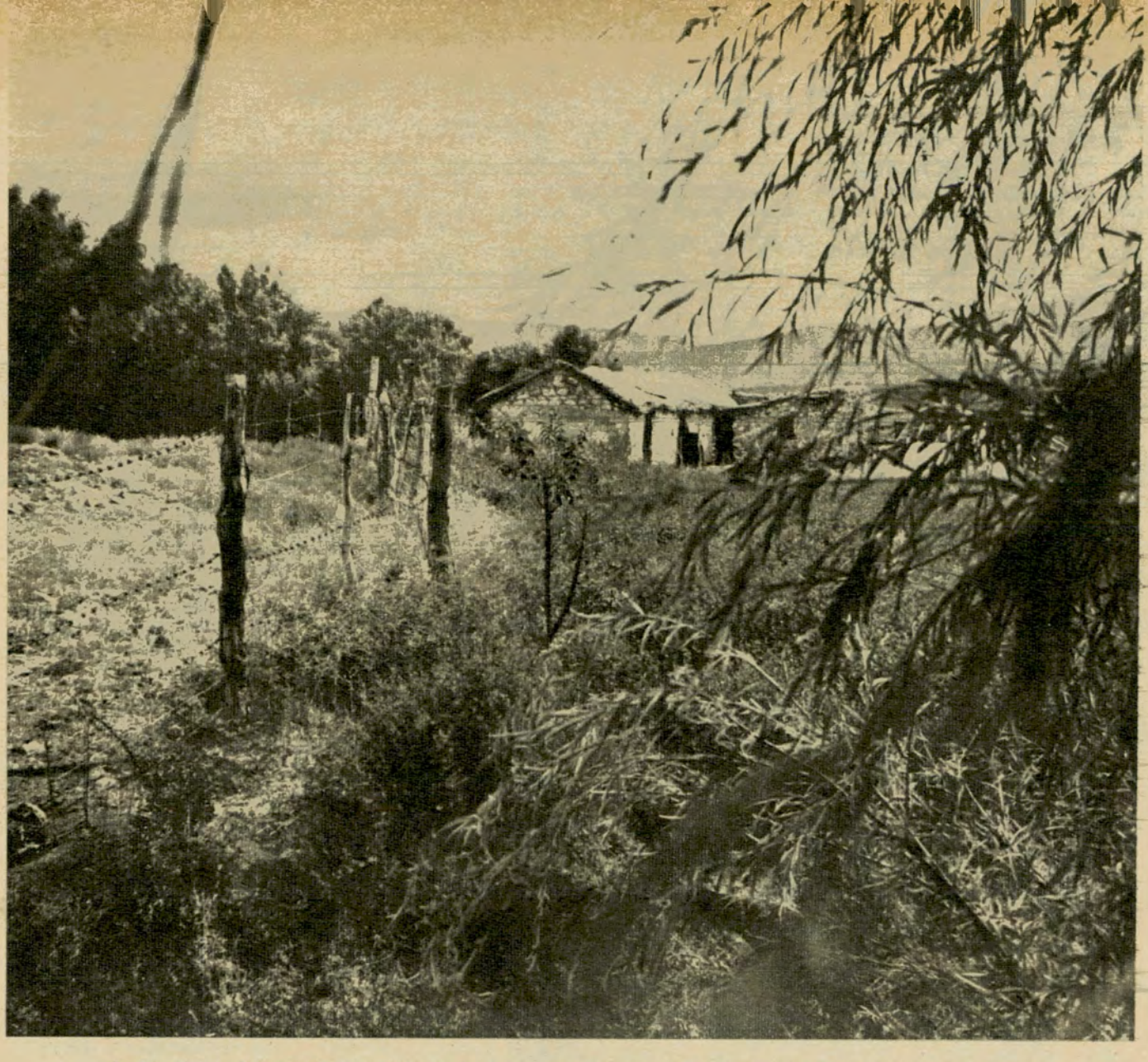
Los ríos de Mendoza son cambiantes e imprescindibles. A veces se deslizan en ondas acariciantes; otras se precipitan en saltos y cascadas.

MENDOZA,

LA VIRGEN DE LA PIEDRA, EL AGUA Y EL SOL

ES LA TIERRA AMANTE QUE VIVE RECORDANDO AL GENERAL SAN MARTIN

Por LILIA M. C. DE ARRIGONI
Para Autoclub



En los confines hallamos la quietud de los bosques y los prados, el silencio de las fincas, los viñedos y los huertos.

AMANECE. Mendoza pierde en jirones sus velos sobre las cumbres nevadas de la cordillera. Mendoza, tierra de la vid y del olivo, la de frutales de ramas pletóricas. La que canta un himno a la vida en sus plantaciones, en sus bodegas e industrias, en su potencial hidráulico, en sus minas y pozos petrolíferos, en la belleza de los paisajes.

Mendoza, *la virgen de la piedra y el agua*, la del milagro del sol. Fruto de la fe. Quienes en ella creyeron, sosteniendo la fe con obras, no fueron defraudados. En ella confió San Martín y dio a la historia una magnífica epopeya. Y Mendoza es la tierra amante que vive recordando al héroe.

Hoy, como ayer, Mendoza avanza sin retardos ni flaquezas por una senda de laboriosidad traducida en un esfuerzo sostenido, en unidad familiar, sin concesiones que la debiliten.

A nuestra llegada, ya el sol la envuelve en polvo de oro. Rumorean las acequias. Brillan como barnizadas las aceras. Hay pulcritud de líneas en el trazado de la ciudad. Recorriendo las amplias calles y avenidas, observamos la expansión de su arquitectura en la proyección vertical de sus rascacielos, en las excelentes galerías, en los lujosos barrios residenciales. Merece párrafo aparte el Barrio Cívico. Esta obra concentra las diversas ramas de la administración pública en una zona dedicada a tales fines. Posee circuitos viales muy bien estudiados, con grandes superficies verdes, y responde en su planeamiento a concepciones urbanísticas muy exigentes.

El pueblo mendocino revela su amor a la naturaleza preocupándose por embellecer los paisajes de que disfruta. Los paseos arbolados, los jardines, las explanadas de cuidado césped y el Parque General San Martín, para nombrar algunos lugares, son ejemplos que se destacan.

Mendoza se supera

Ese parque del Oeste o Parque General San Martín, aúna el arte con el amor a la fauna y la flora, mundial y aborigen. Visitarlo es gozar de una paz idílica. Palmeras, robles, encinas, álamos, aromos, casuarinas, pinos, cipreses y abedules, se yerguen con gracia y vigor; magnolias, azareros, angélicas, jazmines, madreselvas y rosales, perfuman el aire y colorean rincones de deliciosa perspectiva. Con celo científico y respeto por la tierra madre, fue construido el Parque Aborigen, que posee casi un centenar de ejemplares de la flora nativa. En el parque zoológico los animales circulan gozando de una casi auténtica libertad, lo que les permite desarrollarse en su plenitud y perfección.

El aire diáfano, el azul increíble del cielo, la armonía de los elementos, nos hacen pensar en el bíblico jardín de nuestros primeros padres.

Mendoza se supera por la mano de Dios y la del hombre. De naturaleza semiárida y desértica, el talento y el esfuerzo de sus habitantes lograron convertirla en una Ceres prodigiosa, rebosante de frutos.

Su economía floreciente significa un gran aporte a la riqueza del país.



Rumorean las acequias mendocinas. Es así como la gran provincia cuyana se convierte en la virgen del agua y de la piedra.



Mendoza avanza sin retardos ni flaquezas por una senda de laboriosidad, traducida en un esfuerzo sostenido.

Quien reside en ella varios días, vive ya la sensación del futuro.

Hay en ella potencia, seguridad, solidez, trabajo, producción. Condiciones infaltables para el progreso. Quienes la habitan, llevan en su rostro, en sus manos, en su expresión, la señal (permítaseme decirlo) de la voluntad, de la tenacidad, de la propia estimación, que deriva de la conciencia de cumplir con el deber.

Historia o leyenda

En cuanto a sus primitivos habitantes, sabemos que fueron descendientes de los incas y también de los araucanos. En su gran mayoría pacíficos, industriosos y buenos comerciantes. Y también que, historia o leyenda, ingenieros del Perú mandados por Yupanqui, emperador de la dinastía incásica, habrían derivado del río Mendoza tres canales mayores para el regadío de tierras: el Allaine, el Tobar y el Zanjón de Guaymallén; siguiendo un camino de tiempo llegamos a la construcción de diques y canales, represas, embalses y complicados mecanismos hidráulicos que nos muestran al hombre en toda su dimensión, interpretando la dádiva del creador al aprovechar las fuentes del deshielo y transformar la región en oasis y vergel. Un testimonio voluntario y tenaz es la propia historia de la ciudad. Fundada por don Pedro del Castillo el 2 de marzo de 1561, fue trasladada un año después por don Juan Jufré *a dos tiros de arcabuz* de su lugar originario, recibiendo entonces el nombre de La Resurrección. El 20 de marzo de 1861 fue destruida por un terremoto. Mas, semejante al Ave Fénix, renació para convertirse en lo que es hoy: una de las más ricas y poderosas de las ciudades argentinas.

Atrae al turista

Mendoza atrae al turista por muchas razones. El servicio de hotelería se adapta a los diversos presupuestos. Hay hoteles suntuosos, de jerarquía internacional, y los hay confortables, accesibles a recursos más modestos.

Tiene la ciudad el ritmo dinámico de las grandes urbes: gran movimien-

to comercial e industrial, intensa actividad educativa, cultural y deportiva.

En las galerías y comercios la riqueza y variedad de artículos conforman el más depurado *savoir vivre*.

Mendoza nocturna se revela en clubes, boîtes, teatros, conciertos, cines, recitales, etc.

Si salimos de ese caleidoscopio deslumbrante hacia los confines, hallamos la quietud de los bosques y los prados, el silencio de las fincas, los viñedos y los huertos. Y regándolos con su savia vital, los ríos, cambiantes e imprescindibles. Unas veces se precipitan en saltos y cascadas, arrastrando arenas y arcillas; otras, se deslizan en ondas acariciantes. Sus márgenes se ensanchan en potreros y alfalfares donde pacen los ganados, ofreciendo al viajero bucólicas imágenes.

Los Andes y el águila

Hacia occidente, la Cordillera de los Andes. Destellan sus picachos nevados bajo el sol con reflejos iridiscentes. Murallones azules, grises, rosados. Laderas escarpadas donde las rocas verdinegras, rojizas, amarillas, matizadas con chispas de oro y plata, conforman las montañas, moles que cruzan estrías y nervaduras, grietas y surcos, superficiales unos, profundos los otros. Gigantesca hueste de colosos, cuyas entrañas explora el hombre. Cumbres y abismos, donde el silencio estalla de pronto en tempestad de aludes incontrolables.

Y como un vigía solitario, el águila. El círculo descendente de su vuelo suaviza la agresividad de la roca. Mendoza se multiplica en mil diversos paisajes. Acercándolo a todos ellos, el turista disfruta de hermosas carreteras, cruzadas por magníficos puentes, deslizándose en declives sin sentirlo, subiendo cuestas bien estudiadas en las obras viales existentes. Mendoza posee una vasta, moderna y excelente red de carreteras. Grandes rutas nacionales la recorren de norte a sur, de oriente a poniente.

La carretera internacional la comunica con Chile. En el límite con la nación vecina, álzase el Cristo Redentor. Testimonio de amor escrito en piedra y bronce, símbolo de la fraternal amistad que une a los dos pueblos, comunes en sus orígenes y en su lucha por la independencia.



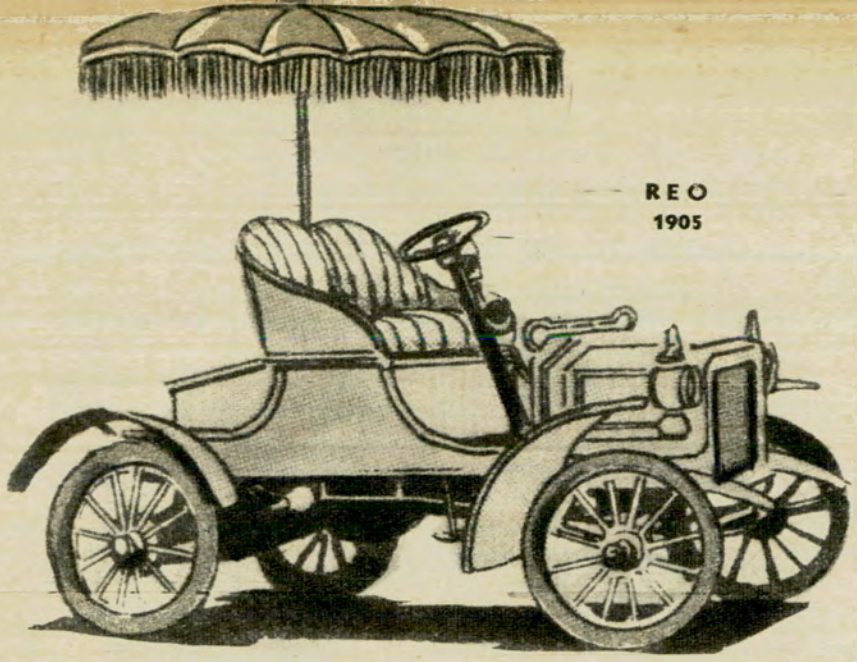
En el límite con Chile, álzase el Cristo Redentor. Testimonio de amor escrito en piedra y bronce, símbolo de la fraternal amistad entre los dos pueblos.

Mendoza luce cual altiva patricia su cofre de recuerdos. Figura su nombre unido a la gesta que diera libertad a tres pueblos de América. Su culto de lealtad es la memoria del General San Martín.

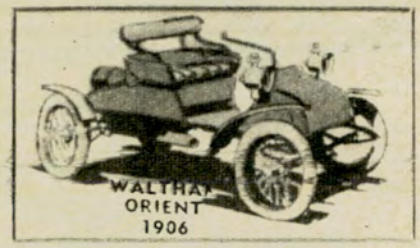
La Basílica de San Francisco, ubicada en las calles Necochea y Avenida España, guarda la imagen de Ntra. Sra. de Cuyo, patrona y generala del Ejército Libertador, y el bastón de mando del general José de San Martín, que entregara a la imagen el 17 de enero de 1817. Allí reposan los restos de Merceditas de San Martín de Balcarce, su esposo coronel Mariano Balcarce, y la nieta del Gran Capitán, Merceditas San Martín y Balcarce. A siete kilómetros de Mendoza, en la ruta a San Juan, se encuentra el campo histórico El Plumerillo. Al visitarlo nos parece oír las voces de mando de los oficiales, la intensa cacofonía del acero y la pólvora en los preparativos para la gran cruzada. Los restos del general Espejo, relator de la campaña, duermen allí su sueño de siglos. El solar histórico concentra el Museo Histórico Sanmartiniano y la Biblioteca Pública general San Martín. En la casa de Gobierno se guarda la bandera del Ejército de los Andes. Y en el Cerro de la Gloria, el monumento al Ejército Libertador. Se destaca en la cúspide la estatua de la Libertad; de sus puños caen rotas las cadenas vencidas por la causa de la justicia. La figura ecuestre del general San Martín tiene la serenidad y firmeza que fueran propias del genio. Las esculturas del Paso de Los Andes son tan expresivas, tan reales, que emocionan al más profano o escéptico. Ellan cantan en su carne de piedra la gesta de la cual el heroísmo y el desinterés no son los mejores atributos.

Pasado y presente se conjugan en Mendoza para hacer de ella una de las regiones más atractivas. Recorrerla, nos infunde el respeto hacia el hombre que la habita. Vivir en la ciudad es sumergirse en el ritmo vivaz que la acompasa. Es sentir fluir por nuestro ser el joven ímpetu de la tierra.

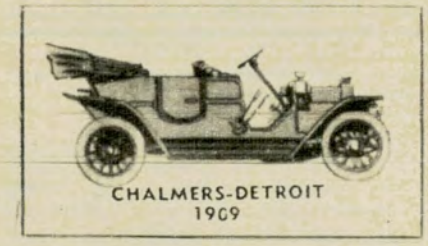
Es, en lo más íntimo, vivir el orgullo de la raza. •



REO
1905



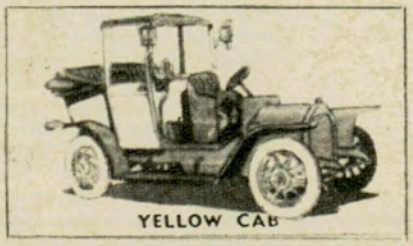
WALTHAM
ORIENT
1906



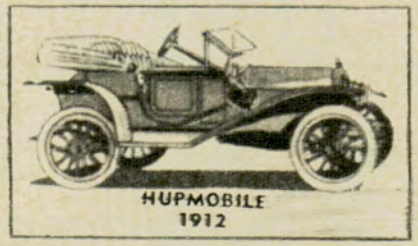
CHALMERS-DETROIT
1909



OVERLAND
1907



YELLOW CAB



HUPMOBILE
1912

EL AUTOMOVIL EN LA CRONICA DE COMIENZOS DEL SIGLO

Por **ALBERTO BLASI BRAMBILLA**

Para Autoclub

LOS medios de transporte fueron siempre imágenes codiciadas por los hombres, para ser inscriptas en sus crónicas. La sensación dinámica que los mismos transmiten al relato o a la grafía, el sentimiento de aventura que inevitablemente se apodera del espíritu del lector, o del espectador al contemplarlos en escena, constituyen acicates poderosos, tentaciones espectaculares para que el artista, o el relator de los sucesos, se sienta inclinado a disponer de ellos en el curso del relato. Además, como el transporte se vincula siempre, o casi siempre, a la historia del progreso de la humanidad, he ahí explicado el porqué las crónicas resultan, por regla general, tan ricas en la mención de esta especie de maquinaria ideada por los hombres.

Por ello —unido también al sentimiento de gratitud que siempre provocan las cosas que de una u otra forma son prolongación misma del ser humano—, el automóvil ocupó siempre, con alarmante permanencia, las páginas y las columnas de diarios y revistas. En forma tal que muchas de esas columnas parecieron destinadas a la permanente evocación del artefacto.

***

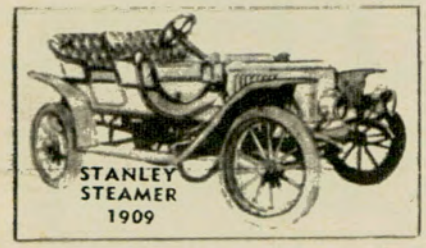
Estamos en un comienzo de siglo difícil, pleno, en el que, sin embargo se anuncian y se reportan ya muchos de los productos que luego harían la novelesca y agitada vida de nuestro tiempo. Cerveza inglesa fabricada en Londres, legítima, pura; las primeras Cajas de Seguridad que registraron 50.000 combinaciones útiles, experimentales contra incendios: eso anunciaban los principales avisos insertos en los periódicos, en la peculiar década que va desde comienzos del siglo, hasta el año del Centenario de la patria. Y en medio de ese galimatías que era la comidilla cotidiana de la noble y leal ciudad de Buenos Aires, la tedesca firma comercial *"La Teutonia"*, prestaba gratuitamente, a quien declarase necesitarlas, lámparas de alcoholes bien carburados, bien dispuestos tanto para la iluminación del hogar peremne como para la del medio de transporte que se tuviese, especie de hogar rodante por los infinitos caminos del mundo.

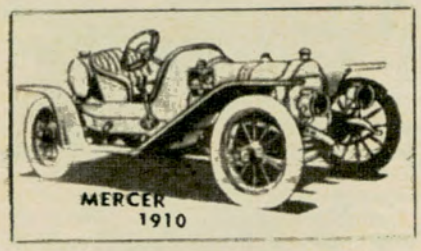
Otras cosas serias y de buen pro nos sería dado evocar, también ahora: corría el año de gracia de 1905, y se recomendaba utilizar la celebérrima mixtura Broux, famosa tintura para hermosear los cabellos, dándoles el tono adecuado a su propia naturaleza y a su propia función. Y el gran mundo, ahora: el marqués de la Vega de Armijo, resolvió, anunciándolo *urbi et orbi*, continuar al frente del gobierno español, que, por ese tiempo, era visitado cortésmente por los Reyes de Portugal. De nada serviría este recuerdo si no fuese también porque esos mismos reyes asombraban a todos, o a casi todos, al no pasear por las calles matritenses en carruaje, tal como determinaba el protocolo, sino en automóvil, mondo, lirondo, e impulsado a nafta de tantos y cuantos octanos.

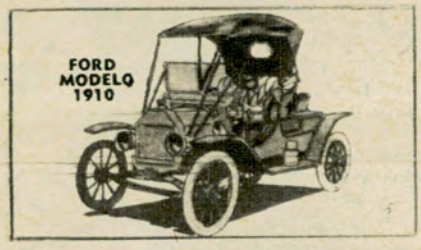
Pero basta ya: vayamos a lo que nos importa verdaderamente, en este momento, a la vida, pasión y resurrección del automóvil en la ciudad porteña. Por sólo 750 pesos —si bien pesos de entonces—, podía adquirirse un ejemplar del automóvil *"Pope"*, según un aviso aparecido en los diarios de febrero de 1906, aviso ilustrado por el diseño o grabado de tal automóvil en cuestión, hermoso rodado con cuatro estribos y dos asientos —delantero y trasero—, que era como un *"mateo"*, si el *"mateo"* hubiese poseído cuatro ruedas que fueran como de bicicleta y si las mismas hubiesen sido gruesas como timoneras de lanchas fluviales. Dos faroles que parecían relojes luminosos, adornados por una alta manija, que, en cierta medida, recordaba a las linternas con las que los guardatrenes daban —o no daban— vía libre a sus convoyes, flanqueaban la rigidez del volante enhiesto, seguro, definitivo, que por sí solo evocaba grandes bigotes, peinados y acicalados en grandes bigoteras.

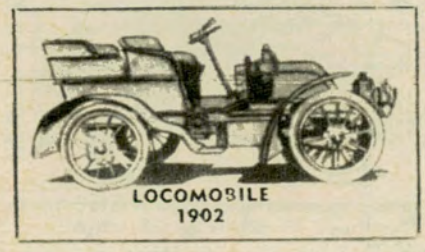
El lunes 15 de enero de 1906 amaneció triste y doloroso para la ciudad de Buenos Aires: patriarcal, sumida en sus extremas glorias, se extinguió lentamente en la ciudad la vida de Bartolomé Mitre, quien se iba, según el cronista, *"como un sonido que se pierde"*. Pero en medio de esa consternación, hubo tiempo y voluntad para el progreso: al 400 de la calle del Perú se instalaba una de las primeras casas de venta de automóviles











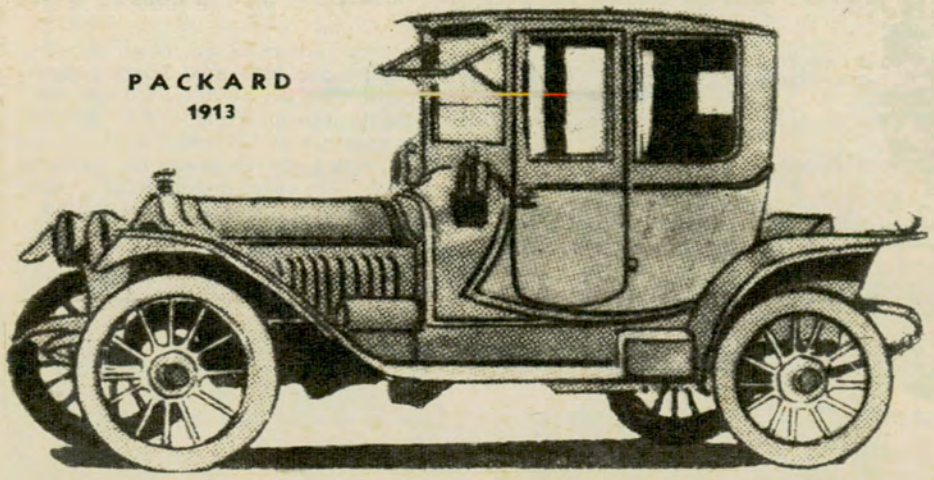
que conocía la buena metrópoli. Y el apetito por el carruaje automotor se traducía, también, en cierta inevitable repulsión por los viejos coches de plaza, de los cuales decía *"La Razón" ...los cocheros de plaza... con menos audacia que antes, siguen desarrollando sus artimañas de la manera más complaciente, queriendo embaucar al público que está solamente fastidiado de sus desmanes. No vemos hasta ahora coches de plaza de primera categoría, ni de segunda clase, hablando con propiedad. Los mismos vehículos se pasean por las calles, ostentando la indumentaria más horripilante. Apena ver por la mañana el estado desastroso que ostentan coches y cocheros...*

El amor por el automóvil ya era tanto y tan fecundo, que se los quería de gala, adornados con las más hermosas joyas del ciudadano de Buenos Aires, porteño de siempre. Como si el automóvil fuese —como lo era, en verdad— una persona más de esas calles divinas. También contribuía a nimbar de aureolas exquisitas a los automóviles, la huelga de los tranvías porteños.

Era natural que, por humano y por lógico los choques estuviesen siempre a la orden del día, tratándose de automotores. "La Prensa" realizaba, en esa primera década del siglo, una curiosa estadística, en la que establecía que la mayor parte de los choques que se producían en la vía pública eran motivados *"por negligencia del conductor, imprudencia del mismo, e intencionales"*. Curiosa, naturalmente, esta última calificación que, en cierta medida, recuerda a la intención que puedan poner los autitos de los grandes parques de diversiones, que de exprofeso chocan los unos contra los otros, para aumentar la algarabía de su propia humanidad. Y según después este curioso escudriñar, absolviendo al automóvil de culpabilidad en cuanto a accidentes, puesto que mientras en el año anterior los tranvías habían registrado 160 choques y 92 accidentes (130 y 85 de la *"Anglo"*; 30 y 7 de la *"Capital"*), los carros y carruajes de a caballo registraban la mitad, y los automóviles sólo la cuarta parte.

***

Esto, nada más. Sólo una pequeña parte de la gran crónica de crónicas que podría escribirse con el automóvil. Una crónica de amor, quizá, puesto que la ciudad porteña lo amó y lo ama, con la pasión de los puertos, cuyas luces pasan ante el barco que camina por el mar. •



SEGURO DE PLASTICO PARA SU COCHE

Proteja su coche del SOL, LLUVIA, SALITRE, INTEMPERIE, con una funda

CUBRE - COCHE "POLYAUTO"

FABRICADA CON

ALKATHENE (r) de DUPERIAL

PLASTICA - LIVIANA - IMPERMEABLE - SIN COSTURAS - SE ADAPTA A SU COCHE ELASTICAMENTE - DE LARGA DURACION.

¡Económica!
¡DIRECTAMENTE DE FABRICA!

AUTOS CHICOS ..... $ 3.990.—
AUTOS MEDIANOS .. „ 4.990.—
AUTOS GRANDES ... „ 5.690.—
ESPECIALES ..... „ 6.100.—

Envíe giro o cheque a la orden de

CAEFA S. C. A. - Segurola 1837
CAPITAL FEDERAL

ADJUNTANDO CUPON

Nombre .....
Dirección .....
Localidad ..... Prov. .....
Marca ..... Mod. .....
Envío giro-cheque por $ .....

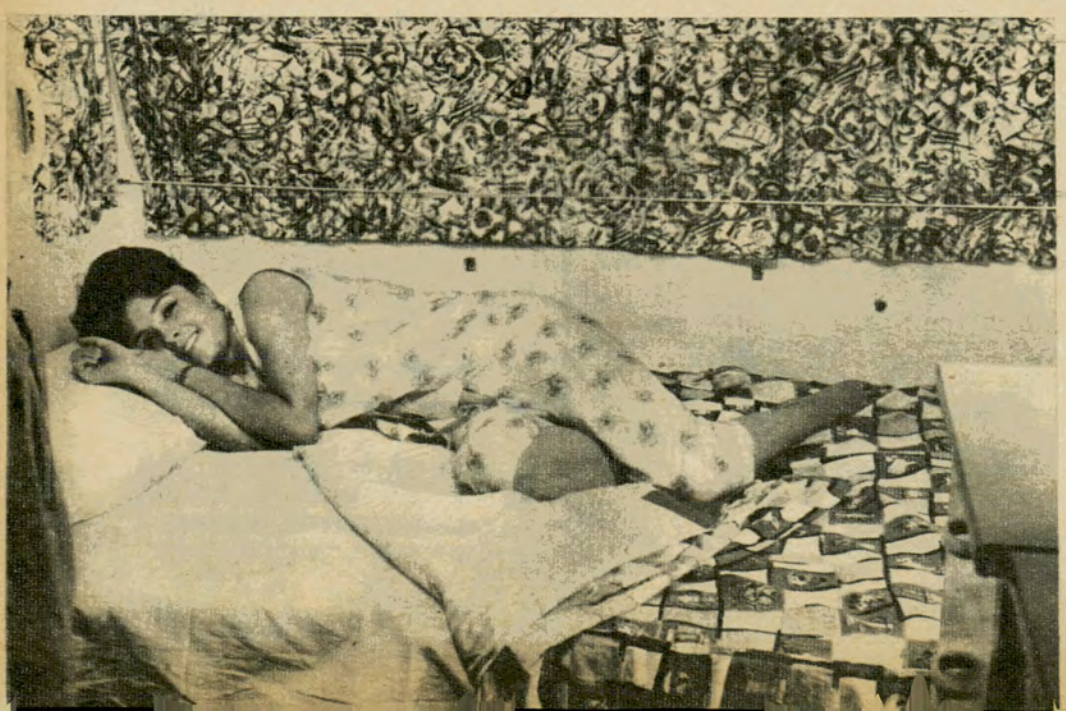
CAEFA

FABRICA CUBRE - PILETAS DE NATACION Y CARPAS-MANTAS PARA EMBARCACIONES.

A BARILOCHE EN CASA-RODANTE



Las casas rodantes están adquiriendo gran popularidad en nuestro país. La mayor parte de ellas pueden ser remolcadas por coches de tamaño mediano y aún pequeño.



Los interiores de las casas rodantes son cómodos y confortables, de acuerdo con las exigencias de la vida moderna.

Por
RAMON D. CABRAL
Para Autoclub

NUESTRA experiencia sobre casas rodantes se inició en diciembre de 1954, cuando el autor de este relato dio comienzo a la paciente tarea de construir la propia. Veinticinco días más tarde, el producto de esa iniciativa carreteaba rumbo al sur por la ruta Nº 38. En esa oportunidad, los 85 km que separan a La Falda de la ciudad de Córdoba nos insumieron 6 horas. En esta nueva excursión que narramos, cubrimos el mismo tramo (¡oh! la experiencia), en sólo 1 hora y 30 minutos.

Hay varias revistas que, así como AUTOCLUB, dedican valiosos espacios a artículos sobre turismo. Formamos con ellos una verdadera guía magníficamente complementada por los volúmenes Norte y Sur editados por el A.C.A.

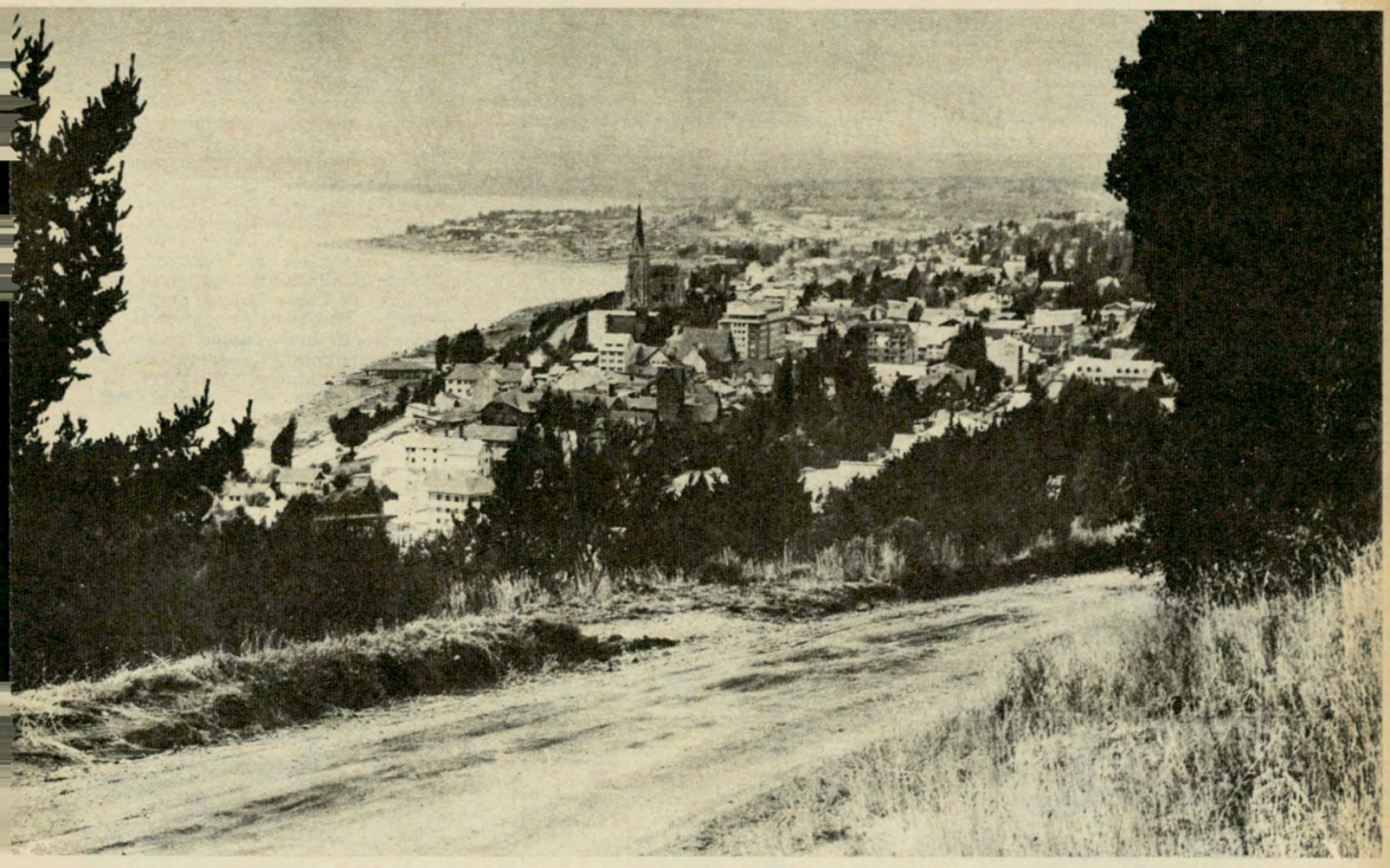
Todo cuanto habíamos leído sobre las excursiones a Bariloche reconocía a Buenos Aires como punto de partida. Nosotros nos dispusimos a ensayar un itinerario del que teníamos muy escasas referencias: pavimento hasta poco más allá de Río Cuarto (ahora pavimentado hasta 150 km después de Santa Rosa), y luego... el principio de la aventura, porque los comentarios que nos llegaron hablaban de *"grandes arenales y pantanos"*.

Se inicia la aventura

La *"expedición"* se puso en marcha. Como nuestro equipo contaba con una radioestación móvil de aficionado, por este medio nos comunicamos con un viejo amigo que nos comprometió a recibir el Año Nuevo en su quinta de Contralmirante Cordero. Esa primera etapa de nuestro viaje, de aproximadamente 1.600 kilómetros, nos obligó a una marcha forzada. Sin embargo, cumplimos el primer tramo del itinerario sin dificultad, con excepción de una tormenta que nos tomó en Córdoba y nos obligó a pernoctar en Río Cuarto. Segundo tramo: salida a las 7. Almorzamos en Vicuña Mackenna, nos bañamos en Río Quinto, y al llegar la medianoche paseábamos por Santa Rosa.

UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE

Vista general de la ciudad de San Carlos de Bariloche, junto a la costa sudeste del lago Nahuel Huapi. Se observa la alta torre de la catedral y los edificios de numerosos pisos de su zona central.



Pernoctamos en la capital de La Pampa. Al día siguiente luego de unos 150 kilómetros de pavimento, el volante quedó a cargo del *"copiloto"*: mi hijo, en ese entonces de 16 años de edad. Ello demuestra que el conducir con acoplado no entraña mayores dificultades.

A las 14 almorzamos en Puelches, lugar que nuestro mapa marcaba como población, y donde sólo hallamos un almacén con surtidor de nafta y un puente sobre un cauce seco. Desde allí seguimos hasta Gobernador Duval (La Japonesa) sobre el río Colorado. El objetivo a alcanzar lo constituía la ruta Nº 22, a la altura de Chelforó, en Río Negro.

Continuamos desde ese punto nuestra marcha sobre pavimento, aunque sin poder detenernos a gustar del valle del Río Negro por temor a que el viento se hiciera más intenso. Confirmamos aquí lo que anticipamos: el viento es el peor enemigo de la casa rodante.

Pasamos Cipolletti, Cinco Saltos, y a las 23.40 llegamos al primer destino: nuestros amigos de Contralmirante Cordero. Durante la estada en el lugar visitamos los saltos del Río Neuquén, sistema regulador del caudaloso río que da origen al nombre de la localidad de Cinco Saltos y a la formación de un lago compensador, en el que abundan los cisnes, y donde la pesca atrae a los entusiastas de ese deporte.

Prosigue la marcha

Dos días más tarde, continuamos la marcha a lo largo de la Barda del Medio, empinado barranco característico de las mesetas y terrazas patagónicas; los canales y las acequias con altísimas alamedas forman un conjunto que da al paisaje un notable parecido con el panorama cuyano. Además, se suceden las fincas de explotación frutícola.

En nuestra cuarta etapa programada hasta Zapala pasamos Neuquén, y luego fuimos atravesando una de las zonas más antiguas de explotación petrolífera de nuestro país. A través de 130 km dejamos atrás Plaza Huincul, Cutralcó, Ra-

món Castro y finalmente Zapala. Llegamos a esta población cayendo la tarde, y estacionamos frente a la plaza para pasar la noche. A las dos de la madrugada tuvimos un alegre despertar: un grupo de muchachos nos estaba dedicando una serenata. Creo que nunca me agradaron tanto los versos de *"Sapo Cancionero"*.

Posteriormente, siguiendo el consejo de nuestro amigo radioaficionado, tomamos rumbo a las termas de Copahue. El panorama no ofrecía mayores variantes y el camino era bueno. Pasamos Las Lajas y volvimos a reabastecernos en Loncopué. Desde allí, el camino se nos presenba más accidentado, hasta que nos encontramos con una fuerte pendiente con mucha arena suelta, lo que sería un serio inconveniente para el regreso. Sin embargo, bajamos.

Llegamos a Copahue, donde creo que no volveremos, por lo menos con una casa rodante que, como la nuestra, ofrece gran superficie al viento (12 m²). De modo que nos dispusimos a volver, pasando por un lugar que recuerda a un grupo de militares muertos mientras se aclimataban para viajar a la Antártida. Esto da idea bastante real de lo inhóspito del lugar. Continuando nuestro camino de regreso, llegamos a una casa rodante de Vialidad, cuyo personal nos remolcó con una motoniveladora hasta pasar la difícil cuesta. Y arribamos nuevamente a Zapala.

Un campamento de casas rodantes y carpas que permiten realizar el sueño de un largo veraneo a bajo costo. Bariloche es actualmente una de las zonas más propicias para esta actividad turística.

Una nueva etapa

Al día siguiente iniciamos una nueva etapa hasta San Martín de los Andes. A mediodía llegamos a Junín de los Andes. Visitamos el primer lago de la serie: el Huechulafquen. Este lago integra el conjunto del gran Parque Nacional Lanín, a cuyo fondo se ve el gran volcán que da nombre al lugar. Pasamos luego a San Martín de los Andes, población con características muy propias, construcciones de madera con techos a dos aguas, floridos jardines y gran cantidad de gente alegre disfrutando de las vacaciones. Junto al lago Lacar, en un pequeño parque rodeado de árboles, estacionamos. Al día siguiente visitamos el lago Lolog, a través de un camino sinuoso que de por sí es un verdadero paseo.

San Martín se encuentra encajonada en un profundo valle, y salir directamente al Sur nos resultó imposible, de modo que regresamos con el deseo de pasar por el Chimehuín, donde el ripio de canto rodado y la pendiente muy pronunciada nos obligaron a retroceder hasta Junín de los Andes.

Al día siguiente continuamos la marcha en procura de la ruta 40 a la altura de Collon Curá. Hasta allí y en adelante no hubo problemas con el camino. Pasamos la balsa al promediar el día y continuamos al sur, equivocando el camino por mal señalamiento, debiendo vadear el arroyo Quemquemtreu, ya que el puente estaba impracticable. Frente a paso Miranda, una fuerte bajada, y desde allí... como sobre rieles. Primero Confluencia, luego Valle Encantado (no pudo hallarse denominación más exacta para calificar esa maravilla natural). Nuestro viaje desde entonces fue una sucesión de asombros. Luego, el Nahuel Huapi; al fondo, San Carlos de Bariloche. Pasamos el Ñirihuau y poco después, como en un desfile triunfal, por la gran avenida Costanera. Seguimos hasta Playa Bonita. En ese punto, encuentro con un viejo amigo: abrazos, alegrías, euforia general, y una enseñanza que se desprende: Bariloche debe ser uno de los puntos de reunión de todo aquel que guste del turismo y que ame profundamente a su tierra. Instalados en Playa Bonita, matizamos nuestros 15 días de permanencia con excursiones inolvidables.

Emprendimos el regreso por Jacobacci, Maquinchao, Ruta 244, Ruta 23, Valcheta, San Antonio Oeste y luego por Ruta 3. •



letra viva

POR ULYSES

Para Autoclub

UN GRAN MURAL DE BERNARDO VERBITSKY

UNA forma profundamente pensada de captar nuestra realidad, enraizándola con la penetración del cosmos, las vastas síntesis históricas y las minucias constantes de la época, desde el mirador de Buenos Aires, podría ser una definición de la novela de Bernardo Verbitsky "Un hombre de papel", que acaba de dar a la estampa el editor Jorge Alvarez. Es una obra desusada en nuestro medio, con parentesco, en el carácter de la tentativa, con los frascos humanos del tipo del Wilhem Meister", de Goethe. En las densas páginas de "Un hombre de papel" la temática se multiplica a través de una prosa lograda, intensa, comunicativa. Comparecen la política, la cultura en todas sus ramas, el análisis muy agudo de la profesión de escribir, las especulaciones de la ciencia, la situación misma del hombre frente al acuciante enigma del universo. Y todo esto encarado con un criterio de indagación nacional. La trama consiste en la aventura siempre fascinante del pensamiento. En la notable novela de Verbitsky, lo anecdótico pasa a segundo plano. Aunque maneja en forma magistral los aspectos incidentales —son páginas memorables las referentes a la muerte de Lara o al terremoto de Chile—, nunca se detiene en ellos. Su tiempo es el tiempo sutil, lento y destructivo de Chéjov. También asoma la diáfana claridad de la poesía, con esos amantes situados frente al lirismo intemperante de su pasión y al río que bordea la ciudad. Nuestra literatura se enriquece con una obra señera y saludable. No hace a su calidad intrínseca, pero es bueno destacar, como un hecho alentador, que "Un hombre de papel" haya logrado colocarse a la cabeza de los "best-sellers" de los últimos tiempos.

NUEVAS COPIAS DE JUAN GUIJARRO

EL autor de "Vino del Diablo" —elogiado por Enrique Banchs y Luis Emilio Soto— ha publicado "Soledal". De nuevo esa facilidad para el canto. De nuevo ese lirismo popular sintético y entrador. Y una facilidad para la construcción de breves síntesis poéticas, de cálida sensibilidad y buen trasfondo humano. Cada copla, en Juan Guijarro es como él la define: "un pasito / que doy, para que mi muerte / viva, cuando me haya ido". A ratos fluye de una inspiración sencilla la filosofícula existencial, como un oleaje que se golpeara contra la quieta muralla de la muerte. La corazonada parece presidir su modo de expresión, contenido y tierno.

LOS CUENTOS DE MARTHA MERCADER

OTRO "best-seller": "Octubre en el espejo", cuentos de Martha Mercader. Suceso muy especial, puesto que esta obra, editada por la Sudamericana, es la primera de su autora. Se inicia con plena capacidad de narradora. No todos sus relatos tienen la categoría decisiva de "El convidado de piedra" y "La isla de hielo", pero siempre se advierte la soltura del creador en todos ellos. Incisiva, directa, Martha Mercader sabe buscar la expresión lineal. Cada uno de sus relatos está resuelto de una manera despojada. Surge el difícil tiempo del cuento, la caracterización rápida e intrépida de los personajes, de un modo suelto y decantado. Su prosa evita toda trampa retórica. Cuenta flúidamente, con cabal sentido del ritmo, tan arduo de conseguir en los relatos breves. Define de inmediato el conflicto y llega a las sorpresas finales con segura lucidez. Por todo esto Martha Mercader, de entrada, ocupa un puesto destacado en la literatura narrativa de los últimos tiempos. Los doce cuentos que componen "Octubre en el espejo" son, en gran parte, un buen testimonio de la vida argentina. El país, de manera incesante, está mirando su rostro y proponiendo una seria meditación acerca de su propio ser. Martha Mercader se incorpora con honor a los que se han entregado, con plenitud de vocación, a esta noble tarea.



LOS MILAGROS DE TOMAT - GUIDO

LA Galería Nexo, tan calificada en los últimos tiempos por sus exposiciones de pintores y sus augurales presentaciones de poetas, edita el sexto volumen de poesías de Francisco Tomat-Guido, titulado sugestivamente "Los milagros invasores". La obra lleva excelentes aguafuertes en relieve de Aída Carballo y Roberto Páez, a la altura de los vehementes poemas que componen esta colección. Francisco Tomat-Guido posee una brillante forma expresiva, sumamente rica, substancial y ardiente. A cada instante, en el laberinto barroco de su creación, surge la imagen extraña y lograda, el palpitar constante de su fuerza esencial. Es el poeta auténtico que, frente a los complicados símbolos de la realidad, se lanza con salvaje furia a desmenuzarlos, a triturarlos con pasión, hasta sus últimas consecuencias. El tema puede ser una isleña del litoral, unas orillas metafísicas, una convocatoria de sombras, el olvido, los pasos del amor, la sangre o su provincia de Entre Ríos, siempre latente en sus pulsos nostálgicos. Desde el tema-pretexto, Francisco Tomat-Guido se lanza a latitudes que convocan, a un mismo tiempo, al desgarrador misterio del universo y el invasor milagro de nuestro propio ser, absorto en una especie de contemplación desolada, transida, final. "Los milagros invasores" es un tenso poemario. Tal vez podríamos llamarlo, para lograr su imposible definición a través de una sola palabra —tal es su fuerte radiación—, meteórico. Eso sí, como si una lluvia de meteoros hiciera un día perdurable en mitad de la alta noche.

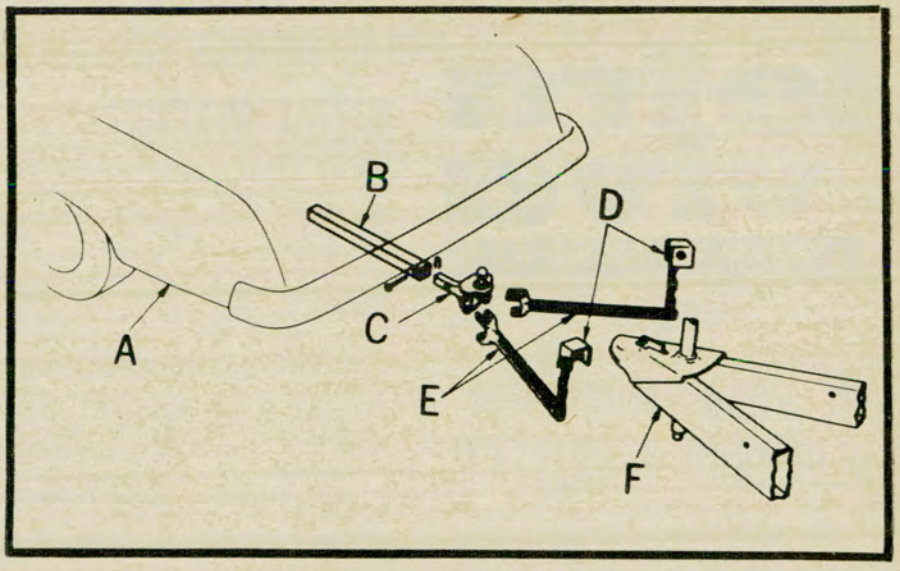
LA INFLACION

ESTE sustantivo inquietante, de manifiesta resonancia peyorativa, ha dejado de ser una exclusividad del léxico de los llamados técnicos en economía y de los políticos serios, para incorporarse al habla cotidiana popular como el equivalente, un tanto impreciso, pero estremecedor como un fantasma, de los peores males que aquejan a la gente que vive de su trabajo. Y aunque no son muchos los que podrían definir en qué consiste y decir a qué se debe realmente esa enfermedad, tan generalizada en nuestros días, todo el mundo la menciona como la fuente más perceptible, inmediata y cierta, de los sinsabores que echan a perder la pasmosa y brillante actualidad de la civilización que estamos viviendo y disfrutando, en la medida... que la inflación nos permite hacerlo.

Los entendidos que tratan de precisar la etiología del mal y la terapéutica, general o particular, aplicable en cada caso o en cada país, aún no se han puesto de acuerdo sobre ello; al contrario, pareciera que la complejidad creciente de la fenomenología económico-social del mundo moderno, hace más visibles y acentúa más las divergencias de juicio entre los tratadistas, sean éstos teóricos puros o economistas prácticos en funciones de gobierno. La confusión no tiende a disminuir, por ahora.

Esto mismo hace que los estudiosos y los lectores inquietos, en general, reciban con satisfacción toda obra documentada y seria que se proponga esclarecer el problema, en lo posible. El profesor Mateo Kaufmann, de nuestra Universidad de La Plata, trata de hacerlo en un libro que la Editorial Bibliográfica Omeba acaba de poner en circulación bajo el título de "Cómo atacar la inflación", redactado con estilo claro y criterio tan ecléctico como objetivo.

Se trata, en realidad, de una tentativa de aclarar los términos dentro y sobre los cuales se mueve la inflación, a través de un minucioso análisis del pensamiento y la doctrina de los especialistas que se han ocupado del cadente tema en estos últimos años. Aquéllos parecen haberse agrupado, por ahora, en dos escuelas o corrientes de ideas y conceptos fundamentales, conocidas como la de los "monetaristas" y la de los "estructuralistas", cuyos autores o sostenedores coinciden en algunos puntos y discrepan en casi todo, lo que el profesor Kaufmann pone bien en evidencia, precisando con claridad las bases de los respectivos criterios. El autor no nos da una solución inmediata y, además, rehuye tomar partido decisivamente en una u otra dirección; pero su trabajo, sobrio y bien escrito, es muy ilustrativo, lo que hace fácil e interesante su lectura, inclusive para los aficionados con insuficiente información de la materia. (M. G.) •



El enganche tipo a cuadro es el que se aconseja a los automovilistas que usan remolques. El diseño indica: a) Coche remolcador. b) Barra de remolque. c) Junta esférica movible. d) Apoyos. e) Brazos amortiguadores igualadores de carga. f) Barra para acoplar.

CONSEJOS PARA LOS AUTOMOVILISTAS QUE UTILIZAN REMOLQUES EN SUS VACACIONES

EL continuo incremento del número de automovilistas que usan en sus vacaciones remolques que son verdaderas habitaciones, los que estacionan en lugares reservados para camping o donde mejor les place, ha determinado a la compañía Chrysler a formular varias sugerencias útiles.

La utilización de estos remolques —no son pocos quienes los emplean los doce meses del año y no sólo en determinadas épocas— es ya común en todo el mundo donde el automóvil es un importante medio de transporte. Se explica que así ocurra: el moderno conjunto para pasar un tiempo en campamentos, o el acoplado más grande que sirve de hogar permanente, brinda facilidad de movimiento y plena libertad para la vida al aire libre, unido ello a un standard de lujo con el que ni se soñaba no hace mucho.

Tres condiciones

Muchos automovilistas, que nunca han remolcado un acoplado se muestran innecesariamente preocupados cuando lo hacen por primera vez. El problema se reduce al mínimo si toman en cuenta estas tres condiciones básicas:

1) Es fundamental lograr un enganche adecuado entre el acoplado y el coche, para poder repartir la carga en forma pareja por todo el largo del vehículo remolcador.

2) Utilizar un coche con fuerza motriz apropiada, con relación de transmisión y eje trasero correcta, para que el conjunto se deslice suavemente, con la máxima comodidad para el conductor.

3) Verificar que el acoplado esté cargado de manera que el peso se encuentre distribuido. Evítase de ese modo el *culebreo* que tiende a sacudir el coche remolcador hacia atrás y adelante, al poner en marcha el conjunto.

El conductor competente se adapta en seguida a las dificultades de estacionamiento, giro y retroceso, una vez que el equipo está bien preparado. Puede lograrse un mayor dominio del volante, mediante ensayos en una ruta de escaso tránsito o en una playa de estacionamiento desierta.

Cuando se va a proceder a enganchar el remolque ha de tenerse en cuenta que la tracción de un acoplado de cualquier tamaño, impone una tensión superior a la normal sobre la carrocería y equipo motriz. Por lo tanto, la elección del vehículo remolcador se basará en el peso completo del acoplado ya cargado, peso que incluirá equipo de viaje, instalaciones, agua, comestibles, combustible para la cocinilla y ropas de uso personal y de cama.

El enganche igualador

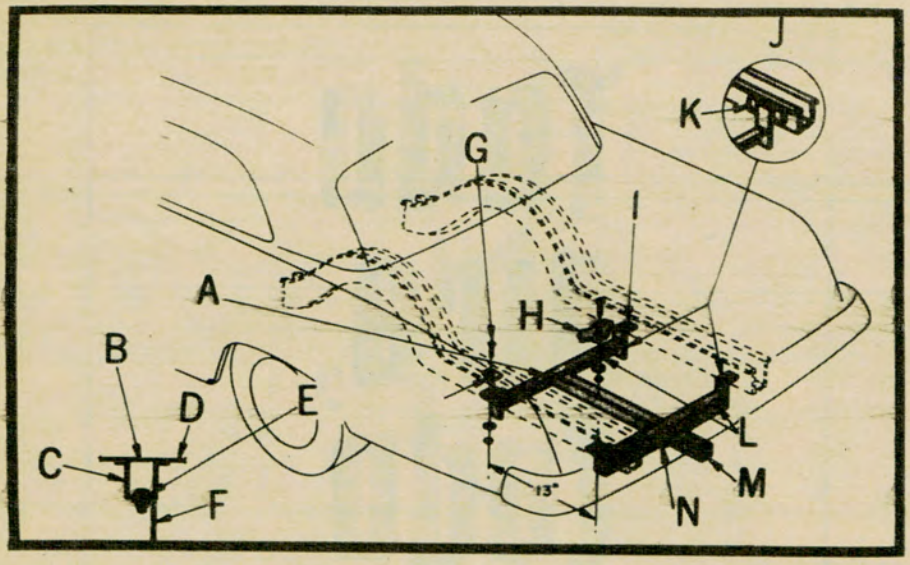
Si se opta por el coche habitual para unirle el acoplado, es indispensable recurrir al enganche igualador tipo marco que se ajusta a la parte inferior de la unidad. Ofrece la ventaja de repartir el peso remolcado entre las partes que componen la base estructural, sin que se sobrecargue ni se exija demasiado a parte alguna del chasis. No es recomendable el enganche tipo eje, porque se correrá el riesgo de sobrecargar el árbol del eje trasero, cojinetes, ruedas y gomas.

Antes de proceder a la instalación del enganche tipo marco es preciso eliminar todo el material de recubrimiento de la parte inferior del coche donde haga contacto el enganche. Sólo de ese modo se mantendrá el torque de 40/50 libras/pie sobre los bulones de unión que fijan el enganche a la carrocería, en coches de peso mediano. Hechas debidamente esas instalaciones, estos automóviles exigen muy poca atención adicional, al margen de la que habitualmente requieren durante su uso normal.

Otros consejos son: cambiar el aceite de la transmisión y el filtro del mismo luego de cubiertas 36.000 millas o tres años, y cada 12.000 millas o año subsiguiente; el lubricante del eje trasero ha de cambiarse cada 36.000 millas o tres años. Este último lubricante —el del eje trasero— ha de conservarse libre de agua para evitar fallas. El agua podría penetrar por el agujero de paso si el eje se sumerge, lo que puede que suceda si se bota una embarcación desde el acoplado. En tal caso es imperioso cambiar el lubricante en seguida.

Otras sugerencias

Como regla general, al elegir un coche para remolcador debe preferirse el más pesado posible con el motor más potente de que se pueda disponer. Aunque los HP estipulados son importantes para el rendimiento general, el torque es lo primordial. Es fundamental preferir para remol-



Muy importante es la elección y buena instalación del enganche tipo a cuadro. El dibujo indica: a) Dejar espacio adecuado entre el hierro ángulo y el tanque de combustible. b) Hacer un agujero de una pulgada en la plancha del piso. c) Soporte de la carrocería. d) Plancha del piso. e) Plancha de ¼" x ⅞" x 2", se necesitan cuatro. f) Banda. g) Conjunto de bulón ⅜", tuerca y arandela de cierre. Hacen falta seis. h) Plancha de piso. i) Banda de ¼" x 2". Se emplean cuatro. j) Construcción soldada de alternativa. k) Lámina de 2-½" x 4" x 0,090". l) Angulos de 2" x 2-¼". Son dos. m) Barra de remolque. n) Codo de refuerzo ¼".

que un coche que desarrolle su máximo poder a la velocidad más baja posible. Esta característica permitirá arrancar con mayor rapidez y subir las grandes pendientes con el menor esfuerzo. Si se utiliza una transmisión manual, es importante también determinar la velocidad en la que el vehículo desarrolla su torque máximo en cada velocidad. De este modo se sabrá qué marcha ha de usarse y a qué velocidad se ha de andar para conseguir el mayor poder de arrastre.

Otras sugerencias para obtener un remolque suave cuando la temperatura del motor indica estado de recalentamiento, consiste en reducir la velocidad en camino abierto; elegir un cambio más bajo al subir cuestas empinadas; colocar la transmisión en neutro y dejar libre el motor en las velocidades más altas, al detenerse en el tránsito de la ciudad.

Muy a menudo se pasa por alto el papel de las gomas para suavizar las tensiones de remolque. Cuando sea posible, debe usarse un tamaño mayor que el especificado en el equipo original, para el vehículo remolcador. Si no es posible ese cambio, ha de aumentarse la presión del aire en todas las gomas hasta un mínimo de 4 libras por pulgada cuadrada sobre las indicaciones normales.

Y, por último,: revisar el interior del acoplado para que los envases que contienen líquidos no caigan de los estantes y dejar las mesas libres de platos.

Después, buen viaje y mejores vacaciones. ●

HAY QUE ENTRAR POR EL BUJE!..



D 017 MAIPU Propaganda

BYC M.R.

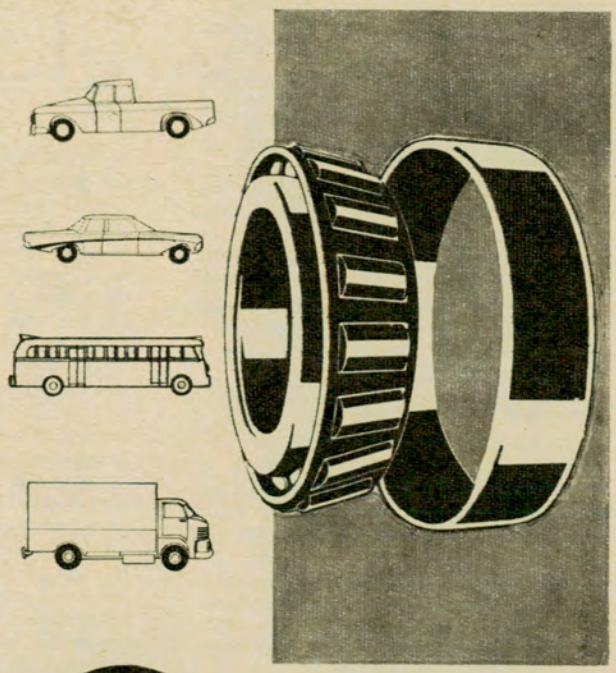
AUTO LUBRICADOS

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

Mantenga en su negocio la línea completa de este repuesto
Solicite catálogo al agente de su zona

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

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



SKF tiene para cada caso el rodamiento adecuado

RODAMIENTOS PARA AUTOMOTORES

Todo gira, todo da vueltas...

Por JOSE JULIO CASTRO

Para Autoclub

ES un viejo mal de la humanidad. Quizá comenzó, como dicen los árabes, cuando alguien cabalgó por primera vez en un camello, o como afirma la gente de mar, cuando alguien viajó a bordo de la primera embarcación. Lo cierto es que los más antiguos escritos que se conocen ya se refieren al mareo. Lo mencionaron Homero, Virgilio, Hipócrates y Cicerón.

Recibe muchos nombres. Desde el vulgar de mareo hasta los más científicos de *"mal de los transportes"*, *"naupatías"*, *"enfermedad cinética"* y *"cinetosis"*. Su definición más completa es ésta: malestar generalizado que se experimenta al viajar en ciertos medios de transporte.

¿Sus síntomas? Muy variados y de diversa intensidad. Lo primero que se nota es falta de equilibrio. Después opresión sobre el estómago, palidez, transpiración abundante, aturdimiento... Parece que los muebles u objetos que nos rodean adquieren movimiento y vida propios. La boca se llena de saliva. Náuseas y vómitos incontenibles. Cuando esos síntomas van pasando, queda flojedad, dolor de cabeza y depresión. Los olores fuertes, como los de comida, tabaco, etc., se hacen insoportables.

El mareo produce abolición de los sentimientos más profundos, desaparecen lo mismo la coquetería que el interés por todo. Hasta el instinto de conservación se debilita; se ha visto, en casos de naufragios, a individuos mareados que rehusaban prestar la menor colaboración para salvar su vida.

Causas y mecanismos

Se ha dicho que su origen es psíquico, que se teme su presencia y entonces se presenta. A eso se achaca que los niños chicos no se marean. Darwin afirmó que entraba por los ojos, pero esta teoría es absurda, porque también se marean los ciegos. Modernamente se acusó al sistema nervioso. Hoy se sabe que la crisis, aunque ampliada por el sistema neurovegetativo, comienza en el sentido del equilibrio, el laberinto, situado en el oído interno. El desplazamiento de las vísceras dentro de la cavidad abdominal contribuye, seguramente, al agravamiento del malestar.

Lo más aproximado a la realidad parece ser esto. Desde la vista, el oído, las articulaciones y los músculos parten estímulos sensoriales hacia el cerebro. Esos estímulos pueden ser aumentados por el temor, la aprensión, la digestión, la atmósfera viciada, la temperatura..., y determinan alteraciones que ponen en marcha los síntomas del mareo.

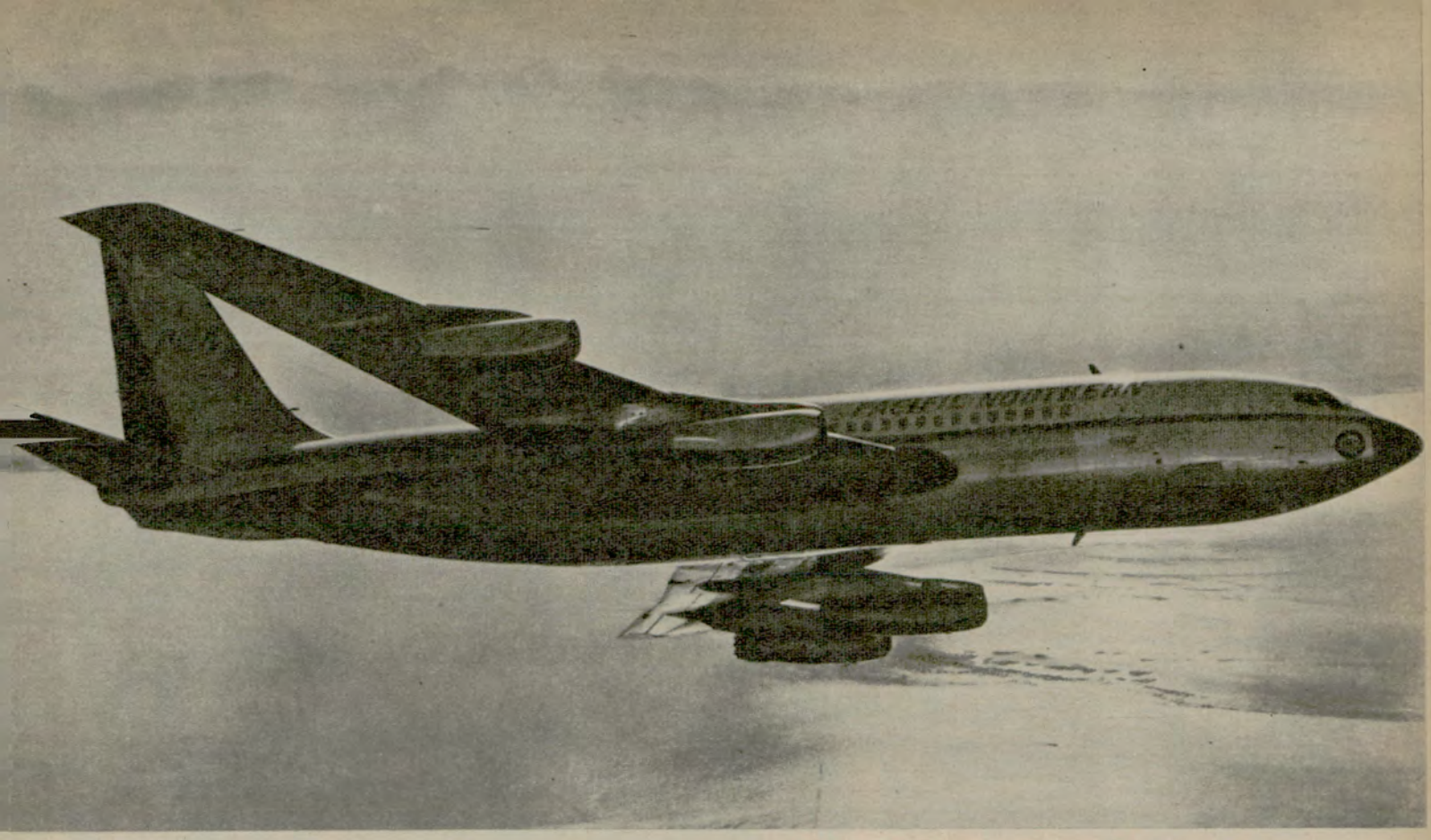
Entre todos esos estímulos son muy importantes los procedentes del laberinto (oído interno), que regula la orientación y el equilibrio. Las modificaciones que el desplazamiento del vehículo origina en el equilibrio corporal estimulan al laberinto y desencadenan irritación nerviosa, que influye mucho en la presencia del mareo. Además de los síntomas que notamos, el mareo produce en el organismo aceleración de la respiración, descenso de la presión arterial y contracción del diafragma.

Números y complicaciones

En los viajes por mar, en barcos modernos con aire acondicionado, se marea, si el viaje no *"atraviesa"* ningún temporal prolongado, solamente uno y medio por ciento de los viajeros. En un barco que *"baile"* y donde la atmósfera viciada y el calor abunden, ese porcentaje se elevará fácilmente hasta el 30 o el 50 por ciento. En automóvil hace falta que la ruta sea abundante en curvas y desniveles para que el porcentaje de mareados se sitúe entre el 3 y el 5 por ciento.

Muchos animales se marean, en especial el caballo, el perro y la gallina, y apenas lo sufren el gato y el mono. Las focas también se marean. Casi todos los medios de transporte pueden causar mareo. Lo sienten desde los que viajan en camello hasta los que se suben en la rueda gigante del parque de diversiones, desde el ferrocarril al ascensor. Desde el avión hasta la cápsula Géminis o el submarino atómico.

Cuando un barco se mueve de firme, lo mismo se marea el capitán que el grumete. Aunque los paracaidistas son jóvenes de fortaleza excepcional y gran adiestramiento, se marean en una proporción que puede alcanzar al 70 por ciento. Los astronautas, también fuertes y sanos, sienten periódicamente en sus vueltas a la Tierra pequeños accesos de mareo.



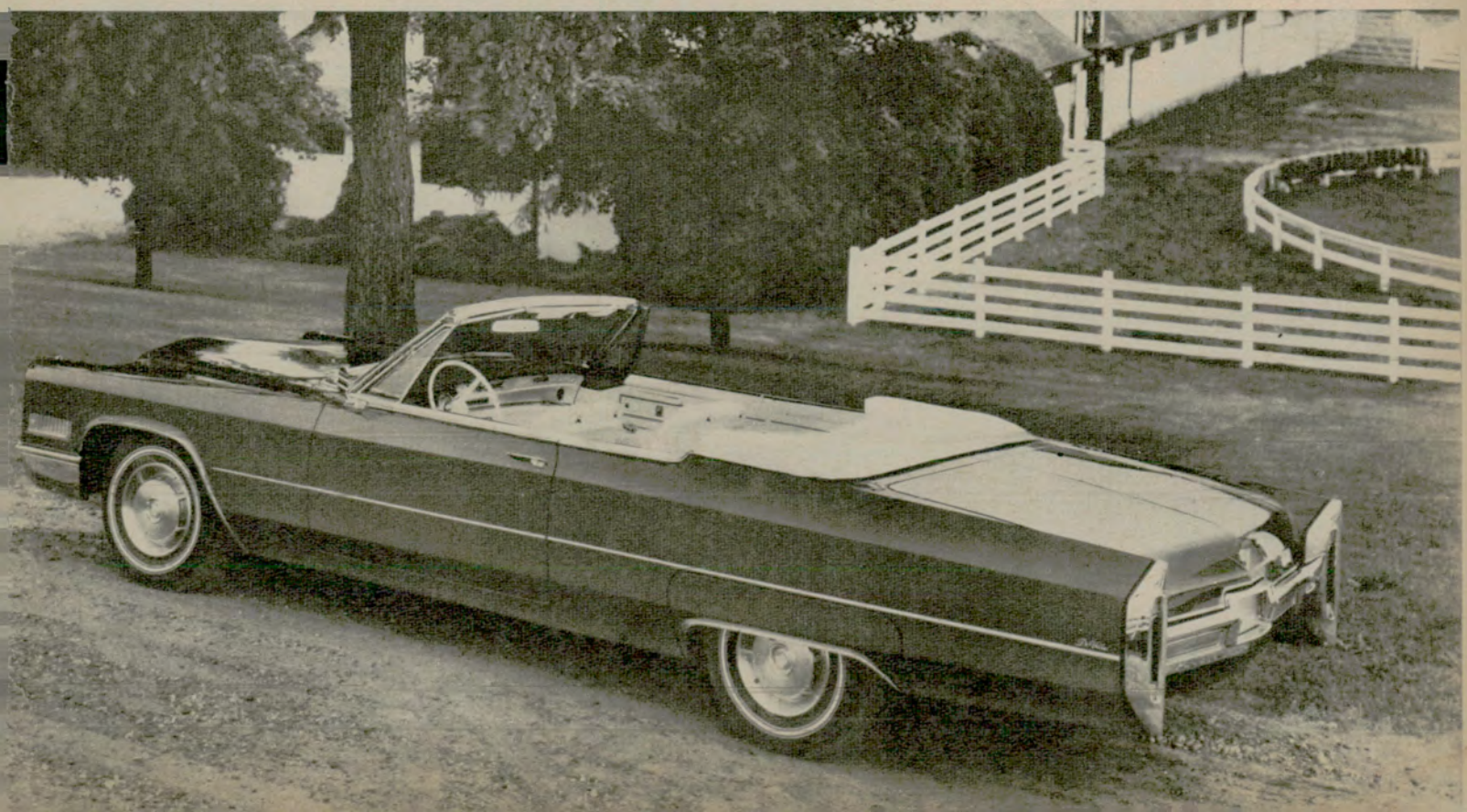
La sensación de mareo en los viajeros de los aviones se combate fácilmente, pues en los modernos jets ello se ha convertido en un raro fenómeno.

●

Aunque se tenga como en este caso un poderoso Cadillac, los pasajeros no están exentos de marearse. Relajación y distracción son buenos remedios para estos casos.

No suelen marearse los niños menores de dos años y las personas de edad muy avanzada. Las mujeres jóvenes son más susceptibles que los hombres, y las personas obesas se marean más que las flacas. Los sordomdos son totalmente inmunes al mareo, sobre todo si han sufrido daños en el oído interno. Entre las profesiones, se marean mucho los artistas y menos los que saben conducir.

El aire puro y fresco, el vientecillo que azota la cara, es un excelente preventivo del mareo. Por eso se aconseja abrir la ventanilla del ómnibus o del automóvil, o asomarse a la borda del buque en marcha, donde no dé el sol. Como en el avión moderno, por la altura a que viaja, no puede abrirse la ventanilla, queda el recurso de ponerse la máscara de oxígeno, cuyo chorro de gas vivificador reanima y aleja el mareo. El calor favorece el mareo. Por eso no convienen



el abrigo excesivo ni la litera con muchas frazadas.

El mareo no puede ni debe descuidarse. Una persona que pasa días y días mareada está expuesta a complicaciones. Pueden presentársele síncopes por el enorme descenso de la presión arterial, o las violentas contracciones musculares de las náuseas repetidas pueden desencadenar, en quien padece del corazón, un ataque cardíaco. En algunos casos ha determinado el parto prematuro.

Consejos generales y particulares

Ya hemos visto la importancia de la ventilación. Siempre que sea posible, se debe viajar en asientos o lugares aireados.

Durante el período menstrual hay mayor propensión al mareo. Las comidas deben ser frecuentes, poco abundantes y compuestas por alimentos fácilmente digeribles. Nada de bebidas alcohólicas. No fumar. Mirar hacia lo lejos, por encima de la línea del horizonte. No ponerse cerca de personas que ya están mareadas.

No apoyarse en paredes que vibran. No poner el cuerpo rígido, procurar que siga los movimientos del vehículo. Caminar con las rodillas ligeramente flexionadas, como lo hacen los "lobos de mar", o sea los marinos avezados. La fatiga disminuye la resistencia al mareo. Las bebidas aconsejables son agua o bebidas gaseosas, siempre sin alcohol, mejor que el café, el té o los jugos de frutas cítricas.

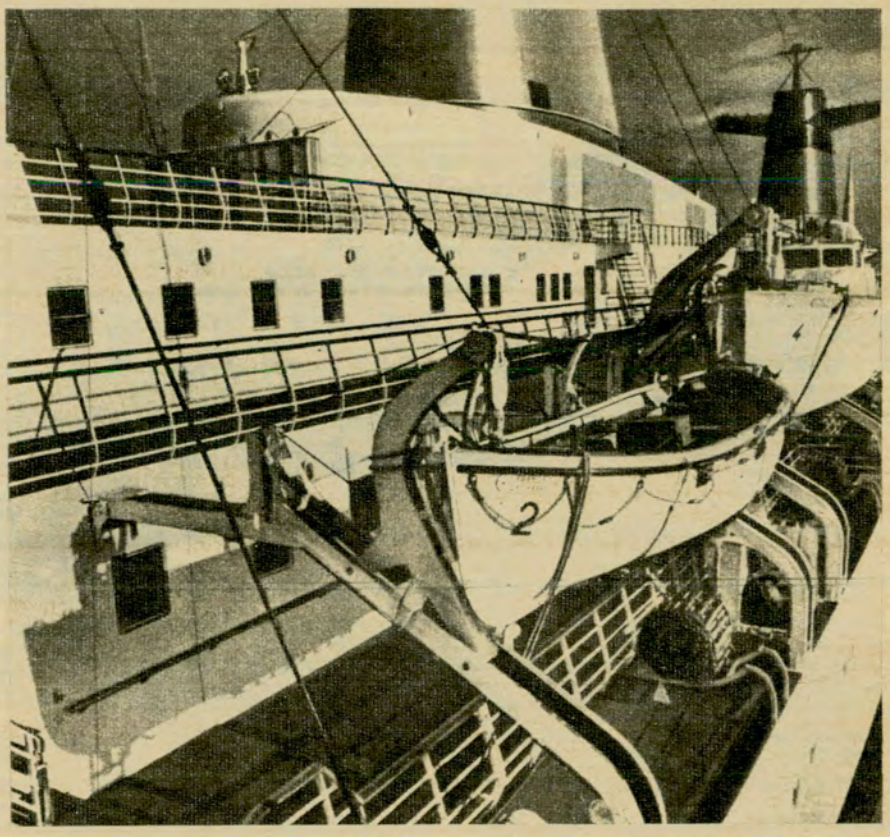
Dormir lo más posible; mientras se duerme no ataca el mareo. Respirar tranquilo y despacio, procurando llenar bien los pulmones.

Los que anteceden son consejos generales. Ahora daremos otros, especiales para los distintos medios de trasporte. (Omitimos el camello, por no considerarlo habitual en nuestro medio).

Si viaja en auto o en ferrocarril

Elija, si puede, un asiento delantero. Lo más cerca posible del chofer, siempre que el olor a nafta no sea demasiado fuerte. Manténgase junto a una ventanilla abierta. Si usted conduce, difícilmente se mareará, porque cuando se está preocupado por una responsabilidad desaparecen los malestares subjetivos. No mire a las cosas o a la gente que va dentro del vehículo. Mantenga la cabeza bien apoyada y el cuello sin nada que apriete. Tampoco nada apretado en la cintura. La conversación y la contemplación del paisaje ayudan a evitar el mareo. Relajación y distracción.

Si viaja por mar: En los barcos hay menos movimiento en el centro y, a continuación, en la popa. Las naves movidas por turbinas vibran menos que las movidas a motor. En sus comidas ingiera abundantes verduras y pan, o sea alimentos que por su volumen llenen mucho el estómago. Evitar la proximidad de las



En los buques hay menos movimiento en el centro y, a continuación, en la popa. Conviene llenar bien el estómago con abundante comida.

cocinas, por los olores. Si es posible, al notar los primeros síntomas, acuéstese en su litera, con la cabina o camarote bien ventilado. Usar una faja o prenda interior bien apretada, que comprima el abdomen. El barco experimenta tres movimientos casi simultáneos: el *cabeceo* (en el cual la proa sube y baja); el *rolido* (al inclinarse primero a babor y después a estribor) y, por último, un movimiento general ascendente-descendente, cuando toda la embarcación sube levantada por una ola, y después baja.

Si viaja por aire: En los aviones actuales, sobre todo en los jets, se ha convertido el mareo en un fenómeno raro. Su ventilación es excelente, los asientos son cómodos. La altura a que vuelan y el radar les ayuda a evitar turbulencias capaces de producir movimientos. Siéntese con comodidad, la cabeza descansada, y tenga a mano alguna revista o libro ameno. No apoye la cabeza en las paredes, por si acaso éstas vibran suavemente. Conviene masticar un chicle o chupar un caramelo, para aliviar el efecto del cambio de presión en los oídos.

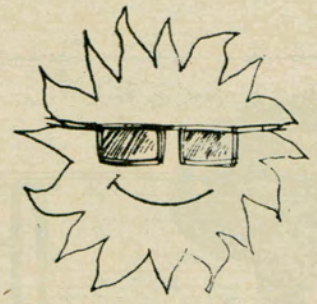
Además, están los remedios

Si sabe que es propenso al mareo y los consejos anteriores, tanto los generales como los especiales, no dan el resultado apetecido, se puede recurrir a remedios. En casos leves pueden resultar eficaces pequeñas dosis de sedantes, recomendados por el médico. Hay dos grupos principales de drogas contra el mareo: unas actúan sobre el sistema nervioso y otras sobre el laberinto (oído interno). Sus efectos secundarios pueden consistir en somnolencia o resecamiento de la boca. Son más eficaces si se toman, para viajes cortos, media a una hora antes de partir. En viajes largos, una vez probados los consejos, se puede recurrir a ellas, por lo general, en dosis de tres tabletas diarias. También se administran en supositorios.

Las dosis repetidas o mayores de esas drogas anulan sus efectos antimareo y las convierten en perjudiciales. Hace unos años, con la colaboración voluntaria de 17.000 marinos y viajeros, se probaron, en una encuesta organizada por la Asociación Médica Estadounidense, los 26 remedios más populares contra el mareo. Parece, por los resultados, que son más eficaces los que actúan sobre el sistema nervioso.

Por lo general, todo termina cuando el barco echa anclas, el auto o el tren se detienen y aterriza el avión. Mas, si durante el viaje, sobre todo si fue largo, no combatió el mareo, pueden quedar consecuencias desagradables como deshidratación, inapetencia, etc. Por eso, por sus síntomas molestos, por lo ingrato del espectáculo de una persona mareada, por todo, en fin, hay que combatirlo. Por eso hemos reunido aquí información y consejos: para que su próximo viaje transcurra sin mareos.

F 969



...Y TAMBIEN
EN VERANO



MUEVASE CON

EL MUNDO

EDICION MAR DEL PLATA Y ZONA ATLANTICA

TEMPORADA INTERNACIONAL F3

Azul de Francia en la Primera de la Serie

Por G.J.R

Para Autoclub
Fotos de Jaime G. Font

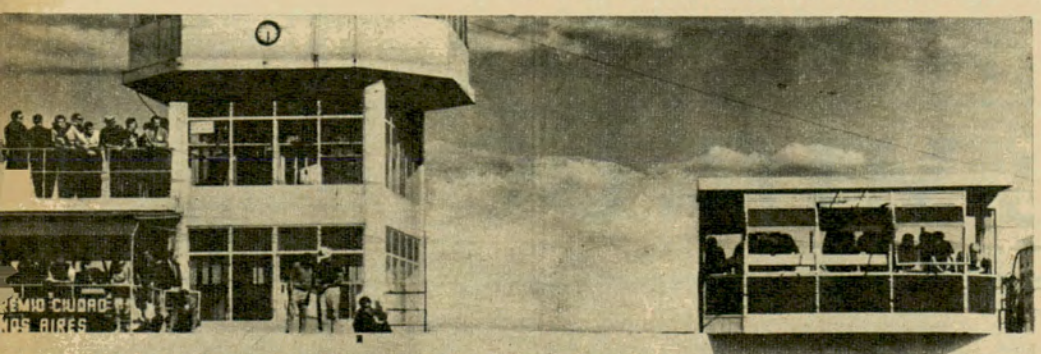
LA *Temporada* está en marcha, y esta palabra tiene para los aficionados el completo significado que hace años inauguraran en el circuito de Retiro otros corredores extranjeros, con algunas pequeñas diferencias.

Eran coches más grandes, más potentes y representaban la mejor de las categorías que en ese entonces corrían. Traían a los asombrados ojos de los argentinos visiones que sólo a través de las fotos se habían presenciado, y llenaron con su presencia y su acción un hueco que la Argentina, automovilísticamente hablando, tenía.

Era una especie de integración a un automovilismo que siempre admiramos, pero que, en parte, voluntariamente, en parte, obligados, por razones de distancia y caminos, habíamos hasta entonces desaprovechado. Esa semilla fructificó en sucesivas *temporadas* con otros hombres y otras máquinas, pero con el mismo ideal. Y prueba de la bondad de la semilla y de lo que la buena tierra puede hacer, es ese pequeño regalo que a los argentinos nos hizo un señor de nombre Juan Manuel y apellido Fangio, que cinco veces obtuvo un título de campeón mundial, que a todos nos



Jean-Pierre Beltoise, vencedor en la primera prueba de la temporada internacional Fórmula 3, organizada por el A.C.A., se clasificó campeón de Francia en 1966 en Fórmula 2, y en 1965 en Fórmula 3.





Los preparativos anteriores a la largada de una de las etapas de clasificación han sido captados por la cámara fotográfica con minuciosa y elocuente objetividad. Todo en ese instante gira en torno de la actuación y posibilidades de los bólidos.

parece, en parte, propio, y que, por supuesto, nos llega al corazón.

Luego, vaya a saber por qué razones, nos dejamos estar y lo perdimos, en un abandono que a todos nos duele. Cuesta hoy mucho trabajo recuperarlo, y baste decir que la *temporada* actual, la misma que aplaudimos es de Fórmula 3, que si bien puede entusiasmar a muchos, no deja de ser sólo un peldaño, necesario y a veces imprescindible, para que un corredor llegue al final de una escalera que ofrece siempre fama y honores, pero también su inevitable cuota de riesgo y sacrificio.

El multicolor aspecto de los coches revela sus distintos orígenes y es parte integrante del necesario pintoresquismo de una categoría promocional, en la cual jóvenes generaciones de pilotos buscan, domingo a domingo, demostrar una calidad que les permita pasar a las fórmulas más potentes.

Esta característica de categoría *filtro* tiene, por supuesto, sus ventajas y sus inconvenientes. Para el público es la garantía de una lucha franca, despiadada, a veces demasiado, en la cual no se da ni se pide cuartel. Es una lucha en la cual casi todo vale, y es frecuente que un conductor vea un neumático de un coche rival pasar peligrosamente cerca, no ya de su coche, sino de su misma cara. Es la repetición del trompo, del incidente en la curva, del amontonamiento explosivo de coches, catapultados por la reacción en cadena de un despiste inicial, y donde el índice de roturas mecánicas proviene no sólo de una limitación reglamentaria en el peso, sino de golpes en su más pura y original expresión.

Para el corredor la cosa cambia. O por nacimiento y formación forma parte de la generación F-3, como los coches, o se encontrará desorientado y confundido ante la baraúnda de un sistema que no comprende.

En el primero de los casos, hombre y máquina se confunden y forman, por así decirlo, la unión ideal. Una unión que nace en el tablero de dibujo al diseñar el auto, y que requiere un conductor que también haya sido diseñado por la naturaleza y la vida, como una prolongación del coche que va a conducir. Y los hay. Ellos son los *inspirados*, los *iluminados*, los *intuitivos*. Los otros, en mi opinión, no tienen cabida en la Fórmula 3. No solamente cabida física, ya que los coches son muy chicos, sino que jamás se ubicarán dentro del concepto que, bueno o malo, la fórmula tiene y que es vital asimilar, para sentir a menudo que la bandera a cuadros señala, antes que a otros, el fin de la carrera y el triunfo esperado.

Todo ello hace que la chance argentina, entrando en el tema de nuestra temporada, sea escasa. Faltan muchas cosas para lograr un triunfo. Máquinas adecuadas, asistencia mecánica adecuada y pilotos adecuados con entrenamiento adecuado. Mal que nos pese, debemos resignarnos a ser espectadores, desde afuera o dentro de la pista, pero espectadores al fin.

Y el problema, si bien de relativa y fácil solución, no es en modo alguno de rápida solución. Admitiendo lograr el respaldo financiero necesario para la adquisición de máquinas, debe contarse con todo un equipo que se integre al ritmo de carreras que la Fórmula 3 cumple en Europa y, una vez hecha su propia experiencia en el terreno, con mecánicos adaptados y pilotos dedicados de lleno a ese tipo de carreras, entonces podríamos estar en igualdad de condiciones con los mejores hombres que nos visiten. Y a partir de allí cualquiera —ellos o nosotros— podría ganar. Antes, no.

Por ello, el resultado del autódromo, en la primera carrera, era previsible, si no en el ganador, en cuanto a quienes no podrían ganar. El triunfo del francés Beltoise —un típico hombre Fórmula 3— señala no sólo la adaptación personal sino la posesión de un medio mecánico excelente, la asistencia técnica constante en un mismo nivel y una reunión de detalles que los argentinos —elija la causa que prefiera— no tenemos.

Por otra parte, no debemos olvidar que se corrió en un autódromo, y esto es una ventaja adicional para los nuestros.

Si admitimos, como los hechos lo demuestran, que el grado de entrenamiento de los europeos es muy superior, si reconocemos su mayor capacidad para adecuar más fácilmente los detalles de suspensión a los requerimientos de distintos circuitos y pavimentos, fácil es advertir que un circuito difícil, más peligroso para el conductor que el autódromo, y con pavimento rugoso y en mal estado, les permitiría aumentar aun una ventaja que ya en trazados fáciles se hace evidente.

Todo esto tiende a valorar en su justa medida el esfuerzo argentino. No se puede pedir a nuestros pilotos adaptación instantánea a máquinas diametralmente opuestas a las que están habituados a conducir. No se puede pedir a los responsables del mantenimiento mecánico que cumplan su función con resultados óptimos sobre máquinas a las que no están acostumbrados, de las cuales no tienen suficiente experiencia y que, a veces, representan problemas distintos, en razón de sus distintos orígenes. Si un problema logístico moderno es la normalización del material, para simplificar su atención y mejorar el rendimiento, el muestrario, si bien diversifica las chances, puede, por vía de la ineficacia del rendimiento, anular por completo la ventaja anterior.

Y así cerramos nuestro comentario. Que no ha querido ser optimista ni pesimista, sino realista. Estos son los hechos tal cual los entendemos, y el lector sacará las conclusiones.

Voluntariamente hemos optado por no reseñar la carrera en su desarrollo porque la información radial y periodística ya lo hizo oportunamente. Eso sí, creemos, en otro aspecto, haber contribuido a señalar al lector algunos hechos que, meditados, ayudarán a explicar el porqué de esos resultados. Y la explicación de las cosas, es, a veces, tanto o más importante que las cosas mismas. •



En medio de la curiosa expectativa de la muchedumbre, reunida en el autódromo municipal, para ver la iniciación de la temporada internacional de Fórmula 3, la bandera a cuadros es bajada para confirmar el triunfo del volante francés Jean-Pierre Beltoise.

Jean-Pierre Beltoise, el experimentado y eficiente corredor de la máquina Matra, comenta con sus compañeros de equipo su impresión sobre el circuito.





Esta es la "madrina". Yegua overa de pura raza criolla.

H.P. DE CRIOLLA CEPA: LA TROPILLA

Fue un sistema de transporte típico de nuestras llanuras

Por
MAXIMO AGUIRRE
Para Autoclub

RUMBO al sudoeste bonaerense enfilamos los declarados 135 H.P. del sedan último modelo. Soslayados el caserío y las quintas del Gran Buenos Aires, pronto la *"pista homérica"* de Cunninghame Graham se extiende delante del capot hacia ilimitados horizontes de pampa y cielo. Ensimismados montes lejanos, se aproximan, pasan, y finalmente el camino los deja atrás para correr hacia nuevas soledades. Kilómetros y kilómetros, en la opresión del pie y el pertinaz jadear de la máquina. La mirada ahonda en horizontes de espacio y de tiempo, corriendo "costilla a costilla" con el pensamiento. Si éstas todavía son soledades, ¿en qué proporción lo serían hace cien años? Estos kilómetros de hoy, que el automóvil cubre de sol a sol en cantidades varias veces centenarias, ¿cómo se transitaban en los tiempos cuando la pampa se medía por leguas de galope?

Entonces...

Entonces para salvar estas distancias, que aún hoy mismo nos abruman, sólo existía un medio, palpitante, natural:

Trabada la yegua baya, los zainos oscuros, integrantes de esta tropilla de "un pelo", la rodean, mientras el criollo patrón para "a mano" y se dispone a agarrar el caballo elegido para ensillar

el caballo, de regreso a las pampas donde quizás el équido primitivo ensayara, siglos atrás, sus escarceos y retozos, como monta del conquistador hispano. El caballo, proliferado en bagualadas que asombran a los cronistas por el número de animales cimarrones que las integran, es el inicial H.P. criollo en manos del gaucho y del indio. Guapos y *galopiadores sin yel* son aquellos pingos formados en la dura selección natural de un medio que sólo admite la procreación del más fuerte. En la pampa de entonces no había galpones para las heladas de junio ni montes de eucaliptos para los solazos de enero. Y duros de intemperie, se formaron aquellos gateados, lobunos, tostados, overos, zainos, alazanes, bayos, que impulsaron los más rápidos sistemas de movilidad del hombre de estas tierras, rural o urbano, desde la colonia. Fabulosas son las distancias que se salvan en mérito a su guapeza y rusticidad. Extranjeros frecuentadores del caballo europeo, se asombran de los increíbles esfuerzos que pueden rendir estos animalitos sin otra alimentación que el pasto que ellos mismos arrancan del suelo, ni otro cuidado que un balde de agua sobre el lomo, luego de una jornada de agobio.



El del galope corto

Eran, sin dudas, de galope corto, como los cantara Belisario Roldán; pero su aliento para las interminables marchas a campo traviesa, con pasto o sin él, con aguadas próximas o lejanas, podrían medirse con los esfuerzos calibrados del record. Richard Seymour, un animoso inglés que galopó tierras del sur cordobés y santafesino hace un siglo, se maravilla del aguante de este caballo criollo, de mediana alzada, policromo pelaje, sin mezcla de sangre extranjera, como que se conoce por *caballo del país*. Y como Seymour, muchos otros, que dieron en observar las cualidades de este caballo auténticamente argentino. Las mensajerías o diligencias eran arrastradas por caballos criollos lanzados a gran galope, y las que cubrían la distancia entre Buenos Aires y la antigua Villa de Luján, seguramente iban más ligero que algunos trenes que hasta no hace mucho padecimos los viajeros de esa línea, o aquellos automovilistas que los domingos tienen la desdicha de transitar por la ruta 7. En 1810, Calixto Gauna, patriota salteño, se viene de Salta en ocho jornadas, recorriendo 300 leguas para traer a Buenos Aires la adhesión del Cabildo de la heroica y gaucha provincia norteña. Y por cierto que no vino en automóvil.

Las tropillas

Si hoy mismo, cuando el motor achica distancias cada vez más, la dilatada llanura bonaerense se nos aparece con proporciones de inmensidad, ¿qué impresiones recibiría el viajero de un siglo atrás, que las transitaba a tranco y galope? De un acuciante deseo de llegar antes, nació, sin duda, la idea de la tropilla, en la siempre alerta inspiración natural del criollo. Y así fue creado, por nuestros paisanos, este original sistema de viajar, único en el mundo, por lo menos en lo que se refiere a la manera de conducir caballos de remuda. El tranco es lerdo, el galope aplasta finalmente al montado. El trote, ese aire natural de marcha del caballo, puede mantenerse por horas y aún por días, sobre todo si el animal va libre de carga. Sobre lo elemental de esta conclusión se forma la tropilla; y ya está el gaucho, escogiendo los chuzos para entablar la primera tropilla. Pueden ser seis, o veinte o treinta o más, lo mismo da. Fierro sabe que:

"El animal yeguarizo (perdónen-
[mé esta alvertencia)



Como en los viejos tiempos, el hombre ha echado la tropilla por delante, con su yegua madrina overa negra, a la que siguen los once gateados dócilmente. Son los H.P. de los primitivos viajeros de las llanuras rioplatenses.

"es de mucha conocencia
"y tiene mucho sentido.
"Es animal consentido:
"lo cautiva la pacencia.

Con eso, con *pacencia* —una paciencia que no se concilia con alguna pretendida crueldad del criollo para el caballo—, el hombre rural argentino formó su *equipo* de marcha, con caballos de refresco que trotan junto al que cabalga, obedientes a la yegua madrina que, a su vez, enderezará orejas y rumbo al oír su grito o su silbido.

H. P. de un solo pelo

Así cruzó el argentino de ayer estas soledades, salvando, no pocas veces, grandes distancias con una celeridad que hoy mismo nos asombra. Claro que antes tuvo que *hacer* a la yegua madrina, enseñarle a *parar a mano*, a andar acollarada a cada uno de los integrantes de la tropilla —¿por qué algunos *folkloristas* insistirán con letras cantables donde confunden *tropilla* con *manada*?—, acostumbrarla a *hacer punta* y *sin cortarse* cuando, finalmente, en la emergencia se disponga a *echar la madrina por delante*. Luego tuvo que educar a todos y cada uno de los integrantes de aquel contingente trotador a agruparse junto a la yegua, a seguirla dócilmente, sin disgregarse, a dar el frente, alineados como milicos, a la sola voz de ¡formen!, de su adiestrador.

Entablar una tropilla, esto es, adiestrar un conjunto de caballos para que el hombre, sin necesidad de mantenerlos amarrados, pueda disponer de ellos a su arbitrio, conduciéndolos, incluso sin mezclarse con otros yeguarizos también amadrinados, pero pertenecientes a otra tropilla, evoca el original sistema de viajar de pasadas épocas, pero también nos habla del ingenio y baquía de esos criollos que supieron cautivar con *pacencia* a los pingos de su tropilla, valorizada en la unánime tonalidad de su pelaje y el *estado* que denuncia el cogote morrudo y la prolijidad del arco de sus tuses. Pese a lo ya casi legendario de sus orígenes, todavía solemos verlas en nuestros campos —y que Dios no permita desaparezcan de ellos—, cantando en los cencerros la *huella* galopadora y galante de Silva Valdés:

A la huella, a la huella
de mi tropilla
el que cuida sus fletes
contento ensilla.
Unos para el trabajo
otros para el domingo
y para ver la china
el mejor pingo...

SUBASTA ESPECIAL DE MAQUINAS DE IMPRESION

En fecha próxima, que se dará a publicidad oportunamente por intermedio de los órganos periodísticos de mayor difusión, el Automóvil Club Argentino hará vender en pública subasta, por intermedio del Banco Municipal de Préstamos, la totalidad de las máquinas impresoras de su imprenta, ubicada en la Avenida del Libertador 1850, 4º piso.

La totalidad de las máquinas impresoras se halla funcionando y pueden ser inspeccionadas, inclusive en días feriados.

El detalle de los elementos a subastarse es el siguiente:

"Ausburg", plana, medidas 82 × 118, con ponepliegos automático, motor de 5 HP, y todos sus accesorios.

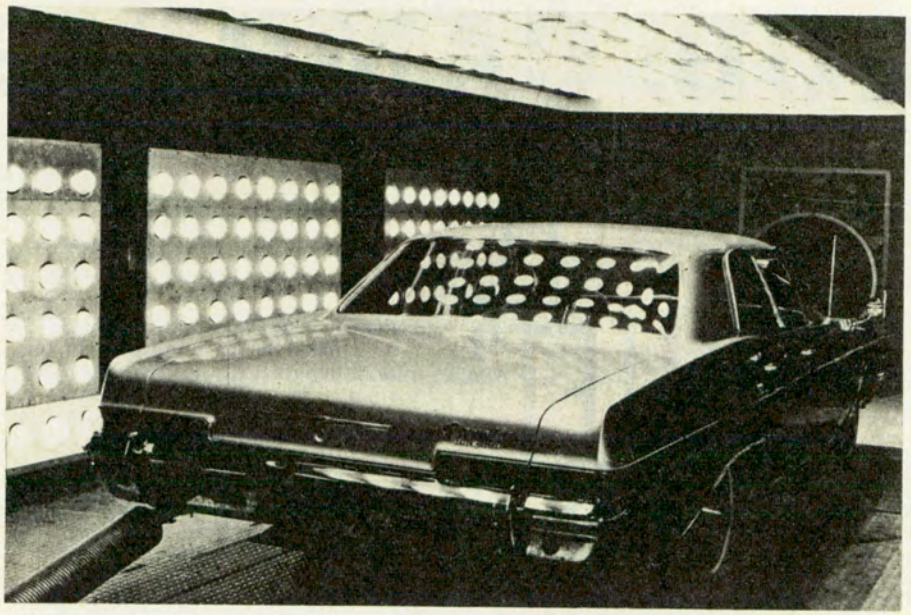
"Johanisberg", plana, medidas 65 × 95, con ponepliegos automático, motor de 3 HP, y todos sus accesorios.

Minerva a plato "The Chandler", accionada con motor de 1 HP. Medida de impresión tamaño oficio.

Minerva a plato "Diamant", accionada con motor de 1 HP. Medida de impresión doble carta.

Automática "Givot", vertical, con motor de 1 HP. Medida doble oficio.

Metal de composición, empastelado; cinc de grabados, desmontado; cuchillas de guillotina en desuso; numeradoras importadas, fuera de uso, etc.



Una de las pruebas a que son sometidos los acondicionadores de aire para automóviles. Poderosas lámparas infrarrojo son colocadas en el techo y a los costados del rodado, produciendo temperaturas de 40 grados.

ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOVILES

SON UN ACCESORIO DE USO CORRIENTE EN EL JAPON

EL uso de acondicionadores de aire en los automóviles es hoy detalle corriente en Japón. Su difusión, en constante crecimiento, se basa en la gran eficacia demostrada por estos accesorios, a la que se une un diseño moderno y elegante.

La firma Toshiba, la mayor productora nipona de artículos eléctricos y electrónicos, recientemente lanzó a la venta los nuevos modelos, en los que se han introducido detalles para su mejor enfriamiento y mayor duración. En una prueba reciente efectuada por sus técnicos en Bangkok, Thailandia, un acondicionador de aire para automóvil hizo descender la temperatura ambiente de 39° a 19° en sólo media hora.

La planta industrial fabrica acondicionadores en versiones tipo caja y de panel. Estos últimos se han impuesto en las predilecciones del público consumidor. Los compresores de estos accesorios soportan saltos y sacudidas en los peores caminos y funcionan suavemente aún con un empleo irregular. Un sistema de relay automático protege al acondicionador contra el recalentamiento durante los viajes efectuados a poca velocidad o cuando el motor se encuentra en punto muerto.

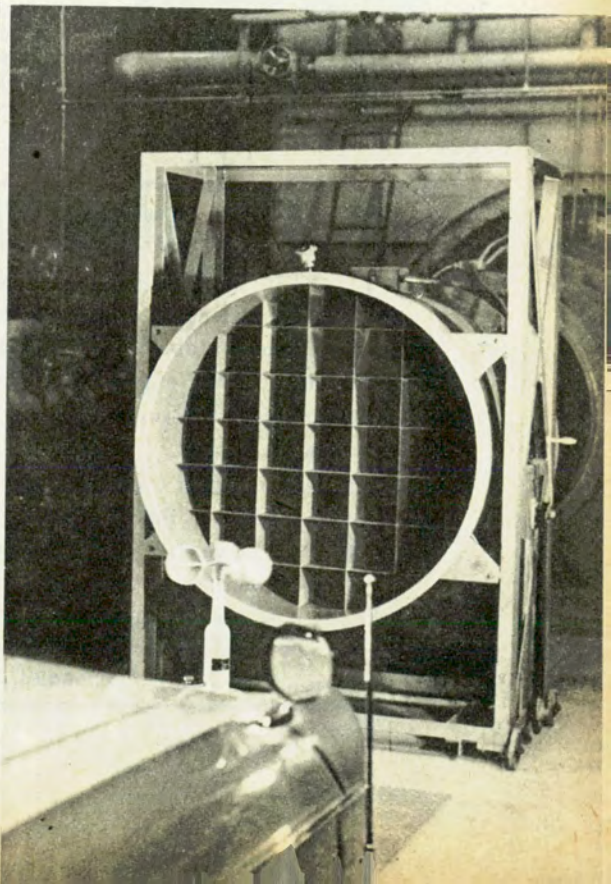
Los ingenieros de Toshiba han diseñado nuevos equipos de ensayo especiales, en los cuales se probarán los acondicionadores en condiciones aún más extremas. La prueba con el "dínamo para chassis" será una de ellas: el acondicionador, instalado debajo del tablero del automóvil, pasará por experiencias que excederán las peores condiciones de temperatura y caminos.

Esta prueba consiste en lo siguiente: las luces infrarrojas, colocadas en el techo y a los costados de la unidad automotriz, producen un total de 45 kilovatios de calor eléctrico (40°). El automóvil es inmovilizado, con sus neumáticos colocados sobre grandes cilindros ubicados en el piso. Los tambores giran a una gran velocidad —160 km. por hora, para automóviles; 80 km., para ómnibus— y producen fuertes vibraciones, a fin de observar el comportamiento del acondicionador en las circunstancias más rigurosas. Y, por último, un gran ventilador introduce aire en la cabina, el que es calentado a alta temperatura por las lámparas de infrarrojo. •

Este poderoso ventilador lanza ráfagas de aire caliente sobre el radiador del automóvil. El aire es calentado por las lámparas infrarrojas.



Las ruedas traseras son suspendidas sobre cilindros. Giran a 160 kilómetros por hora y producen fuertes vibraciones para observar el comportamiento del acondicionador.



AUTOCLUB: CAMPING,





EL "BALLET" DEL CHAFALOTE

Por
SANTIAGO PITA ROMERO
Para Autoclub

—¡*PARECE una trucha!* —gritó entusiasmado el niño que acompañaba al pescador durante la excursión por el Alto Paraná—. *¡Salta igual que una trucha!*

—*Salta más que la trucha* —corrigió el pescador— *y se arrastra como el dorado.*

La lucha milenaria entre el hombre y la bestia había comenzado una vez más. Un pescador luchando por cobrar a la naturaleza una de sus criaturas. El chafalote, al sentirse clavado, se debate en una extraña danza. Salta fuera del agua, cabecea, se zambulle hasta el lecho del río y se arrastra, busca los pajonales de la orilla, aumenta y disminuye la velocidad, no se entrega, no afloja...

Van pasando los minutos y la tensión aumenta. El pez va perdiendo terreno y el niño se impacienta. El pescador se muestra más cauteloso que al principio. El chafalote conoce las artes de Houdini y sabe zafarse del anzuelo. En esta etapa final de su lucha por sobrevivir hay que tener más cuidado que nunca, medir la tensión del hilo, irlo trayendo poco a poco.

El hombre ha vencido una vez más. El chafalote, ya entregado, es izado a la embarcación. El niño quiere tocarlo, pero el pescador no lo deja. Tiene dientes muy grandes y al abrir la boca el anzuelo se suelta. No estaba clavado: si hubiera soltado antes el señuelo, el pez se hubiera salvado, pero su instinto de cazador, más fuerte que los otros, lo ha perdido.

La historia narrada hasta aquí es real. Duró veinte minutos y culminó esa noche con un delicioso plato de pescado ahumado.

Algunos datos

Hasta hace poco la pesca de esta especie, que abunda a todo lo largo del Paraguay y del Uruguay y que durante el verano puede lograrse inclusive en la zona del Delta, y hasta en la Costanera, estaba muy poco divulgada.

Hoy ya se la practica un poco más, y quienes la conocen sostienen que las condiciones deportivas de la especie son mayores que las que ofrecen, cada una en su tipo, la trucha y el dorado.

COMUNICADO A LOS NUEVOS "CAMPEURS"

USTED ha tomado ya una inteligente decisión y está abocado a equiparse para sus próximas vacaciones fabulosas a costo mínimo, haciendo camping. Es muy importante entonces que se oriente inteligentemente (sus vacaciones y sus pesos son sagrados).

Su carpa, trailer o casa rodante deben reunir cualidades fundamentales de construcción, detalles muy sutiles de elegancia y confort. Los materiales deben ser muy probados, las telas de perfecto impermeabilizado y de teñidos firmes.

Sus bolsas de dormir, colchonetas y accesorios deberán ser livianos y funcionales, efectivos y durables (ningún equipo es económico, si no dura o no sirve).

Usted necesita verdadero y desinteresado asesoramiento, por ahora. Por ello, confíe en las marcas acreditadas, clásicas y serias. Despreocúpese entonces de todo problema confiando su equipamiento a Eurocamping, de Paraná 761, Capital (horario de 9 a 19.30 horas). Estacionamiento gratuito en Córdoba 1368. Descanse en las buenas marcas que allí se venden y en los ventajosos planes de pago a bajo interés y rápido trámite de obtención.

Si usted es un experimentado "Campeur" no necesitaba leer el comunicado, pues ya conoce lo que es Eurocamping y también su utilísima "Primera Guía Incompleta de Camping 1966-67" ●

CAZA Y PESCA









Se lo distingue por el nombre de *chafalote* o *"pez machete"*, o *"pez perro"*. *Chafalote* quiere decir machete, y el nombre se ajusta perfectamente a la forma del pez, largo, un poco curvo y de un color acerado, que brilla durante el salto como la hoja de un cuchillo. *"Pez perro"* se le dice por la potencia de su mandíbula, que no suelta señuelo, como el can cuando se prende a la presa. En guaraní es *"pirayaguá"*.

Es un pez de buen tamaño y peso: el ejemplar adulto tiene, de cabeza a cola, unos 80 centímetros, y pesa entre tres y cuatro kilos y medio. Pueden encontrarse otros más grandes y pesados, que, a juicio de los conocedores, son los más longevos, pero presentan una deformación en el lomo y otras características más: los dos dientes que salen de la mandíbula inferior, al frente de la cabeza, crecen desmesuradamente y atraviesan la parte superior de la cabeza, para emerger a la manera de colmillos o cuernos. Y también los hay muy pequeños, como los que los amigos de la *Asociación Argentina de Pesca* sacan en sus lanzamientos desde la Costanera Norte, que rara vez superan los 500 gramos.

Ventajas sobre otras especies

Explican los expertos que una de las ventajas de este tipo de pesca, que puede practicarse con éxito durante todo el año, es que con el mismo señuelo se puede sacar, además del chafalote, el dorado o la tararira, especies las tres llenas de encanto para el aficionado.

Se aconseja la caña liviana, para spinning, con nylon 0,30 y señuelo y cuchara voladora, con anzuelo simple encarnado en bagre o mojarra, aunque, según dicen, con triple también se saca. Cincuenta centímetros de "leader", para evitar el corte, y reel frontal.

Buena vista

La característica más saliente del chafalote es su vista privilegiada, que le permite distinguir el señuelo y no caer en la trampa que le tiende el



En la exposición más natural, la línea completa H. P. CAMOU, complementos deportivos, náutica. Atención todos los días de 9 a 21 horas, en:

Pionero

ESPAÑA 1095 S. ISIDRO Bs. As. T. E. 743 - 7205

MARCA ES SEGURIDAD

FABRICA
CAMPING SPORTS

CARPAS FABULOSAS, CON LAS MEJORES TELAS DEL PAIS

20 modelos para todas las necesidades.
OFERTA DEL MES:
Carpa 3 personas, total .... $ 8.200.—
" 4 " " .... $ 9.000.—
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

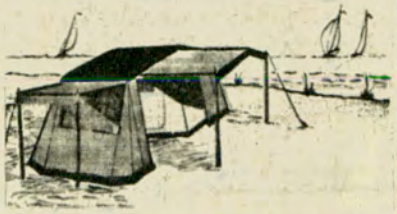
H. P. CAMOU

Creadores de novedades en Camping. Inmejorables precios.

Carpas tradicionales y tipo Bungalow de la línea

Pionero

Modelos exclusivos para: AUTOMOVILISTAS, CAZADORES Y PESCADORES.



Bolsas de dormir, colchonetas, catres y bidones plásticos. Complementos deportivos.

EMBARCACIONES PLASTICAS

ATENCION TODOS LOS DIAS DE 9 A 21 hs.

ESPAÑA 1095 - S. Isidro - Bs. As. - T. E. 743-7205



BOSCH
CAMPING

Venta y alquiler de carpas. Todo para el Camping, Trailers, Casas Rodantes y Motonáutica.

Créditos y descuentos a socios del A. C. A.

Galería Vía Norte, local 8

Av. del Libertador 13059 Martínez

BUENOS AIRES

TODO PARA EL ACAMPANTE

VENTA POR MAYOR Y MENOR.
ALQUILER DE EQUIPOS.
ASESORAMIENTO.

CAMPING ***FABRICANTES DE:***

BOLSAS DE DORMIR y MOCHILAS MODELO UNIVERSAL PARA 30 y 40 kg — CREDITOS.

Descuentos a socios del A. C. A.

VERA 621 (1 c. Est. Cánning - Línea "B") T. E. 54-2083

a pasitos de Corrientes 5300

Bru-mi

Deportes

CARPAS DOBLE TECHO "DUVE" SPORT
2 personas ..... $ 12.900.—
3 y 4 personas .. $ 22.900.—
4 y 5 personas .. $ 29.900.—
DORMIBOLSA "PIONERO" de $ 3.600.— y $ 4.400.—
COLCHONETA NEUMATICA, $ 4.400.— y a $ 5.500.—.
BORCEGUIES DE CUERO Y SUELA DE GOMA, $ 1.890.—
COCINA - FAROL "HUNE" $ 5.990.—
MOCHILA CON ARMAZON para 25 kg $ 3.900.—.
Gran surtido de mesas y sillas plegables.



CREDITOS - Descuentos a socios del A. C. A.

H. IRIGOYEN 84. T. E. 792 - 3444 - MARTINEZ



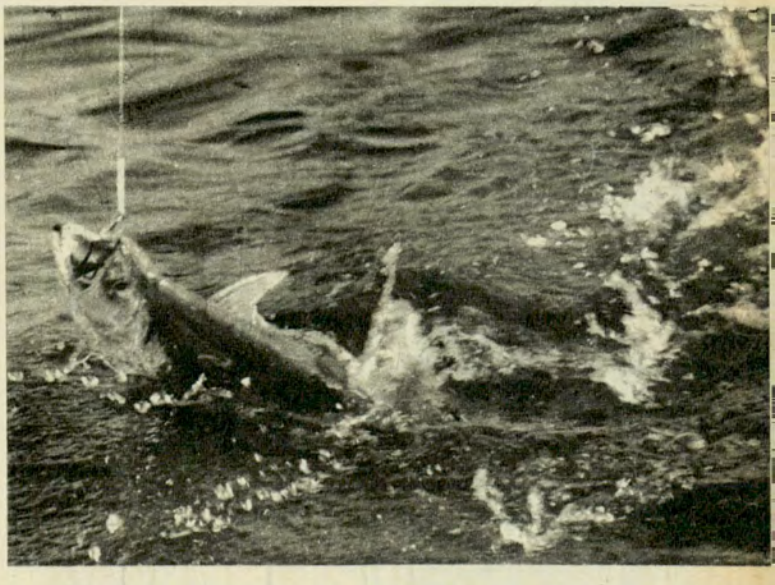


pescador. Recomiendan elegir las bocas que producen los arroyos al desembocar en el río para encontrar la especie, que penetra en ellos en busca de presas, más que para alimentarse para satisfacer su instinto de cazador.

Elegido el lugar, es conveniente no hacer ruido, para no alertar al pez, que se anunciará con un borbollón apenas perceptible en la superficie del agua. Más que el movimiento, lo que se percibe es el ruido que produce el coletazo de la bestia. En cuanto el chafalote distingue a su presa emprende una velocísima carrera hacia ella y en cosa de segundos, si el señuelo está bien armado, queda clavado.

Aunque no lo crea

Comienza entonces la segunda etapa de la aventura: cobrar la pieza que ha picado sin que se desprenda. Para dar una idea de la vitalidad de esta especie, el señor Roberto Guglielmi, que desde hace trece años practica esta pesca, narra la siguiente anécdota:



"Después de veinticinco minutos de luchar con un chafalote de regular tamaño, logré traerlo hasta unos diez metros de la embarcación. Cuando creía que ya estaba vencido y me aprestaba a alzarlo, el animal dio un salto y, al pasar por encima del bote, mordió a mi mujer en un brazo, y en el mismo movimiento, siguió su vuelo para zambullirse del costado opuesto. Lo perdí porque tuve que auxiliar a



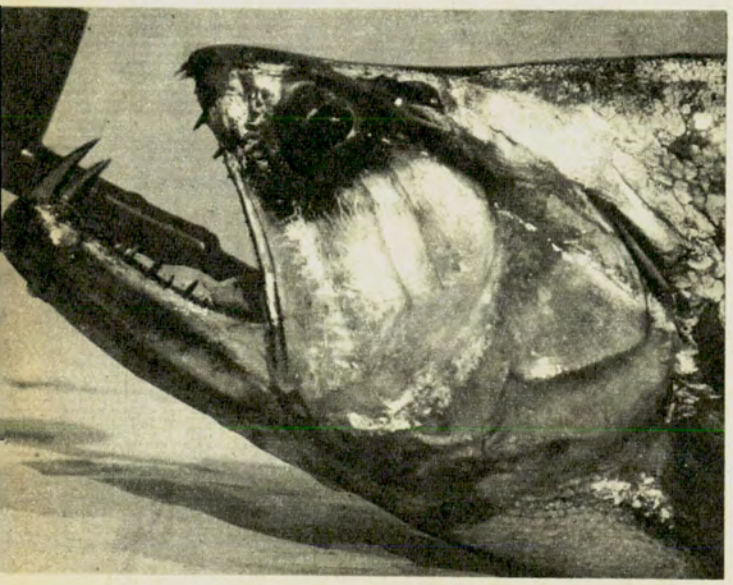


mi esposa, y pude comprobar que los dientes del animal habían traspasado de un lado a otro el brazo de mi mujer."

Asegura este mismo pescador haber visto saltar al chafalote distancias de más de 30 metros a una velocidad que la vista no puede casi seguir cuando se siente clavado. •

Todas las imágenes que ilustran esta nota, y que parecerían tomadas de una película cinematográfica, son simples fotografías obtenidas por deportistas en distintas ocasiones. La serie da una idea cabal del tipo de emoción que puede proporcionar al aficionado la pesca del chafalote.

Caza, camping y pesca son el complemento obligado de toda excursión automovilística. Esa es la razón fundamental por la cual AUTOCLUB da en sus páginas adecuada importancia a esas actividades deportivas.



LA CARPA Sport

Artículos de Sport para Damas y Caballeros

Agente de MARASCO Y SPEZIALE Y ROBINSON CAMPING

AVDA. MOSCONI 3446 - T. E. 50 - 8208 - Bs. As.





Adherido a Crédito Universal

FABRICANTES

calzado de alta montaña "sky" y antártico"

línea completa "sport y de vestir".

camping
bolsas de dormir
carpas - anoraks - mochilas.

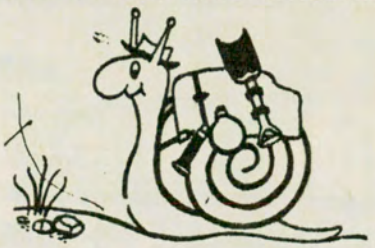
ropa para sport. turismo

artículos de primerísima calidad

Indumentaria especial para cámaras frigoríficas.

Marasco y Speziale

PASCO 765 - T. E. 48-3418 - Bs. As.



Distribuidora "Caracol"

OFRECE A TODOS LOS COMERCIANTES VINCULADOS AL CAMPING LA LINEA MAS COMPLETA DE ACCESORIOS NECESARIOS Y UTILES PARA ESTA PRACTICA.
MOCHILAS - CARAMAÑOLAS - COCINAS A GAS "HUNE" - PARRILLAS - SILLAS GIULIETTA - LINEA PARAVENT - COLCHONETAS Y DEMAS ARTICULOS PARA ESTA ACTIVIDAD A LOS MEJORES PRECIOS DE FABRICA.

SOLICITE NUESTRO REPRESENTANTE A

COLOMBRES 342 — CAPITAL

ORGANIZAN EN ARGENTINA MUNDIAL DE

Se hará con el lema de "Para que el mundo conozca nuestro país"

EN los primeros días de agosto de 1967 se inaugurará en la ciudad de Buenos Aires el Congreso Mundial de Caza y Pesca, que deliberará juntamente con una reunión fotográfica internacional y una reunión de expertos en Conservación de la Fauna e Implantación de Nuevas Especies.

Se trata de un evento turístico internacional extraordinario, que habrá de atraer la concurrencia de turistas procedentes de todas partes del mundo.

Asistirán al mismo y participarán de sus deliberaciones, especialmente invitados, destacadas figuras de la caza y la pesca deportivas, representantes de los más importantes clubes mundiales de esta especialidad, figuras destacadas de la fotografía, delegaciones de las organizaciones turísticas oficiales y privadas de cada país y de las industrias afines y, finalmente, enviados de la prensa especializada de Europa, Asia y América.

Independientemente de la labor específica del Congreso, a la que se asigna extraordinaria importancia, pero en relación directa con su realización, se cumplirá una serie de actos de diversa índole, preparados especialmente a ese efecto y que serán digno complemento de tan destacado evento, que coincide con el **"Año Internacional del Turismo"**.

Al anunciarse la inauguración del Congreso para los primeros días de agosto de 1967, se destacó que se ha procurado hacer coincidir su realización con el Año Internacional de Turismo, resolución de la XXI Asamblea General de las Naciones Unidas, que aprobó una iniciativa de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo —UIOOT— destinada a consagrar a 1967 con tal carácter.

"Para que el mundo conozca a nuestro país" será el lema del Congreso, y sus organizadores destacan la importancia desde el punto de vista turístico que tendrá este acontecimiento internacional. El 98 % de los más altos ejecutivos son cultores de la caza, la pesca y la fotografía, y alrededor de estas actividades se moviliza una inimaginable serie de rubros que van desde la incrementación de la industria y el comercio, la introducción de capitales para la construcción de hoteles, moteles, estaciones de servicio y otras comodidades para los turistas, hasta el refuerzo de las economías provinciales, su desarrollo y progreso.

"El turismo de la fauna" tiene proyecciones incalculables. No podemos cerrar los ojos —dicen— a esta magnífica realidad que nos enfrenta. Hagamos cuanto esté de nuestra parte para posibilitar la materialización de este anhelo común. El primer favorecido será el país. Y nosotros con él.

Gran "safari" de caza y pesca

Con el magnífico escenario de las bellezas naturales de doce de las veintidós provincias argentinas y el atractivo especial de varias decenas de especies silvestres, cuya caza o pesca apasiona a los aficionados, se cumplirá un "gran safari", cuyas proyecciones permiten señalarlo como el más grande e importante de todos los tiempos, y en cuya organización se trabaja febrilmente, para que

DISFRUTE...



... con la práctica de su deporte, favorito

CAMPING
NAUTICA
ROPERIA
TRAILER
ARMERIA
TALLER
CAZA MAYOR
CAZA MENOR
PESCA
PERMISOS de CAZA y PESCA

CREDITOS

PROVEEDURIA DEPORTIVA

ADHERIDOS A:
MUTUAL BANCARIA
EMPLEADOS PUBLICOS
CREDITO UNIVERSAL

LIMA 363
PLAYA DE ESTACIONAMIENTO GRATUITA

Descuento especial a socios del A.C.A.

en LANUS ESTE
O'HIGGINS 1960/64
A PASITOS DE 9 DE JULIO

en QUILMES
RIVADAVIA 49
esq. H. YRIGOYEN
A MEDIA CUADRA DE LA ESTACION

DUVË sport CALIDAD EN CAMPING

Fábrica de carpas - Estructurales o Canadienses - BOLSAS DE DORMIR - Relleno sintético o puro douvet - ANORAKS - MOCHILAS..., etc., etc.



ANUNCIA AL GREMIO SU NUEVA DIRECCION
MENDOZA 1689 (Barrancas de Belgrano) Capital



NAUCAPE S.R.L.

NAUTICA
CAMPING
PESCA

Linea completa de EMBARCACIONES DEPORTIVAS - MOTORES IMPORTADOS Y NACIONALES - REPUESTOS Y SERVICE.
CARPAS - ARTICULOS DE CAMPING Y PESCA
FINANCIACION
VISITE NUESTRA EXPOSICION Y PLANEE
SUS MEJORES VACACIONES
Bonificación especial a socios del A. C. A.

AV. BELGRANO 2431 - Bs. As. T. E. 48 - 9262

EL CONGRESO CAZA Y PESCA

los cazadores y pescadores participantes estén rodeados del máximo de facilidades y comodidades.

Debe señalarse al respecto que los aficionados a la pesca deportiva contarán con una flotilla de yates, veloces lanchas y otras embarcaciones para la práctica de su pasión deportiva.

Juntamente con el "safari" se realizará un concurso internacional de caza y pesca, organizado exclusivamente para jóvenes deportistas.

Safari Internacional de Fotografía

Simultáneamente con esta gran partida de caza y pesca, se efectuará un "safari internacional de fotografía, con importantes recompensas para los participantes. Serán invitados al mismo los principales fotógrafos del mundo, los más importantes clubes de arte fotográfico y las principales publicaciones dedicadas al mismo.

Reunión fotográfica internacional

Paralelamente con el "Safari Internacional Fotográfico", pero independientemente del mismo, se realizará una reunión fotográfica internacional, teniendo como base las deliberaciones en una reunión internacional de fotógrafos sobre el tema "La fotografía en los animales y el paisaje", y el de la presentación de las novedades mundiales en el campo de la fotografía.

Este abarcará dos aspectos: el de la industria fotográfica internacional, a la que se invitará a concurrir con sus más recientes y notables realizaciones técnicas, esperando reunir a las más calificadas marcas mundiales.

El otro aspecto será el del arte fotográfico. Se concretará en un salón internacional de arte fotográfico, al que serán invitadas todas las figuras notables de la fotografía amateur mundial, especializadas en temas de ciencias natura-

ARTICULOS DE-PEPE
GARANTIZADOS



TRAJES PARA AGUA DE-PEPE

En algodón y Polinol. Talles 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) $ 5.450.-

PRECIOS ESPECIALES A COMERCIANTES

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34
T. E. 47 - 6188, 48 - 9262 Capital

Afiliado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva

HAGA CAMPING con Pionero

H 163

PRIMERA Y UNICA FABRICA CON EXPERIENCIA Y ESTILO EUROPEO



TRADICIONALES: En ocho medidas para toda necesidad.

BUNGALOW: En siete medidas. La verdadera carpa familiar.

CARPAS FAMILIARES Y MODERNAS

DORMIBOLSA Pionero

LA BOLSA DE DORMIR DE MAS VENTA EN TODO EL PAIS

Cómoda - Higiénica - Económica

FAKIR Pionero

LA COLCHONETA DEL CAMPING FELIZ

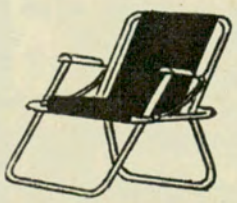
DORMEX Pionero

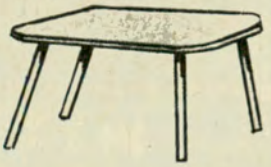
PARA UN BIEN DORMIR EN CAMPING



SILLONES Y MESAS PORTATILES

Super livianos.





...Y vendrán otras novedades de la línea PIONERO, en venta en todo el país.



PIONERO S. C. A., Av. Tiscornia 933, San Isidro, Pcia. de Bs. As.

les. Tendrá importantes premios, como corresponde a un enfrentamiento intercontinental.

Esta reunión se realiza como preparatoria a una gran reunión internacional fotográfica a realizarse en la República Argentina en el año 1968.

También se realizará una exposición anexa de publicaciones especializadas de todo el mundo.

Concurso Internacional de Artistas Animalistas

Uno de los actos más importantes de este gran evento turístico será el Concurso Internacional de Pintores y Escultores Animalistas, a realizarse con la participación de los más destacados cultores de esta especialidad, tanto en pintura como en escultura.

Los apasionantes relatos de las obras de aventuras, en las que la caza o la pesca han jugado un papel preponderante y que enriquecen la literatura universal, estarán reunidos en el "Salón del libro de la caza y la aventura", organizado en oportunidad del Congreso Mundial de Caza y Pesca. Serán invitados al mismo las más importantes firmas editoras de todo el mundo, y constituirá, probablemente, la primera exposición bibliográfica mundial de ese género, de los últimos tiempos.

Gran Exposición de la Caza y Pesca

Todos estos actos complementarios del Congreso serán completados con la Gran Exposición de la Caza y la Pesca, que entre sus muchas atracciones ofrecerá al turista la exposición internacional de de vehículos automotores adaptados al deporte de la caza, la pesca y el camping, de trofeos de caza y pesca; la Exposición de cuadros de caza antiguos; la exposición de armas antiguas y modernas: la exposición de balas y municiones; la exposición de perros de caza, y una exposición comercial, que integrarán firmas de todos los países fabricantes de artículos relacionados con la caza y la pesca.

Esta gran exposición se complementará con un parque de atracciones. •

CONTINUIDAD DE UNA AUDICION SOBRE TRANSITO

Ha entrado en su cuarto mes consecutivo de transmisión por LR4 Radio Splendid, la audición "La Seguridad en el Tránsito", que con el auspicio de Bendix Argentina S.A.I.C., todos los martes y viernes a las 18.55, presenta el periodista señor Manuel Hernández Brocal.

Las condiciones del tránsito en el país justifican la difusión de audiciones de esta índole, que además de consejos para automovilistas y peatones, enfoca diversos aspectos para la legislación sobre la materia y la aplicación y vigilancia del cumplimiento de la misma y su actualización, requerida por el actual parque automotor argentino.

PASAJEROS en "RECIPIENTES"

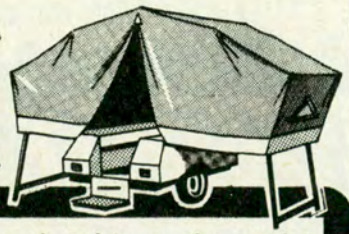
TODA persona que ha viajado por aire sabe de las frustraciones que se experimentan durante el trayecto —en ómnibus— desde el aeropuerto al centro de la ciudad. En un viaje de París a Londres, por ejemplo, se permanece más tiempo en tierra que en el aire. El problema es de difícil solución pero no imposible, y ya se han propuesto numerosos proyectos en esta materia, con inclusión de un monorriel rápido, del centro de la ciudad al aeródromo. En Gran Bretaña se acaba de proponer una nueva idea, fundada también sobre el empleo de un monorriel que alcanzaría la velocidad de 240 km/h. Con la diferencia de que la nueva idea elimina totalmente la demora que implica el pasaje del viajero del tren monorriel al avión. ¿Cómo? Simplemente; utilizando la cabina del monorriel como cabina del avión. De este modo, el pasajero subiría a la cabina del avión, en realidad, en el centro de la ciudad, y sería luego llevado al aeropuerto en el monorriel, donde la totalidad de la cabina sería transferida al avión, haciéndosela deslizar sobre un colchón de aire comprimido. Esto podría suprimir una hora del viaje Londres-París, que puede insumir hasta tres.

¿Se trata sólo de un sueño o de un sólido proyecto de ingeniería? La idea fue sometida, hace algún tiempo, por su inventor —Michael Bird— al Ministerio de Aviación, donde provocó suficiente interés como para justificar un estudio sobre su factibilidad. Este corrió por cuenta George Miles, destacado proyectista de aviones y una de las figuras más conocidas de la aeronáutica británica. El estudio acaba de publicarse y Miles parece convencido de que el "recipiente para pasajeros" puede funcionar, y económicamente. Se informa en el mismo, que aportaría enormes ganancias de tiempo; que costaría 400 millones de libras, lo que a Miles no le parece desproporcionado, y que podría entrar en servicio en 1970. Además, los costos de funcionamiento del monorriel serían inferiores a 1,25 peniques por kilómetro (4 pesos, aproximadamente) y, en suma, según las palabras del propio Miles, "este proyecto puede determinar una gran transformación en el transporte aéreo".

Sin embargo, si se piensa un poco, se advierte que no se trata de algo tan revolucionario. Después de todo, desde hace cierto tiempo se transportan cargas por riel en recipientes de puerta a puerta, lo cual ha demostrado ser rápido y económico. Más recientemente, líneas de navegación europeas han empleado recipientes. En consecuencia, ¿por qué no llevar pasajeros en recipientes? De cualquier manera se trata de una idea interesante. ¿Será buen presagio el hecho de que su inventor descienda en línea directa de George Stephenson? A su ilustre antepasado también se le consideró ligeramente desequilibrado, hasta que su famoso motor ferroviario "cohete" empezó a funcionar.

H 152

NUEVA CASA RODANTE PLEGABLE
GACELA



Ideal para el cazador, el turista o el pescador
• 2 camas con capacidad para 2 personas c/u. • 2 colchonetas de poliéster • Cocina de 2 hornallas a garrafa • Heladera a hielo • Mesa funcional en laminado plástico • Tanque para agua potable, 40 lts. • Rueda de auxilio completa • Amortiguadores y elásticos en ambas ruedas • Se arma en sólo 7 minutos • Pesa 360 kgs.

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION!

Fabricación y Ventas:
INDUSTRIAS CARROCERAS METALICAS
INCAMET S. A. I. C.
Vte. López 272 - QUILMES - Tel. 203-0987
Exposición: Av. Calchaquí Km. 22,5 - QUILMES

Proveeduría de los Cazadores de Buenos Aires: Lima 363 - Capital y O'Higgins 1960/64 - Lanús Este - Eurocamping: Paraná 761/63/71 - Capital - Bosch Camping: Av. Libertador 13059 - Martínez - Antonio Castaño y Cía. S.R.L.: 9 de Julio 867 - Gral. Roca - RIO NEGRO.



TRIAEX

CONSTITUYOSE LA JUNTA ELECTORAL



Conforme a las disposiciones del Reglamento Electoral del Automóvil Club Argentino, quedó constituída la Junta Electoral que tendrá a su cargo la dirección y fiscalización del próximo proceso de renovación de autoridades de la entidad. De izquierda a derecha, sentados, aparecen los miembros titulares del referido cuerpo, escribano Adolfo C. A. Scarano y doctor Luis N. Lefevre; el presidente, doctor José Canasi; el apoderado de la "Lista Blanca Renovación", doctor Luis Mª Ambrosioni Bosch; el miembro titular, escribano Ladislao Michettoni y el doctor Ernesto Vales, también apoderado de la "Lista Blanca - Renovación". De pie, el señor Julio D. García, secretario de la junta. Esta se halla, asimismo, integrada por los señores Héctor Mari y Raúl Angel Demarco, en carácter de miembros suplentes.

IV TORNEO DE GOLF POR LA COPA CHALLENGER DEL A. C. A.

Tendrá lugar en los links de Santa Teresita los días 24 y 25 de Marzo

EN la ciudad balnearia de Santa Teresita se disputará por cuarta vez, durante los días 24 y 25 de marzo próximo, el cuarto torneo de golf por la "Copa Challenger", instituida por el Automóvil Club Argentino, réplicas y medallas para categorías caballeros y damas con distinto handicap.

Coincidiendo con la realización de este torneo se procederá a la inauguración del edificio social del "Santa Teresita Golf Club", sobre la base de un moderno y adecuado proyecto del arquitecto Justo J. Solsona.

El edificio ocupará una superficie de 240 metros cuadrados, aproximadamente, y presentará en su interior un gran living, bar, cocina, depósito de bebidas y comestibles, baños, guardería de equipos de juego y otras comodidades apropiadas a la índole del club.

De acuerdo con la concepción del arquitecto Solsona, las paredes tendrán un revoque rústico y el techo será de paja. detalles que se estiman acordes con la zona pampeana en que se levanta la casa. Los pisos del living del bar y de la terraza serán de ladrillo y el moblaje guardará armonía, como es lógico, con el ambiente que se ha impuesto al proyecto.

Proyecto del arquitecto Solsona para la casa social del Santa Teresita Golf Club, que se está construyendo y cuya inauguración se prevé para los días de Semana Santa.



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

ESCUELA DE MECANICA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Av. VELEZ SARSFIELD N.° 850 - CAP. FED.

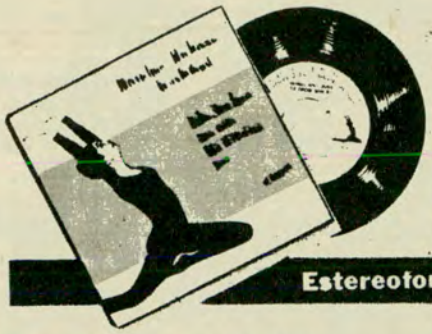
PROXIMA INAUGURACION

Se halla abierta
la inscripción para
el curso lectivo
que se iniciará
a fines de marzo.

INFORMES:

Av. DEL LIBERTADOR N.° 1850 - 6.° Piso - Cap. Fed.

DIVISION ESTACIONES



comentando MUSICA GRABADA

Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

CLASICO

La excelente orquesta Tonkunstler, de Austria, con la segura dirección de Lee Schaenen, interpreta seis sinfonías inéditas de Luigi Boccherini, autor de más de 400 composiciones barrocas, la mayoría de las cuales se perdieron al morir aquél en la miseria, en Madrid, en 1805. El sistema de grabación "mono compatible stereo" permite apreciar mejor los méritos de estas obras. (**"SONIDO BARROCO", AMADEO AVRS 6367.**) ● La "Bach Gesellschaft" tardó 45 años para reunir en 60 enormes volúmenes toda la obra del humilde organista de la capital ducal de Weimar. Bach en alguna oportunidad calificó con sencillez la obra de toda su vida, al decir "Trabajé duramente". Su genio, que asombra por sus proporciones, produjo 300 cantatas en las que hizo la magia de reunir todos los matices de la emoción creadora. Ahora, el Club Internacional del Disco nos regala las cantatas 32 y 57. (**JUAN SEBASTIAN BACH, CANTATAS" CID L 109.**) ● Schubert, cuyo don principal era la melodía, compuso 15 cuartetos para cuerdas, algunos considerados de segunda categoría, y otros, en cambio, obras maestras de la literatura de ese género musical. En la serie "Colecciones para melómanos" acaba de aparecer el cuarteto para cuerdas número 15 en sol menor, con magnífica ejecución. (**"FRANZ SCHUBERT" WESTMINSTER 14479.**) ● Una colección de piezas renacentistas de la más alta calidad, de temas religiosos, ha grabado el "Coro Renacimiento", dirigido por Harold Brown, con un núcleo de jóvenes de la Escuela Secundaria de la Música de Nueva York. Motetes y otras expresiones musicales adquieren magnífica resonancia en el tratamiento polifónico. (**"THE RENAISANCE CHORUS", COUNTERPOINT CE 546.**) ● El coro Bach de Montreal, dirigido por George Little y acompañado por un notable conjunto de violas y órgano, nos hace conocer la época de oro de la España renacentista a través de villancicos (canciones rústicas) y romances (baladas) de la corte de Fernando e Isabel, muchos de ellos anónimos. Es un disco muy interesante. (**"MUSICA DEL RENACIMIENTO ESPAÑOL", VOX DI 890.**) ● Melodía gentil, un tanto triste, con la cual las cuerdas hacen prodigios de belleza, son los términos que usa M. Cross al referirse a la sinfonía Nº 40 en sol menor de Mozart, que, juntamente con la sinfonía Nº 38, "Praga", fue grabada por Bruno Walter al frente de la Orquesta Sinfónica Columbia. Mozart, "l'angelo della musica", surge en toda su genialidad. (**MOZART, SINFONIAS 38 y 40, CBS 4433.**) ● A los musicólogos habrá de interesarles muy especialmente la novedosa versión de "Burlesque" y "Concierto en Re Menor" para violín y orquesta, de Richard Strauss, dos obras que pertenecen a las primeras producciones sinfónicas de aquel niño prodigio, fenómeno de la música contemporánea, que alcanzó su mayor esplendor en el primer período de su vida. Las ejecutan Eugene List, al piano, y Caroll Glenn, en violín. (**"RICHARD STRAUSS, BURLESQUE-CONCIERTO", AMADEO ALC 6021.**) ● El amor y la guerra fueron cantados en madrigales que se adelantaron a la ópera formal, por Claudio Monteverdi, entre los años 1605 y 1638. Pasando desde la voz solista al conjunto vocal e instrumental a doce voces, Monteverdi transforma los versos en música. (**"MADRIGALES Y CONCIERTOS", TELEFUNKEN 9438.**) ● El sexteto para cornos, violines, viola y cello, Opus 81 B, de Beethoven; el "Divertimento" para corno de caza de Haydn, el cuarteto para corno, opus 2/1 de Giovanni Punto, y el quinteto para corno en Mi Bemol mayor de Mozart, tienen como intérpretes en este excelente disco a Albert Linder y Willy Rutten en corno y al cuarteto Weller. (**"MUSICA DE CAMARA PARA CORNO Y CUERDAS", AMADEO ALC 6020.**) ● Robert Veyron-Lacroix, considerado mundialmente como uno de los más grandes clavecinistas de nuestro siglo, interpreta 32 sonatas del napolitano Domenico Cimarosa, "el león de la música italiana". Cantó a la monarquía, y después a la gloria del pueblo. Los cambios políticos lo llevaron a la cárcel, para morir a los 51 años de edad, una década después de Mozart, (**CIMAROSA, SONATAS, WESTMINSTER 17698.**) ● Bach escribió para ejecutar en clavicímbalo la "suite francesa", con la gracia y delicadeza de los compositores de ese origen; la "suite inglesa", de carácter más grave y tranquilo, y "partitas" que comprendían algunas danzas antiguas. Ahora estas obras son ejecutadas impecablemente por Gustav Leonhardt en un cénbalo, según un original de 1745. (**"JOHAN SEBASTIAN BACH", HARMONIA MUNDI 30670.**) ● El Concierto Italiano de Bach y la sonata en do mayor KV 545 de Mozart, dos scherzos de Schubert y la gran polonesa de Chopin, son los temas que el cerebral pianista Friedrich Gulda ha elegido para afrontar una vez más el juicio público. Gulda evidencia una total compenetración de las "coloraturas" del pentagrama. (**"FRIEDRICH GULDA 2", AMADEO AVRS 6342.**) ● María Luisa Anido, alumna dilecta del maestro catalán Miguel Llobet, rinde su sentido homenaje al gran guitarrista, al interpretar, en dúo con Omar Atreo, la "Danza Ritual del Fuego" y otros nueve motivos de similar jerarquía. Buen gusto y emotivo sentimiento en los intérpretes. (**"DANZA RITUAL DEL FUEGO", ANGEL LPA 11206**).

BUEN FINAL MUSICAL

La mayoría de los sellos que en nuestro país rivalizan en la presentación de música grabada para deleite de los intelectuales melómanos o intuitivos "fans" han cumplido en 1966 una labor editorial meritoria, que es de justicia señalar. Deseosos de ser en alguna manera útiles a los lectores que nos siguen en nuestros comentarios, queremos destacar hoy, como lo hiciéramos al finalizar el período anterior, lo mejor que hemos tenido oportunidad de escuchar en los distintos géneros musicales al finalizar el año. En muchos casos los comentarios son más breves de lo que correspondería, pero cabe recordar, una vez más, que antes de adquirir un disco es conveniente escucharlo en todo su desarrollo. Las buenas casas de música tienen, por lo general para sus clientes, la cortesía y buena voluntad que éstos merecen. Y hay que saber aprovecharla.

FOLKLORE

"La dejé partir", "Chacarera de los novios", "Vidala de la copla", "Pastorcita de Amancay", "La zafrera", "Vidala del nombrador", "Malambeando", "Carita morena", "La plumita", "Vamos, burrito", "La tucumanita" y "Amotu Yaney" son los motivos criollos elegidos por el afiatado conjunto nativo Los Andariegos para darnos una idea de su alta ubicación como intérpretes del cancionero vernáculo. (**"CARITA MORENA", CARAVELLE 70071.**) ● Mercedes Sosa, que sabe lo que cuesta llegar, ha logrado, a base de tesón y fuerte personalidad, un lugar de primera línea en la canción autóctona. En su último LP confirma todo lo bueno que de ella se ha dicho. (**"HERMANO", PHILIPS 82122.**) ● "Los Cantores de la Casa de la Luna", que tal es la traducción de "Los Cantores de Quilla Huasi", acaban de grabar su décimo LP, evidenciando en la selección de su repertorio y en la calidad de los arreglos, un permanente deseo de superación, que justifica ampliamente el éxito y la popularidad logrados. (**"SEÑORIO, PHILIPS 82128**).

JAZZ

El saxo tenor de John Coltrane y el vibráfono de Milt Jackson, dan una nueva dimensión al jazz moderno en cinco interpretaciones que asumen el carácter de verdaderos conciertos, aptos para ser escuchados en justificado silencio. En síntesis, un disco excepcional. (**"BAGS Y TRANE", ATLANTIC 1368**).

TANGO

"La cumparsita", "Cambalache",, "Qué falta que me hacés", "En esta tarde gris", "Rencor", "María", "Siga el corso", "El firulete", "Qué me van a hablar de amor", "Tarde", "Mano a mano" y "Nunca tuvo novio" son los doce tangos que CBS ha incluido en un álbum especial dedicado a recordar a Julio Sosa, el personal intérprete prematuramente desaparecido. La grabación es de la más alta calidad. (**"EL ALBUM DE ORO DE JULIO SOSA" CBS 8675**). ● En un disco promocional, destinado a seguro éxito popular, Hugo del Carril evidencia hallarse en la plena posesión de sus medios de expresión, al interpretar con acento recio y personal ocho tangos y seis motivos criollos de amplia difusión. (**"SI SOY ASI...", ODEON LDB 103**). ● "A media luz", "Verdemar", "Incertidumbre", "Pena, mulata", "Patio mío", "La última curda", "Yira, yira", "Uno", "Volver", "Esquinas porteñas", "Yo te bendigo" y "Audacia" son los tangos que ha elegido Mercedes Simone para transmitirnos su mensaje en renovada plenitud. **"MERCEDES SIMONE", H y R, 7041**), ● Entre los pocos intérpretes que dan al tango un acento especial y de alto contenido orquestal, ocupa un lugar de privilegio el veterano maestro Osvaldo Pugliese. El prestigioso director da en su último LP una nueva prueba de su alta calidad musical, (**"EL TANGO SE LLAMA OSVALDO PUGLIESE", PHILIPS 82119,**) ● Rubén Benítez y su arpa india incursionan esta vez en el campo del tango para hacernos oír su versión de doce viejos temas de honda aceptación popular. El arpa india agrega un interesante matiz al tango, (**"RUBEN BENITEZ Y SU ARPA INDIA", H y R 7042**).

BRASILEÑOS

Un quinteto de ajustado ensamble, conocido en Brasil con el nombre de "Sambossa 5", interpreta el ritmo de la música moderna del país hermano, impuesta ya en el mundo por su emotivo contenido concep-

tual. Doce motivos muy gratos san sido vertidos en versiones impecables. ("**SAMBOSSA 5**", **MICROFON 1-89.**) ● Sylvia Telles, Lucio Alves y Roberto Menescal y su conjunto figuran entre los mejores intérpretes de la "bossa nova". Aquí han grabado una "session" en la que los motivos de marcada cadencia conquistan al oyente. ("**BOSSA-SESSION**", **ELENCO ME-13.**) ● Eumir Deodato, ex pianista del conjunto de Roberto Menescal, es ejecutante, compositor y arreglador musical de calificada actuación en Brasil. Lo escuchamos ejecutando sambas con su conjunto "Los catedráticos". ("**IMPULSO**", **H y R SI-23.**) ● La preferencia que existe entre los amigos de la música moderna por las más recientes expresiones del moderno folklore brasileño, justifica el notable éxito alcanzado en su país y en el exterior por el "Sambrasa Trío", cuyas interpretaciones han merecido el calificativo de "en tono mayor". (**SAMBRASA TRIO: EN SOM MAIOR**", **MICROFON 1-97**).

BUENAS NOVEDADES

Los In, El Cuarteto Imperial, Las mellizas Kessler, Los Isleños, The Byrds, Dino Alvarado, Mr. Trombone, Gene Pitney, Javier Solís, Ricardo Roda y Jorge Sobral son los nombres que integran un interesante LP de segura difusión. ("**DESPERTAR DE VERANO**", **CBS 8699.**) ● Intérpretes de distintos sellos, entre los que hallamos a Los Primos, Lucio Milena, El Combo Latino, Bingo Reyna, Los Vips Peruanos y Oliva Brass, se prodigan en un disco de melodías actuales. ("**RITMO FRIZANTE**", **DISC-JOCKEY 30.009.**) ● En varias oportunidades nos hemos ocupado de Gino Bonetti, melódico ejecutante de saxofón, instrumento al que se extrae todas sus posibilidades. Bonetti evoca a Nat King Coole en la interpretación de sus mejores canciones. ("**HOMENAJE A NAT KING COOLE**", **MICROFON 1-111.**) ● La música original de la película "¿Quién le teme a Virginia Woolf?", compuesta y dirigida por Alex North, ha sido tomada de la banda de sonido para ser reproducida con toda su calidad tonal en un interesante LP. La partitura tiene una calidad a tono con la de la película. ("**¿QUIEN LE TEME A VIRGINIA WOOLF?**", **WARNER BROS 12560.**)

● Herb Alpert, el joven trompetista que al frente de su Tijuana Brass se ha convertido en el mayor suceso musical de los Estados Unidos, sigue su serie de éxitos. En el sexto volumen editado en la Argentina, reúne 12 de sus últimos "hits". (**HERB ALPERT Y SU TIJUANA BRASS**", **FERMATA LF-92.**)

● Difícil es explicar el porqué de las preferencias populares. Las bandas de mariachis mejicanos se imponen cada vez más en la juventud moderna. Su ritmo metálico y melodioso a la vez, brinda una nueva modalidad. Tal es el caso de los Mariachi Brass. ("**DOUBLE SHOT**", **TROVA WP 1852.**) ● Los Folk Four son unos muchachos que han conseguido llamar fuertemente la atención por la forma personal con que vierten las canciones de arraigo popular. En este LP demuestran su personalidad. ("**UN SONIDO PROPIO**", **AUDIO FIDELITY 6141.**) ● Se han autodenominado "The Animals". Al escucharlos se comprueba con sorpresa que cantan muy bien y tienen acabado sentido del ritmo. Ello explica que se hallen en un plano estelar en su especialidad. ("**THE ANIMALS**", **ODEON POPS 2132.**) ● Johnny Rivers es un muchacho elegante y serio, de 22 años de edad, que ha conseguido imponerse en los Estados Unidos y Europa como intérprete de guitarra y armónica y cantante. Triunfante en los escenarios y en la televisión, llega al disco con su desbordante estilo. ("**JOHNNY RIVERS A GO GO**", **LIBERTY 3065.**) ● Tony Mottola toca muy bien la guitarra; pero, entendamos bien, la guitarra de cuerdas de tripa, y no la ahora muy difundida guitarra eléctrica. Con ella ejecuta canciones de amor. La interpretación cálida e íntima de esos temas tiene en la guitarra de Mottola un buen aliado. ("**LOVE SONGS MEXICO S. A.**", **GRAND AWARD 889.**) ● Richard Barton y su gran orquesta de cuerdas nos trae desde Francia su mensaje en obras de vivencia permanente. Son ellas, entre otras: "Moulin Rouge", "Las lavanderas de Portugal", "Rififi", "Danza del beso" y "Angustia de un querer". ("**ALGO PARA RECORDAR**", **DISC-JOCKEY 15159.**) ● Bobby Darin ha tenido la feliz ocurrencia de reunir en un LP las cinco canciones designadas para el premio Academy 1966, es decir, "La sombra de tu sonrisa", "Te esperaré", "Los paraguas de Cherburgo", "La balada de Cat Ballu" y "Pussycat". Bobby demuestra sus grandes condiciones de cantante. ("**BOBBY DARIN CANTA**", **ATLANTIC 8121.**) ● La película de la Paramount, con Warren Beatty y Leslie Caron, "Prométele cualquier cosa" tiene un excelente fondo musical compuesto por Lynn Murray, el conocido autor de tantas difundidas melodías. De la banda de sonido han sido extraídos sus doce principales motivos. ("**PROMETELE CUALQUIER COSA**", **KAPP 12594.**) ● Cuco Sánchez, Javier Solís, el trío Los Panchos, María de Lourdes y el Coral Mexicano componen una agradable muestra del folklore de este país, volcado en temas de ritmo, melodía y color. ("**¡MEXICO LINDO!**", **CBS 8682.**) ● La infinita dimensión del sonido ha sido recogida en un LP que nos muestra la alta capacidad de los técnicos al registrar a la orquesta de Bobby Byrne en acción. El sistema "Dimensión 3", utilizado en esta grabación, prueba las infinitas posibilidades de la "audiomúsica", nuevo término con el que se designa la música grabada. ("**MAGNIFICOS TEMAS DE PELICULAS**", **GRAND AWARD 894.**) ● Muchos son los admiradores de Sacha Distel, el joven cancionista francés. Ahora podemos oírlo, con la orquesta de Jacques Denjean, en un puñado de viejos temas cargados de añoranzas y nostalgias. ("**RECORDANDO CANCIONES**" **FERMATA LF 96.**) ● Los nombres de Les y Larry Elgart son muy conocidos por los aficionados a la buena música. Ahora, influenciados por la moda, su orquesta incursiona en el "brass" con la autoridad que les dan sus conocidos antecedentes. Hay que oírlos. ("**UN SIGNO DE NUESTRO TIEMPO**", **CBS 8689**).

FUNDOSE UNA BIBLIOTECA TECNICA CONSULTIVA

LA firma distribuidora en nuestro país de los productos ingleses Molyslip se ha constituido en sociedad anónima, denominándose Sylon Sociedad Anónima Comercial Industrial y Financiera.

Sylon S.A.C.I.F. ha querido también fomentar las Relaciones Humanas apartándose de su faz netamente comercial, y para ello, ha fundado una Biblioteca Técnica Consultiva denominada "El Block", a la que pueden concurrir todos aquellos alumnos de Escuelas y Colegios Técnicos, como así, también, el público en general que desee consultar libros, manuales y folletos de índole técnica. "El Block" está presidida por el ingeniero Arnoldo Lucius, quien iniciará durante este año lectivo una serie de cursillos sobre la importancia de la lubricación en la mecánica en general. A estas conferencias ilustradas, seguirán otras sobre Electricidad, Control de Calidad, Seguridad Industrial, Contaminación del Aire en las Ciudades y todo lo concerniente al Antomotor, Naútica, Agro, Industria y Limpieza de Tanques.

Serán dictados también cursos para especialización en lubricación y la aplicación de los setenta y un productos marca Molyslip que ya se comercializan en nuestro país.

DESTACASE EL EXITO DE LA EXPOSICION PERIODISTICA ARGENTINA EN LONDRES

Participación de la revista AUTOCLUB

HA sido destacado en todos los órdenes, el éxito obtenido por la exposición "*Un siglo y medio de periodismo en la Argentina*", organizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de nuestro país, para promoción del mejor conocimiento de la Argentina en Gran Bretaña. La exhibición fue inaugurada a fines del pasado año en el Royal Festival Hall, de la ciudad de Londres, y permaneció abierta durante quince días. Para dar realce al acontemiento, la Embajada ofreció una recepción especial, a la cual asistieron, entre otras personalidades, lord Walston, subsecretario parlamentario del Foreign Office y otros altos funcionarios de la Cancillería; el vicepresidente del Consejo Municipal del Gran Londres, señor John Branagan; varios embajadores de países latinoamericanos y sus agregados culturales, representantes de los diversos diarios, revistas locales, agencias de noticias, radioemisoras y canales de televisión. Asimismo, concurrieron todas las autoridades del Royal Festival Hall, así como destacadas figuras de los medios industriales, bancarios, comerciales y sociales vinculadas a nuestro país.

En oportunidad de la inauguración de la nuestra, el primer consejero de la embajada argentina de Londres, señor Alberto Prando, que tuviera a su cargo la organización de la exposición, pronunció un discurso en el que puso de relieve la importancia y características del periodismo argentino. En la nuestra estuvo presente la revista AUTOCLUB, órgano oficial del Automóvil Club Argentino.

La exposición fue muy visitada y la afluencia del público fue aumentando progresivamente. Entre los visitantes se contaron los alumnos de varias escuelas y colegios, quienes fueron acompañados en cada ocasión por el consejero Prando.

El éxito obtenido por la exposición ha dado lugar a que la misma sea trasladada sucesivamente a las capitales de Francia e Italia, donde, sin duda, repetirán los motivos de atracción registrados en Londres.

Vista general de la exposición "Un siglo y medio de periodismo en la Argentina", que se efectuó en el Royal Festival Hall, de la ciudad de Londres.



Las ESTANCIAS y su relación con el TURISMO

El desenvolvimiento económico tuvo como eje principal el desarrollo pecuario

Por RUBEN OSVALDO FARINA

(Segundo premio tema B del concurso de Autoclub)

En esta nota sólo se quiere dar, en forma somera una visión de la transformación económica operada en nuestro país, teniendo como base del tema las explotaciones ganaderas, tratando de visualizar dinámicamente las distintas etapas históricas.

El desenvolvimiento económico nacional tuvo como eje principal el desarrollo pecuario, girando su orientación alrededor de técnicas productivas, que nuestro hombre de campo supo aplicar a esta faz económica a punto tal, de quedar en determinado momento los demás sectores opacados por esta actividad.

Nuestra historia demuestra ese sentido, que desde la época de la conquista española, influye en la ocupación de las inmensas extensiones territoriales que más tarde darían límites a nuestra patria.

Lo que hoy es rica pampa húmeda, en un principio fueron tierras despreciadas por los conquistadores. Las tribus nómades que habitaban esta región, hicieron que aquéllos no pudieran contar con suficiente seguridad para aprovecharlas económicamente.

Todo lo contrario ocurría con la región del noroeste, vía terrestre obligada para alcanzar el Imperio Inca y la salida al Pacífico. La población indígena era sedentaria y numerosa, y sus prácticas agrícolas las complementaban con riego, domesticando algunas especies de animales autóctonos, dando así pie a los españoles para asegurar las bases del primitivo movimiento económico.

Se nota, a poco andar, un incesante desplazamiento que converge desde la parte central de América hacia el sur.

La introducción de los primeros vacunos y equinos, que se reprodujeron libremente en la pampa, da comienzo a la etapa pastoril, brindando el material que luego sería piedra angular de nuestro comercio de exportación.

Muy poco valor tuvo la carne, por su fácil descomposición, centrándose el interés comercial en el cuero, el sebo y la grasa.

Explotación irracional

La libre proliferación del ganado dio comienzo a un irracional sistema de explotación, efectuado por expediciones para "cazar ganado cimarrón", permitidas exclusivamente a los hacendados. Se origina un mayor auge en la caza del ganado al aumentarse la exportación de cueros, a pesar del monopolio ejercido por España, dando lugar al *engrosamiento* con nuevas áreas utilizables, obtenidas en las frecuentes luchas contra el indio, señor de las "pampas". Esta cacería irracional traería de suyo, la extinción gradual de los animales existentes, por lo que, con buen criterio, se comenzó a domesticarlos y a realizarse una explotación racional.

La escasa población urbana de entonces no era mercado para una sostenida producción, pues sólo el cuero se utilizaba, en escala importante, en el intercambio con el exterior.

Alentada por los intereses británicos, surge con toda intensidad la lucha por el comercio libre, tomando parte activa en ella los hacendados. La ruptura con España se produce en Mayo de 1810, rompiendo el sistema monopolista. Adquiere desde entonces verdadero auge el puerto de Buenos Aires, que gracias a poseer saldos exportables y a la circunstancia de contar con poder adquisitivo, comienza a absorber los excedentes del norte que no tenían salida al exterior, traduciéndose, con el correr del tiempo, en un significativo predominio porteño respecto del interior, en la faz económica, demográfica y política.

A mediados del siglo XIX, las explotaciones ganaderas se hallan en manos de pocos dueños y comienza a tomar importancia por su productividad la tierra. Los hacendados cobran preponderancia política y social. La línea de fortines se amplía con casi el único fin de agregar tierras donde apacentar vacunos, además de verse al indio como un competidor peligroso.

La primer industria relacionada con la ganadería, tuvo su origen en la obtención de sebo y grasa, mediante ebullición. Al surgir los saladeros empieza la comercialización del ganado o sus productos, por estos establecimientos.

Las cruzas y sus frutos

Las cruzas del "merino" con ovino criollo comienza a dar sus frutos, aumentando el número de cabezas en desmedro de los vacunos, hecho que se refleja al incrementarse con el industrialismo en Europa la industria textil, sintiéndose la necesidad de sustituir el "merino" por otra raza cuya lana fuera de mayor longitud. En las postrimerías del siglo XIX llega a ser la lana el primer producto de exportación, y su producción, mayor que la actual.

La introducción de "merinos" hace que se diversifique la cría de ganado y al mismo tiempo marque rumbos, incorporando a la exportación un nuevo producto: la lana. La cría de ovinos la realizan generalmente inmigrantes.

Recién a principios de siglo, varió fundamentalmente la estructura económica al iniciarse la era frigorífica, que cambia la táctica productiva ganadera; pasando el renglón carnes vacunas a ocupar el primer lugar en los embarques, en desmedro de la lana.

Se produjo también un refinamiento en las razas vacunas, pues casi todo el ganado era exportado en pie hacia los puertos consumidores, ante el poco interés de los frigoríficos por el congelamiento de reses. Mediante la introducción de una nueva técnica: el enfriamiento, que su-

ma otra industria a las ya existentes, se abren nuevamente las puertas a envíos importantes.

Gracias a la industria frigorífica, los vacunos se valorizan y desplazan al ovino, que pasa a ocupar un renglón secundario, no fundamental.

Las nuevas tierras conquistadas sirven a la cría de vacunos, donde una vez refinados los pastos dan paso a los ovinos.

El puerto de Buenos Aires, origen de los embarques al exterior, vio alterado su auge por la agricultura, la que da nacimiento a puertos fluviales sobre el Paraná, que reducen el volumen de lo operado por aquél, aunque la mayoría de los cargueros completan sus bodegas en Buenos Aires, sin perder éste su predominio de importador y, junto con su zona circundante de influencia, el de consumidor.

El triunfo de la política centralista porteña, la apertura del puerto con calado suficiente para barcos de ultramar, el mayor kilometraje en vías férreas y la mayor concentración demográfica, hacen de la metrópoli el principal núclo de transacciones con Europa.

Economía en abanico

Esquemáticamente, nuestra economía se asienta en forma de abanico con vértice en el puerto de Buenos Aires apuntando al Viejo Mundo.

No sólo en la región bonaerense sino también en la pampeana se opera una rápida mutación, al ir supliendo los ovinos por vacunos, y estos, ante la exigencia de los frigoríficos, mejoran su calidad. No ocurre lo mismo con el interior, que no se ve compelido a este cambio brusco por la distancia que lo separa del puerto de embarque.

Los bienes que produce el interior son consumidos localmente y un pequeño excedente se remite a los puertos para su colocación en el extranjero.

En contraste con la zona bonaerense, en el litorial especialmente la producción se diversifica gracias a la colonización, comenzando el predominio de una corriente agrícola.

Este cultivo se realiza generalmente por medieros, aparceros o arrendatarios, que al no tener una permanencia asegurada, no se preocupan por conservar el suelo, viviendo ellos mismos en forma precaria —lo que luego se refleja al llegar a ser propietarios— en un marco de evidente malestar social.

A su vez en las zonas típicamente ganaderas el carácter extensivo de las explotaciones conspira contra el arraigo de los pobladores. Agregado a este hecho, la distribución temprana de la propiedad de la tierra (fundamentalmente como recompensas en la lucha contra el indio) neutralizó prácticamente los proyectos de colonización. Excepto el caso de Santa Fe, la inmigración extranjera no pudo radicarse en el campo; por el contrario, fueron las ciudades las que acogieron a los industriosos artesanos y comerciantes europeos que pasaron a formar así nuestras primeras clases medias.

Las zonas rurales se caracterizaron así por una marcada división social, prácticamente un abismo separaba al estrato de los propietarios de sus peones rurales. Otra vez la excepción la constituyeron las zonas agrícolas del Litoral, en las que, gracias a los escasos proyectos de colonización exitosos, se logró formar una clase media rural compuesta por modestos ganaderos e inmigrantes que venían a difundir nuevas técnicas de cría.

La estancia y el turismo

La incorporación de la Argentina al mercado mundial como productora de ganado y cereales tuvo indudables repercusiones sobre la actividad productiva. Aún cuando la ganadería es un rubro de importancia, la crisis ganadera de 1921 reordenó las actividades rurales en beneficio de la agricultura. Ambas producciones fueron sin embargo las que cimentaron durante el presente siglo el desarrollo del país. Fueron precisamente los saldos favorables que se acumularon durante la segunda guerra mundial a través de la exportación de ganado y cereales, los que financiaron el desarrollo industrial que experimentamos en esa época.

En el último decenio, el incremento del mercado interior, producto del crecimiento de la población, no ha sido acompañado por una elevación del stock ganadero, y si se agrega a esto una mala política de consumo, las perspectivas no son muy promisorias. Además, se hace necesario aumentar los saldos exportables, puesto que de los mismos depende la acumulación de las divisas necesarias para financiar los equipos y materias primas reclamados por el desarrollo de la industria. De allí la promulgación de medidas tales como el cambio en el régimen de faenamiento, el cual afecta principalmente al comercio interno. Este cambio —a pesar de ayudar al repunte del stock ganadero— debe ser objeto de un programa cauteloso y de estricta observancia del desarrollo que se está operando.

Después de esta reseña de la estructura económica, sintéticamente esbozaremos la influencia de este proceso en las estancias y su relación con el turismo.

Los establecimientos rurales han abandonado, después de la introducción del alambrado y los molinos, aquella clásica forma rectangular, para suplantarla por la cuadrada, prefiriendo las tierras altas a las aledañas a los cursos de agua. Las grandes extensiones se subdividen en potreros, y en *aquellas* llanuras infinitas se realizan cultivos de pasturas. A la antigua aventura de la carreta sucede la mecanización, se abandona la tracción a sangre que se reemplaza por tractores y automotores, acortando así tiempo y distancias.

Con el correr de los años el hacendado procura dotar a su establecimiento de todos los adelantos que la técnica moderna le puede brindar, sin por ello hacer perder a lugares dotados de belleza innata los encantos con que la diosa natura los engalanó.

Muchos otros han sabido aprovechar parajes agrestes y cubiertos por frondosa vegetación para hacer de sus estancias, con poca inversión, no sólo un lugar apto para la explotación, sino también un acogedor solar de esparcimiento para los ojos del visitante.

Aunque algunas zonas cuentan con escasos caminos, no es motivo esto para que los propietarios de establecimientos de zonas alejadas hayan procurado por sus propios medios y a veces para mantener preeminencia zonal o local, costear por cuenta propia la apertura de vías de comunicación conducentes a posteriores beneficios.

La estancia argentina no ha despertado aún ningún tipo de atracción turística interna.

Por otra parte, el turista extranjero que viene a ver "gauchos" al país, se ve defraudado por no existir un acuerdo entre estos y la imagen que la literatura ha formado de ellos en el exterior. Muchas veces se "prefabrican" gauchos para satifacer esta curiosidad.

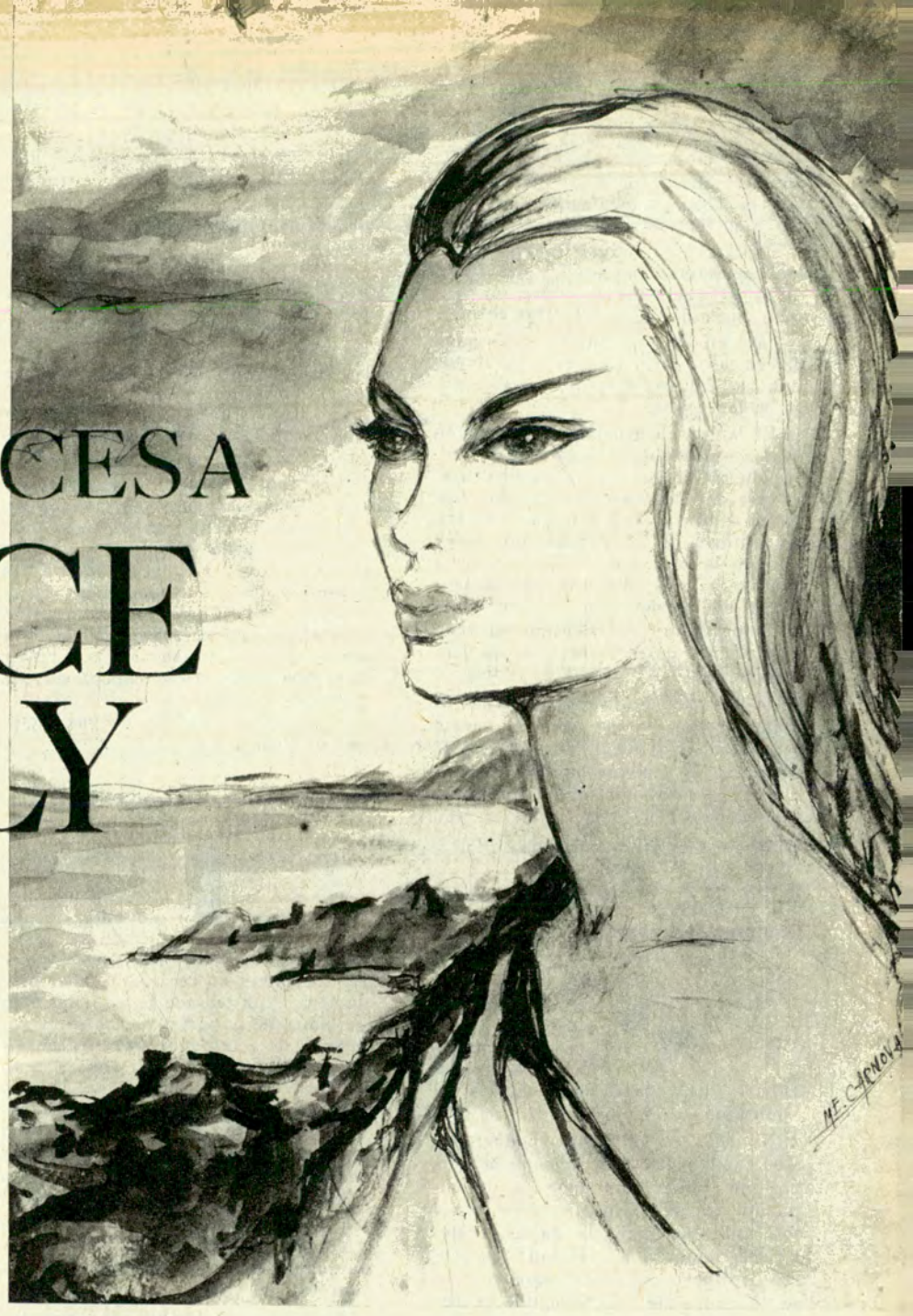
La áreas totalmente llanas y cubiertas de vegetación son escasas en el mundo y, por lo tanto, la pampa húmeda seguirá despertando la admiración de cuantos la visiten, aumentando la misma con la humanización cada vez más compleja del paisaje.

Hoy nos es posible observar que los establecimientos modernos, aparte de brindar el característico verdor de sus tierras, tratan de integrarse con el conjunto que los rodea, procurando de aquellos lugares que se prestan, sean fuente de una nueva industria que servirá para valorizar sus tierras, al par de ofrecer a su propietario nuevos o altos ingresos y crear caminos al ser canalizada la curiosidad popular, gracias a la promoción turística. •

UNA MUJER QUE CAMBIO LA FISONOMIA DE MONTECARLO:

LA PRINCESA GRACE KELLY

Por
JANE SHERROD SINGER
Ilustró M. E. Carnovali
(Derechos exclusivos de Autoclub)



CUANDO la hermosa estrella de la pantalla Grace Kelly trocó su papel de princesa del celuloide por una realidad viva, con corona de diamantes y un palacio en la Riviera, llevó consigo una amplia corte al minúsculo principado de Mónaco: una multitud de admiradores y un ejército de celebridades de Hollywood... bien cargados de dinero.

Entre sus más íntimos amigos del mundo del espectáculo debe mencionarse a Cary Grant, con quien justamente estaba rodando una película cuando se encontró por primera vez con quien habría de ser su esposo, el príncipe de Mónaco; los matrimonios David Niven y Alfred Hitchcock y Frank Sinatra —antes de que éste tropezase con Juliet Prowse—, y toda esa gente eligió Montecarlo para la "première" mundial de su película "The Kings go Forth".

Hasta hace unos años, Cannes era el centro de reunión obligado del grupo más conocido de enamorados del sol de la Riviera. Montecarlo era entonces solamente un punto más o menos triste y aburrido sobre el mapa; el nombre del principado sólo llegaba a las columnas de la prensa y de la fama por sus dificultades financieras, su casino medio vacío y unos pocos hoteles polvorientos, parcialmente ocupados por un puñado de ancianas, viudas aristocráticas que envejecían *invernando* bajo el sol, de acuerdo con un hábito inveterado de la gente de su clase, más que por una razón especial. Los europeos, algo más sofisticados, preferían un viaje a la América del Norte.

Montecarlo se transforma

A comienzo de este siglo, Montecarlo había llegado a ser tan importante para la vida aristocrática como una bodega bien surtida de champaña y de coñac añejo. Una de las típicas historias que circulaba en el ambiente es la que se refería a una gran duquesa de Rusia, que todos los años llegaba al principado para pasar la *saison;* llegaba en su propio tren privado, en el que transportaba a su hija enferma y a una manada de cabras: la duquesa no tenía confianza en la leche de cabras monegascas, para la hija sufriente que la necesitaba para su salud..., e importaba, del modo que se ha visto, pura, tibia y no embotellada, leche rusa.

Con la llegada de la princesa Grace de Mónaco, medio siglo después, el principado adquirió rápidamente un aspecto que es al mismo tiempo tan asombroso, agradable y lleno de gracia como la misma dama. Desde ese momento, el pequeño país del tamaño de una tarjeta postal se transformó en algo del todo diferente a lo que fue.

En estos días ningún turista puede correr el riesgo de detenerse casualmente en Montecarlo con la esperanza de encontrar una habitación libre en un hotel. Las reservaciones deben ser hechas con bastante anticipación, especialmente en el Hotel de París y en el Her-



mitage. Y puesto que los visitantes constituyen la fuente principal de los ingresos de Mónaco, los habitantes permanentes del principado estiman que esa población *excesiva* es una verdadera felicidad para la economía del país.

También el casino sufrió cambios

También el famoso casino sufrió importantes cambios. A las mesas de ruleta fue agregada otra para dar lugar a un juego importado de América: los dados. Esa mesa es conocida por el nombre bastante poco solemne de *crap table* (simplemente "mesa de dados"), y ahora el sonido de los *huesitos* arrojados sobre el paño suele ser percibido por encima del delicado rumor de la ruleta que gira.

Probablemente, como un resultado de los esfuerzos de la princesa Grace, Montecarlo ha cambiado, lenta pero firmemente, hasta el punto de que su nombre ya no es más el sinónimo forzoso de juego, únicamente. Gracias a su situación geográfica, ubicada como está sobre rocas que miran al azul Mediterráneo, la ciudad puede enorgullecerse hoy con todo derecho de ser uno de los más hermosos y atrayentes lugares del mundo. El príncipe Rainiero y la princesa Grace se están beneficiando largamente de ese atractivo que Montecarlo ejerce sobre los turistas... y su dinero.

La lucha con Cannes

El centro competidor de Montecarlo, Cannes, goza de un espacioso puerto para la multitud de aficionados al yachting; pero este refugio marítimo no iguala en belleza y dimensiones al de Mónaco, formado por una enorme dársena cuadrada, donde pueden moverse cómodamente embarcaciones deportivas que casi alcanzan la dimensiones de un gran navío de ultramar, como, por ejemplo, el yacht del poderoso *capitán* de la industria naviera, el multimillonario Onassis. Pero es verdad, también, que Cannes no se resigna a perder su prestigio, ni siquiera en ese fluido terreno, y ya se anuncia que muy en breve será construido en la costa de esta hermosa ciudad un Yacht Club con su atracadero, a un costo de nada menos que 4 millones de dólares, que se denominará Yacht Club Sportivo e Internacional. La idea que se mueve detrás de este costoso proyecto es que, en primer lugar, los yachtmen deben tener la posibilidad de desplazar su ocio directamente desde los brillantes puentes de sus embarcaciones hasta los brillantes salones del casino, sin necesidad de arrugar en sus bolsillos los rollos que traen para jugar; y en segundo término se trata de que el Club sea algo como una institución muy restringida y privada, es decir, que los turistas de lujo no tengan que codearse con sus congéneres más modestos.



Pero no hay que olvidar, en esa lucha entre las dos ciudades de la famosa Costa Azul, que Montecarlo cuenta con su princesa Grace. Producto refinado de Filadelfia, la cuna de los Estados Unidos, ciudad que todavía se siente orgullosa, y con razón, tanto de su herencia histórica como de la cultural, Grace Kelly procura extender en el mundo la *imagen* de Mónaco. Es claro que ella no es una pobre cenicienta rescatada de la tiranía de una máquina de coser a que la sometieran sus feas hermanas: la princesa ha sido educada y criada en la riqueza, está acostumbrada al lujo y a las cosas delicadas, y trata de que estas cosas no falten en el medio que la rodea.

La frase de Grace Kelly

El resultado de su entrada en la vida de Montecarlo ha sido una serie de importantes conciertos, de grandes reuniones de caridad, y la reapertura del Palacio de la Opera, en cuya tradición deben contarse los estrenos de obras de tanto éxito como *Thais*, de Massenet, de *Gaiété Parisienne*, de Offenbach, y la presentación de las inigualadas danzas de Nijinsky. La princesa Grace ha reinstalado las artes en Mónaco.

Charles Feldman, el productor cinematográfico, observó recientemente que *nadie supo nunca nada de Alí Khan hasta que se casó con Rita Hayworth, y tampoco supo nadie nunca del príncipe Rainiero hasta que se casó con Grace Kelly*. Para los Estados Unidos, la ex estrella cinematográfica, hoy princesa Grace, ha llegado a ser algo así como una figura legendaria. Es la primera mujer que, indirectamente, trajo una corona a América, y la única princesa soberana que llegó a tener su propio país. Además, su belleza ha aumentado visiblemente durante los años de su reinado.

Después de la llegada de la princesa Grace a Mónaco, también aumentaron la belleza y los atractivos del principado. Esto recuerda una frase de Grace Kelly durante sus días en Hollywood: *Alguna vez he debido esperar largamente por cosas que he deseado mucho. No siempre las he conseguido; pero algo en mi interior me ha impedido resignarme a no conseguirlas.* •

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.



En el acto de entrega al coronel Jorge E. Leal del material de señalamiento donado por el A.C.A. para la Antártida Argentina, hace uso de la palabra el presidente de la Institución, doctor César C. Carman. De izquierda a derecha, los doctores Ricardo E. Aráoz, Plácido Seara, Arturo Berenguer Carisomo, el coronel Leal y el doctor Luis Petraglia.



En la reunión inaugural del ciclo 1966, ante un público que colmó la capacidad del salón de actos, el coronel Jorge E. Leal disertó sobre la "Expedición Terrestre al Polo Sur Geográfico", la hazaña que el conferenciante protagonizara.

Alto interés tuvo el ciclo 1966 de "Jueves Turísticos"

Como en años anteriores, el ciclo "Jueves turísticos" alcanzó en 1966 significativo relieve. A lo largo de las 23 reuniones que se realizaron entre los meses de junio y noviembre, quedó demostrado el creciente interés del público en participar de las sesiones de "Jueves turísticos", aceptación que estuvo en correspondencia con la amplia versación de quienes tuvieron a su cargo las disertaciones, como así también con la atracción y la importancia de los temas tratados.

La conferencia de apertura tuvo lugar el 2 de junio de 1966, y estuvo a cargo del coronel Jorge Edgard Leal, quien expuso en forma amena y ampliamente documentada las alternativas de la expedición al Polo Sur geográfico, es decir, de la magnífica hazaña cumplida por la patrulla que el propio disertante condujo. En la misma oportunidad, el presidente de la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, doctor Plácido Seara, en nombre del Automóvil Club Argentino hizo entrega al coronel Leal de una plaqueta recordatoria.

Las diversas conferencias pronunciadas durante el desarrollo del ciclo mantuvieron asimismo un alto nivel de interés y fueron seguidas con atención por numeroso público. Ellas versaron sobre los siguientes temas: "*El hombre americano y su paisaje*", que estuvo a cargo del doctor Enrique Grande; "*Suiza turística*", por el delegado de turismo de Suiza para la América del Sur, señor Alfredo Weidman; "*Islas Baleares, paraíso del turista*", a cargo del director de la Oficina Nacional Española de Turismo, señor Rafael Blanco; "*Instantáneas de la América española*", por el doctor Arturo Berenguer Carisomo; "*Buenos Aires, vista con ojos de turista*", por la señora Aída S. de Cilveti; "*Tierra del Fuego*", por la señorita Leonor M. Piñero; "*Hechizos turísticos del Perú*", por el agregado cultural de la embajada del Perú, señor Alfredo Cánepa Sardón, y "*Turismo rioplatense*", por el ministro consejero de la embajada de Uruguay, señor Julio V. Iturbide.

En el acto correspondiente a la citada conferencia del doctor Berenguer Carisomo, y con la asistencia de las más altas autoridades de la institución, se procedió a hacer entrega al jefe del Departamento Antártida, del Ejército, coronel Jorge E. Leal, del material de señalamiento donado por el Automóvil Club Argentino con destino a la región antártica.

Los interesantes films sobre aspectos turísticos argentinos y extranjeros que se proyectaron durante las reuniones de "Jueves Turísticos" fueron gentilmente cedidos por la dirección Nacional de Turismo y por las distintas embajadas.

Merece destacarse, por último, un espectáculo audiovisual, en colores, titulado "*El Neuquén de hoy*", que, juntamente con la mencionada conferencia del ministro consejero de la embajada del Uruguay, integró el programa de la sesión de clausura del ciclo 1966. Dicho espectáculo fue auspiciado por la Dirección Provincial de Turismo y Termas del Neuquén, y consistió en una magnífica exposición de diapositivas sincronizadas a través de cinco proyectores, sobre pantalla de nueve metros de ancho, eficazmente complementada con música estereofónica y explicación grabada.

Parte del público congregado frente al salón de actos de la Sede Central del A.C.A., y que siguió las alternativas de la expedición terrestre al Polo Sur, a través del relato del coronel Jorge E. Leal.



En una reunión de "Jueves Turísticos 1966", de izquierda a derecha, el presidente de la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional del A.C.A., doctor Plácido Seara; el delegado de la Oficina Nacional Española de Turismo, señor Rafael Blanco, quien en la oportunidad disertó sobre el tema: "Islas Baleares, paraíso del turista", y, en momentos en que presenta al orador, el señor Ovidio H. Salgueiro, integrante de la referida Comisión.



Nuevos libros incorporados a la Biblioteca

Para conocimiento de los señores asociados y del público en general, se detallan los libros que recientemente han sido incorporados a la biblioteca de la entidad.

TRANSITO

Rule of the road. Suomi Autokulbi (Finlandia).

Summary of the Greek highway code. Automobile and Touring Club of Grecce.

Novo Código Nacional de Tránsito. (Brasil). 1966.

Guide-book for motorists in Poland. Polish Automobile and Motorcycle Federation.

The higway code. Ministry of Transport. 1966.

Ley de Tránsito y Transportes. Gobierno de Ecuador. 1966.

Público Registro Automovilístico. Ed. Pirola, Italia. 1962.

TURISMO

Memoria del IX Congreso de la COTAL. 1966.

II Simposio Internacional de Turismo. Asociación Interplanetaria de Turismo. Porto Alegre. 1966.

Guía Indice Turismo Paraguay. 1963.

Guía Hotelera y de Turismo. 1966.

Stadistica de Turismo. Anuario 1964. E. N. I. T.

Travel Guide to South America. 1966-67. American Automobile Association.

Mexico and Central America. 1965-66. American Automobile Association.

IV Reunión, San José, Costa Rica, 1964. Comisión Técnica de Equipamiento Turístico.

Continental handbook. Automobile Association 1961.

VIALIDAD

VII Concurso de Trabajos Viales. Dir. de Vialidad. Pcia. de Buenos Aires. 1965.

X Congreso Panamericano de Carreteras. Unión Panamericana 1966.

LIBROS DONADOS POR LA "EDITORIAL OMEBA"

Cómo adiestrar mejores dirigentes. Malcoln y Hulda Knowles. 1965.

Manual de proyectos de servicios de comunidad. Audrey y Harleigh. Trecker. 1964.

Nuevos conceptos administrativos para los servicios de comunidad y bienestar social. Harleigh Trecker. 1966.

El trabajo social en grupos. Harleigh y Audrey Trecker. 1965.

Planes de recreación para la comunidad. Howard Danford. 1966.

Principios y métodos de recreación para la comunidad. Georges Butler. 1966.

ACTIVIDADES DE LA COMISION DIRECTIVA

DE acuerdo con la norma informativa que hemos seguido sistemáticamente en ediciones anteriores de AUTOCLUB, resumimos a continuación algunas de las resoluciones adoptadas por la Comisión Directiva del A. C. A. en recientes sesiones ordinarias. Las decisiones así puestas en ejecución importan actos significativos tendientes a la ampliación y perfeccionamiento de la política servicial de la Institución, en beneficio de sus asociados.

Como es natural, por razones de espacio sólo nos referiremos en esta breve reseña a muy pocos de los asuntos que han sido motivo de las deliberaciones del alto cuerpo directivo.

En la sesión ordinaria del 16 de noviembre de 1966, se resolvió: construir una casilla y alero en el embarcadero fluvial de Dársena Sur, para la atención de los servicios internacionales (costo, $ 270.000.—); instalar una bomba de agua en la Estación San Nicolás ($ 36.800.—); instalar un grupo electrógeno en la Estación El Bolsón, ya adquirido ($ 70.000.—); contribuir a las obras de embellecimiento de la Avenida Colón, en Carhué, en la manzana donde está la Estación del Automóvil Club Argentino ($ 18.500.—); realizar los indispensables trabajos adicionales en la Estación San Rafael ($ 458.434.—); crear la Escuela de Mecánica para familiares de socios y operarios del Club, que funcionará en el inmueble adquirido sobre la Avenida Vélez Sársfield, en esta Capital; techar, para necesidades de los servicios locales, el terreno contiguo a la Estación de Servicio en Bolívar (pesos 1.605.000.—); realizar trabajos diversos, colocar grupos electrógenos e instalar equipos para la potabilización del agua de consumo en el Recreo del Delta, ya próximo a su inauguración ($ 6.936.842.—); adquirir materiales, elementos y equipos para uso y venta y como bienes de capital, por un total de $ 14.541.753.— m/n.

En la sesión del 7 de diciembre de 1966, la C. D. aprobó la edición de 50.000 ejemplares de un gran plano con la red caminera principal de la República Argentina, y adquisiciones para bienes de capital, uso y venta, por un importe en conjunto, de pesos 10.069.547.— m/n.

Sesión del 21 de diciembre de 1966: Entre otras resoluciones y medidas importantes, se adoptaron las siguientes: a) ampliación de diversas dependencias en la Estación de Servicio de Jujuy, con una inversión de $ 523.141.—; b) arreglos y reparaciones en la Estación Barracas, Capital, $ 1.250.000.—; c) mejoras en el campamento de San Clemente de Tuyú, $ 3.950.000.—; d) adquisiciones de: bienes de capital ($ 17.187.753.—), bienes para venta ($ 12.656.045,50), y bienes de uso ($ 10.237.509,50) por un total de $ 40.081.308.—; e) se resolvió apresurar el estudio de una propuesta por la cual se construiría, en los terrenos del Club en Villa Gesell, un motel para 60 familias, con todo el confort requerido en este tipo de obras, y, además, una pileta de natación, solarium, instalaciones de juegos infantiles, etc.; estas obras insumirían $ 80.000.000.—, o más, que eventualmente podrían ser cubiertos con el valor de otros terrenos de la Institución; f) forestación de terrenos y parques en las estaciones de San Pedro y San Nicolás, recreo Timbúes, estación Tortugas, Firmat, Canals, General López y Arrecifes; g) construcción de las dependencias de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, en el Parque Tres de Febrero; h) trabajos adicionales en la Estación Bahía Blanca ($ 1.115.868.—); i) aprobación de un contrato con la provincia de Neuquén, para la explotación por el A.C.A., durante 25 años, de los hoteles construidos por dicha provincia en Chos Malal, Aluminé y Andacollo; j) construcción de una casilla de primeros auxilios en el recreo de Punta Lara ($ 601.100.—), etc. Además, se resolvió dar a publicidad en esta revista el resultado de una encuesta sobre servicios del Club, realizada en consulta a los socios de toda la República; sobre esta encuesta nos ocupamos especialmente en otro lugar de esta edición.

A partir del 1º de enero de 1967 la Comisión Directiva entró en receso; normalmente, reanuda sus sesiones en la primera quincena de febrero.

PARA EVITAR LOS "CHOQUES EN CADENA"

EN razón de la alarmante cantidad de accidentes que se vienen produciendo en la Avenida General Paz, el Automóvil Club Argentino ha emplazado numerosas señales de advertencia similares a las que se observan en las fotos, en un intento por conseguir una disminución de esos hechos desafortunados.

La experiencia indica que la mayoría de los accidentes ocurren, como es lógico, durante las horas de mayor movimiento en toda la extensión de la avenida, aunque con frecuencia muy especial en el tramo comprendido entre la Avenida del Libertador General San Martín y Liniers. Entre esos accidentes, los más frecuentes son los denominados "en serie" o "en cadena", o sea aquellos que ocurren entre varios vehículos que circulan sobre una misma banda, generalmente la de mayor velocidad, como consecuencia de no guardar la debida distancia con el vehículo que marcha delante. La frenada sorpresiva de este último impide al conductor del vehículo de atrás detener a éste en la corta distancia que media entre ambos. Y así se producen los choques "en cadena", de consecuencias a veces trágicas, pese a ser tan fáciles de prevenir y evitar.



NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

CENTRALIZACION DE LAS OFICINAS MUNICIPALES DE PATENTAMIENTO

LA Municipalidad de la Capital Federal ha dispuesto que las dependencias de Patentes y Rodados queden centralizadas en la calle Zavaleta 360. Por tal motivo, las dependencias del Automóvil Club Argentino que funcionaban en la calle Chacabuco 167, también *han sido centralizadas en Zavaleta 379*, donde se atiende a los asociados de la Entidad.

SERVICIO INTERNACIONAL DE BALSAS COLON - PAYSANDU

DE acuerdo con la información suministrada por la Agencia Moix, de Colón (Entre Ríos), el servicio de autobalsa entre ésta y Paysandú (Uruguay), se des- (Entre Ríos), al ser- Colón, de lunes a viernes a las 10 y 16 horas, y los sábados solamente a las 10 horas, no presentándose servicio los domingos. Si dentro de las horas indicadas la capacidad de la balsa no pudiera absorber la cantidad de vehículos interesados en cruzar a la vecina orilla, aquélla *hará tantos viajes como fueren necesarios, sin recargo en las tarifas.*

Los interesados en efectuar el cruce deberán presentarse con más de media hora de anticipación a la salida de la balsa, para realizar los trámites pertinentes.

La tarifa es la siguiente: En Colón, $ 40.— m/n para los pasajeros, y $ 1.600.— m/n por el flete del coche; en Paysandú: $ 10.— uruguayos por pasajero y $ 400.— por el flete.

En ningún caso puede reservarse turno de embarque.

TARJETAS PARA LOS AUXILIOS EN RUTA

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino, como en años anteriores, han adoptado medidas para facilitar a los socios la obtención del auxilio mecánico en rutas. Con dicha finalidad se han distribuido tarjetas entre las estaciones ubicadas sobre las rutas nacionales números 2, 3, 8 y 9 y las de acceso a Los Lagos del Sur, como así también entre las dependencias ubicadas en capitales de provincias y en la Capital Federal, para que los asociados las retiren antes de emprender viaje.

Llegado el caso de necesitar auxilio, el asociado *deberá llenar con sus datos los espacios de la tarjeta y hacerla llegar a la estación o concesionario más cercano, con algún automovilista que pase por el lugar.* Las estaciones más cercanas al lugar de detención figuran en la tarjeta de referencia.

A LOS SOCIOS

SE comunica a los señores asociados que se ha autorizado el aumento del precio del cubierto en el restaurante "Punta Chica", de $ 220.— a $ 250.—. Asimismo, se hace saber que se aplica en concepto de laudo el 15 % sobre el menú o extras, con exclusión de las bebidas.

NUEVO MAPA VIAL

El Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación una nueva edición actualizada del *Mapa Vial de la República Argentina*, impreso en varios colores, en el cual se especifican kilometrajes entre localidades, pueblos, características de caminos, lugares de aprovisionamento y turísticos del país. Dicha publicación reemplaza a la anterior edición de 1961 y su precio de venta por unidad ha sido fijado en $ 60.— m/n. para socios, y $ 200.— m/n. para el público en general.

NORMAS PARA EL ESTACIONAMIENTO

A fin de que los asociados y demás lectores de AUTOCLUB se informen debidamente, transcribimos los artículos 39 y 40 de la Ordenanza Nº 19.660 de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, en los cuales se reglamenta el estacionamiento en la vía pública.

ART. 39 - FORMA DE ESTACIONAR

El estacionamiento de vehículos debe realizarse:

a) En una sola fila, paralela al cordón de la acera derecha del sentido de la circulación.
b) A una distancia de 20 cm del cordón de la acera, debiendo dejarse entre ellos un espacio de por lo menos 50 cm.
c) Es obligatorio detener la marcha del motor y dejar el vehículo frenado exclusivamente con el freno de mano. En las pendientes deberá, además, colocarse las ruedas delanteras en ángulo con el cordón de la acera para evitar deslizamientos.
d) Los carros y carruajes no podrán permanecer estacionados sin traba (manea).

ART. 40 - PROHIBICIONES DE ESTACIONAR

Queda prohibido estacionar:

a) En los primeros y últimos cinco metros de cada cuadra, contando desde las líneas municipales de edificación de las respectivas calles transversales, como así dentro del espacio señalizado o demarcado ampliando esa extensión.
b) A menos de 50 metros de cada lado de los pasos a nivel.
c) A menos de 10 metros de cada lado de los sitios señalados para la detención de los vehículos del transporte colectivo y taxímetros.
d) En los lugares señalizados o demarcados, según lo determine la Municipalidad de Bs. Aires.
e) Frente a las entradas de cocheras, garajes, estaciones de servicio y playas de estacionamiento.
f) Frente a las entradas de locales de espectáculos públicos, mientras se realicen funciones en ellos.
g) A menos de 5 metros de cada lado de:

1. La entrada de hospitales, dispensarios y sanatorios.
2. La entrada de escuelas, colegios y facultades en horas de clase.
3. La entrada de los templos en horas en que se celebren oficios o ceremonias.
4. Los surtidores de nafta en horas de su funcionamiento.
5. La entrada principal de los hoteles, con permiso de uso concedido y no presten servicio de albergue por horas.
6. La entrada principal correspondiente a la redacción de los diarios.
7. La entrada de instituciones bancarias, durante el horario de atención al público.
8) La entrada principal correspondiente a las sedes de las empresas de aeronavegación.

h) Frente a la entrada de los edificios donde funcionen Cuerpos de Bomberos. Esta prohibición alcanzará, inclusive, al estacionamiento en la acera opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para una fácil maniobra de los vehículos afectados al servicio, según lo determine en cada caso la Municipalidad.



El presidente de la Filial Jáchal del Automóvil Club Argentino, Dr. Luis Héctor Santander, hace uso de la palabra durante el banquete de camaradería realizado con motivo de celebrarse el segundo aniversario de dicha filial.

LA FILIAL JACHAL CELEBRO SU SEGUNDO ANIVERSARIO

CON una serie de actos, que alcanzaron destacadas proyecciones, se celebró el segundo aniversario de la Filial Jáchal del Automóvil Club Argentino, que preside el doctor Luis. H. Santander.

Como parte principal del programa fue bendecida y habilitada la plaza de juegos infantiles anexa a la estación de servicio. El parque de esparcimiento fue proyectado y construido por el supervisor, señor Oscar Héctor Zini, y constituye el único de su tipo en la zona.

También entró en funcionamiento la nueva unidad de auxilio mecánico recientemente adquirida. La celebración culminó con un banquete de camaradería que se realizó en los salones del Plaza Hotel.



Un aspecto de la ceremonia de bendición de los juegos del flamante parque inaugurado junto a la estación de servicio de Jáchal, del Automóvil Club Argentino.

●

Otro aspecto de los juegos infantiles que fueron proyectados y construidos por el supervisor del Automóvil Club Argentino, señor Oscar Héctor Zini.



Se solicita que un semáforo funcione a ciclos regulares

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino se han dirigido a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con el fin de hacerle conocer un problema que inquieta a los conductores, por afectar notablemente la normal circulación del tránsito automotor en el cruce de la calle Billinghurst con la Avenida del Libertador.

El ordenamiento del tránsito —agrega la nota— que se ha dispuesto hace algún tiempo sobre las avenidas del Libertador, Figueroa Alcorta y Ramón Castilla, ha originado modificaciones al régimen circulatorio motorizado en el área de influencia de aquéllas, pasando a constituirse dicha encrucijada en un lugar particularmente peligroso no resuelto por el actual sistema peatonal a que está sometido el señalamiento luminoso.

Dice luego que anteriormente el tránsito se dirigía al centro por la Avenida Figueroa Alcorta. Ahora lo hace en su gran mayoría por la Avenida del Libertador desde mucho antes del encuentro con la calle Ramón Castilla, utilizada como unión, soportando así mayor afluencia de vehículos. Por otro lado, gran parte de los automotores que egresaban del centro solían hacerlo por la Avenida Las Heras, y luego desembocaban en la Avenida del Libertador por la calle Pereyra Lucena, movimiento que se ve impedido ahora por tener aquélla sentido único de circulación hacia el sudeste.

Actualmente, como consecuencia del mencionado ordenamiento, los automovilistas prosiguen por la Av. Las Heras hasta la calle Billinghurst, por ser la más próxima para conectarse con la Avenida del Libertador, encontrándose con que los semáforos de la intersección aludida actúan en las condiciones indicadas precedentemente, sin ofrecer la necesaria seguridad para el ingreso en la circulación sobre esta avenida cuando aquéllos actúan con luz amarilla intermitente.

Señala más adelante que esta situación pasa inadvertida durante las horas de mayor movimiento de peatones, no presentando mayor problema, ya que el constante cruce de los transeúntes hace que, prácticamente, los semáforos funcionen a ciclo fijo. En cambio, en las horas que disminuye el movimiento de peatones aumenta el de los vehículos, tornándose esta encrucijada en una zona demasiado peligrosa para transponerla, porque los automóviles que circulan por la Avenida del Libertador no reducen la velocidad que llevan, resultando sumamente riesgoso el ingreso en esa avenida desde la calle Billinghurst para dirigirse al oeste.

Por ello, las autoridades del A.C.A. prevén que sería conveniente resolver los conflictos que se producen en la intercección aludida, convirtiendo a ciclo fijo el funcionamiento de los semáforos que actualmente regulan el paso de los transeúntes en dicho sitio, con el fin de que presten la correspondiente utilidad a los conductores que desean seguir su marcha por la citada avenida.

NUEVAS ESTACIONES ADHERIDAS

LA Comisión Directiva aprobó la incorporación de otras cuatro estaciones a la extensa red de estaciones adheridas de la Entidad. Las nuevas dependencias para atención de los asociados son las siguientes:

TURDERA (Buenos Aires), en Hipólito Yrigoyen esq. Agüero, de Santiago F. Penco.

RAMOS MEJIA Sur (Buenos Aires, en avenida de Mayo 1240, de Julio Héctor Sánchez.

CIUDADELA (Buenos Aires), en avenida Rivadavia y Díaz Vélez, de Pociurko y Pociurko.

LONGCHAMPS (Buenos Aires), en Hiplito Yrigoyen y Ricardo J. Davel, de Gruppi Hnos. S. A. C. I.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.



Durante el acto de entrega de diplomas hace uso de la palabra el presidente de la Institución, Dr. César C. Carman, a quien acompañan el señor Lucilo del Castillo, el Dr. Domingo Cocco, representante de Y. P. F. ante el Automóvil Club Argentino, y el gerente general de la Entidad, Sr. Domingo M. Armendáriz.

ENTREGA DE DIPLOMAS EN LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

EN una breve y sencilla ceremonia realizada en las instalaciones de la pista de aprendizaje de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, del Automóvil Club Argentino se realizó la ceremonia de entrega de diplomas a los alumnos egresados en 1966. El acto fue presidido por el titular de la entidad, doctor César C. Carman, y asistieron miembros de la CD, representantes de YPF e invitados especiales y numeroso público.

En este año, que correspondió a la quinta promoción de alumnos, completaron los cursos correspondientes 3.000 alumnos de los cuales 2.250 fueron mujeres y 750 hombres. Funciona en dicha Escuela un gabinete psicotécnico, cuya creación en el Automóvil Club Argentino representa seguridad para el conductor y el peatón. Este gabinete, atendido por personal altamente especializado, es único en el país en la rama automotor.

Durante el acto de entrega de diplomas habló el doctor Carman, quien dijo:

"Año tras año, a medida que vamos completando el perfeccionamiento de los equipos humanos y técnicos, las instalaciones y también la organización y los métodos de esta Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, este instituto va tomando los perfiles característicos de una gran cátedra de docencia en una rama difícil de la enseñanza especializada. Difícil no tanto por la relativa complejidad de las bases teóricas o del adiestramiento práctico que la materia exige, sino porque, como muy pocas, su aprendizaje, en ambos aspectos, requiere, al lado de la seriedad y los conocimientos de parte de los enseñantes, una madura conciencia de su responsabilidad de parte de los aspirantes a conductores. Por extraño que parezca, quizás esta faz es la más importante, y esto se explica, porque en el arte de conducir un vehículo motorizado capaz de desarrollar grandes velocidades y con frecuencia usado de este modo, están involucrados riesgos graves y de significación trascendente para el individuo y para la sociedad, es decir, tanto para el conductor como para los demás automovilistas y para los peatones, y tales riesgos sólo pueden ser evitados o razonablemente disminuidos mucho más por efecto del sentido que de su responsabilidad personal y social tenga el conductor, que por su conocimiento de la máquina y su habilidad en la maniobra.

"Esta afirmación, por sus obvios fundamentos, no necesita ser demostrada; pero, además, las investigaciones más minuciosas y severamente conducidas, sobre todo en los países muy motorizados y donde, por esto mismo, la cifra de los accidentes se está tornando más pavorosa con cada año que transcurre, han contribuido a probar que el factor humano es el elemento preponderante en la producción de los accidentes de tránsito en que interviene el automotor. Ese factor puede tener diversos nombres: negligencia, enfermedad, deficiencia de contralor en la ingestión de bebidas o sustancias específicamente tóxicas; desprecio por la vida propia y por la ajena; audacia exagerada, en la que la vanidad —juvenil o no— desempeña un papel primordial; una supuesta o real pasión por la velocidad y hasta amor insensato al peligro inútil; despreocupación por elementales normas de higiene y reposo, etc., etc.; pero en todos estos supuestos y siempre, como puede advertirse, el denominador común es invariablemente el mismo: una falta del sentido de responsabilidad y de la sensatez elemental que, indefectiblemente, deben poseer todos los conductores de vehículos motorizados.

"Las autoridades —dijo luego— de nuestra Escuela de Conducción y Tránsito, reflejando la preocupación por el bien público que inspira a las del Automóvil Club Argentino mismo, están poniendo cada vez más acentuada atención en el proceso docente de la formación y educación personal, de la mente y del carácter del conductor como tal, si bien, para complementar la tarea, se trata también de intensificar la enseñanza en la faz técnico-mecánica. Porque no tendremos seguridad en la vía pública en tanto los conductores, por diestros que sean, no mantengan siempre bien despierta *su conciencia respecto de lo que deben hacer, y no de lo que pueden hacer* con su máquina.

"Las palabras que acabo de decir traducen mi ferviente deseo y mi esperanza de que las estadísticas argentinas tiendan a disminuir el rojo de las catástrofes que caracterizan a las de otros países, y desgraciadamente también a las nuestras en ciertas épocas del año, como la de las vacaciones."



El doctor Carman hace entrega de los certificados de conducción a las hermanas religiosas Cecilia Luisa Marcotegui y María Asunción Elizalde Sánchez.

VISITA AL PRESIDENTE DE LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

EL presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, realizó una visita al presidente de la Caja Nacional de Ahorros Postal, doctor Roberto Faustino Pistrelli, en cuya ocasión le hizo entrega de las credenciales que lo acreditan como socio honorario del Automóvil Club Argentino. Asimismo, la entrevista resultó una ocasión propicia para analizar diversos aspectos de la íntima vinculación servicial existente entre ambas instituciones.



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 noviembre y diciembre.

NOVIEMBRE

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	26.616
30 "	2.457
45 "	627
1 hora	121
1 h. 15 m.	15

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	16.049
Gomas	2.813
Remolques	10.974
Total de auxilios	29.836

DICIEMBRE

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	27.412
30 "	2.187
45 "	790
1 hora	507
1 h. 15 m.	171
1 h. 30 m.	69
1 h. 45 m.	75
2 horas	17

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	16.949
Gomas	3.020
Remolques	11.259
Total de auxilios	31.228

DIFUNDEN "EL DECALOGO DEL PEATON Y DEL CONDUCTOR"

LA Liga Social Pro Comportamiento Humano, que preside el señor Francisco A. Rizzuto, acaba de dar a conocer, con motivo de la "Semana de la Cortesía", un pequeño folleto con el "Decálogo del Peatón y del Conductor", que contiene las siguientes recomendaciones:

Del Peatón

1) Vele por su seguridad respetando las disposiciones de tránsito. Cruce las calzadas por las esquinas y zonas demarcadas, atienda señales y sea un factor positivo en los propósitos del ordenamiento ciudadano.

2) Camine en línea recta y conserve su derecha. Un tránsito regimentado asegura el orden de deslizamiento y evita alteraciones del ánimo.

3) Absténgase de formar corrillos pues entorpece la libre circulación. En cuanta oportunidad sea dada, ceda el paso a las damas y a los ancianos.

4) Atienda cortésmente a quien le solicite una información. Ser útil a un semejante es virtud que enaltece. La cortesía es patrimonio de los pueblos civilizados.

5) No confíe en la pericia del conductor; los frenos pueden fallar. La prudencia es una buena consejera en materia de tránsito.

Del Conductor

1) Conduzca con serenidad, con responsabilidad y con cordura. Sea una entidad consciente y no una máquina insensible y despiadada.

2) No olvide que el peatón es un ser humano que debe moverse con garantías de seguridad. Al enfrentarlo, RECUERDE QUE EL HOMBRE TIENE PREEMINENCIA SOBRE LA MAQUINA.

3) En toda incidencia de tránsito, accione con tolerancia, comprensión y mesura. Los pleitos humanos no encuentran solución en la violencia ni en el insulto, sino en el razonamiento, la conciliación y la nobleza.

4) Si transporta pasajeros o acompañantes, recapacite que son vidas dignas de consideración confiadas a su discreción, templanza e idoneidad.

5) Sea un colaborador con los agentes de tránssito, entendiendo que orden es un signo de la cultura y la civilización.

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

• AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES:

DE LUNES A VIERNES
DE 7.30 a 21.30 HORAS

D 347

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

SEGUNDO CONGRESO DE FILIALES

Se realizó en la sede central del A. C. A. el Segundo Congreso de Filiales.
En la reunión inicial estuvieron presentes el vicepresidente 2º y el vocal titular de la Comisión Directiva de la Entidad, ingeniero Mario L. Negri y doctor Fernando González Canicova. De izquierda a derecha se encuentran el doctor González Canicova; el presidente de la Asamblea de Delegados del A. C. A., doctor Ricardo E. Aráoz; el ingeniero Negri, quien dio la bienvenida a los asistentes, el vicepresidente del Segundo Congreso de Filiales, doctor Miguel E. Mercado, de Córdoba; y el escribano Roberto V. Vitale, presidente de la Comisión Asesora de Filiales y también titular de la Mesa del Congreso.





Aspecto parcial de la Sala de Sesiones del Segundo Congreso al cual asistieron Setenta y tres presidentes de Filiales del interior del país.

●

Intensa labor desarrollaron las comisiones que estudiaron las distintas ponencias presentadas. Aquí vemos en plena tarea de izquierda a derecha a los doctores Julio A. Escot, y Manuel Fernández Valdéz, señores Juan Berger, Ramón Cabral, Jorge E. Collinet, Dagoberto Lagares, Simón Grau, Pascual Taules y escribano Eduardo Casa, miembro de la Comisión Asesora.





El doctor Eduardo Uriondo Tochón, presidente de la Filial de Jujuy, durante una de las sesiones del Segundo Congreso de Filiales.



Durante una de las sesiones de la Comisión de Tursimo, Vialidad y Tránsito, vemos de izquierda a derecha a los doctores Eduardo Uriondo Tochón, de Jujuy; y José F. L. Castiglione, de Santiago del Estero y señor José Alipio Martínez, de La Plata.

SE INAUGURO EN AZUL

EN una breve ceremonia, que adquirió singular relevancia, fue inaugurada la nueva estación de servicio adherida del Automóvil Club Argentino, en la ciudad de Azul. Esta nueva dependencia está dotada de todos los elementos que permiten prestar un rápido y eficiente servicio a los asociados de la Entidad. Se trata de una moderna estación de YPF ubicada en la intersección de las calles Yrigoyen y Colón, y pertenece a la firma Juan José Luluaga.

Para presidir el acto concurrió una delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por el titular, doctor César C. Carman, e integrada por los señores doctor Manuel Pérez Taboada, doctor José Canasi, Ovidio H. Salgueiro, Guillermo Mirás, Lucilo del Castillo y el titular de estaciones adheridas, Inspector Regional, señor Osvaldo J. Calvo.

Se inició el acto con el izamiento de la enseña patria a cargo del presidente de la filial del A.C.A., señor Toscano, y del intendente municipal, señor Villanueva.

A continuación, monseñor Manuel Marengo procedió a bendecir las instalaciones, tras lo cual fue descubierta la insignia Nº 102 que corresponde a esa estación adherida.

ENCUESTA ENTRE ASOCIADOS SOBRE PRESTACION DE SERVICIOS

CON resultados ampliamente satisfactorios se realizó una encuesta entre los asociados del Automóvil Club Argentino con referencia a los servicios de auxilio mecánico, lavado y engrase entre los meses de octubre a diciembre inclusive, de 1966. Abarcó la compulsa a casi todo el país y comprendió alrededor de treinta estaciones de servicio de la entidad. Las respuestas recibidas d elos socios fueron 1827 y los resultados son estos:

DISCRIMINACION

ESTACIONES ZONA Nº 1	Buenas	Quejas	Total	% Buenas
Tucumán	25	1	26	
Santiago del Estero	4	—	4	
Salta	6	—	6	
	35	1	36	97,22

ESTACIONES ZONAS Nº 2 y 3				
Mendoza	27	—	27	
Córdoba	13	—	13	
Posadas	48	—	48	
Resistencia	7	—	7	
Concordia	172	—	172	
Paraná	54	—	54	
Corrientes	22	—	22	
Villa María	10	—	10	
San Juan	38	—	38	
San Rafael	41	—	41	
Río Cuarto	11	—	11	
	443	—	443	100,—

ESTACIONES ZONA Nº 4				
Rosario	22	1	23	
Santa Fe	15	—	15	
	37	1	38	97,37

ESTACIONES ZONA Nº 5	Buenas	Quejas	Total	% Buenas
Mercedes	36	—	36	
Chivilcoy	33	—	33	
	69	—	69	100,—

ESTACIONES ZONA Nº 6				
Mar del Plata	1	—	1	
Tandil	18	—	18	
	19	—	19	100,—

ESTACIONES ZONA Nº 7				
Central	997	26	1.023	
La Plata	35	—	35	
Avellaneda	50	—	50	
Olivos	11	—	11	
Belgrano	7	—	7	
Barracas	4	—	4	
Flores	13	—	13	
	1.117	26	1.143	97,73

ESTACIONES ZONA Nº 8				
Bahía Blanca	39	1	40	
Comodoro Rivadavia	13	—	13	
Bariloche	25	1	26	
	77	2	79	97,46

SERVICIOS

AUXILIO MECANICO	609
LAVADO	595
ENGRASE	623
TOTAL GENERAL	1.827

RESUMEN GENERAL

Respuestas computadas como aprobación por los servicios prestados a nuestros asociados	1.797
Respuestas tramitadas por intermedio de la Oficina de Quejas y Reclamaciones	30
	1.827

LO QUE SIGNIFICA QUE SOBRE UN TOTAL DE 1.827 RESPUESTAS RECIBIDAS, 1.797 SE CALIFICAN COMO "BUENAS" Y 30 COMO OBJETANDO SERVICIOS, POR LO QUE SURGE DE LA COMPARACION DE ESTAS CIFRAS UN:

98,36 % DE BUEN SERVICIO

TRAMITE PARA LOS VEHICULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA

SE recuerda a los asociados que la disposición Nº 275 de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor expresa que los vehículos de procedencia extranjera necesitan para su patentamiento en los lugares donde aún no funciona el Registro mencionado, una copia fiel del certificado original remitido por la Aduana de la capital a la citada Dirección Nacional, cuya transcripción requiere un tiempo considerable, ocasionando con ello demoras perjudiciales, tanto para el propietario del vehículo como para la marcha de ese registro.

Por tal causa se ha dispuesto que a partir del 15 de diciembre ppdo, los propietarios de vehículos importados acompañarán el certificado aduanero con una fotocopia del mismo, la cual previa verificación con el "original" será autenticada por esa Dirección Nacional dejando constancia en la misma, del lugar donde será patentado el automotor.

Para mayor difusión de esta disposición, los departamentos de capital e interior adoptarán las medidas para un mayor conocimiento mediante la fijación de carteles murales en los lugares de atención al público, en las distintas dependencias del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

UNA NUEVA ESTACION ADHERIDA

Más tarde se sirvió un vino de honor en el Gran Hotel Azul, durante el cual hicieron uso de la palabra el presidente de la Filial, señor Toscano, el señor Juan José Luluaga y el señor Arnaldo Bonifazi, de YPF. Por último cerró la serie de discursos el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor Carman, quien luego de historiar los comienzos de Azul y las luchas contra los indios, elogió el coraje de aquellos que se afincaron en la zona. Refirióse luego a la excepcional ubicación geográfica de Azul y a su gravitación en el ámbito provincial. "Personalmente yo —expresó luego— como hombre de esta tierra, y del Automóvil Club Argentino, como sede que permite enfocar el panorama vital de toda la República, todos los hombres que trabajamos para que aquél sea una de las más útiles instituciones al servicio del país, hemos visto y vemos bien claro lo que Azul es y significa, lo que contiene y lo que ofrece. Y conocemos su pujanza, el espíritu de iniciativa de sus gentes, su tenacidad y su visión. Y porque esto es así, hemos venido a atar un cabo de nuestra política servicial, es decir, de nuestro sistemático esfuerzo para servir a los automovilistas y turistas en una empresa progresista, la que explota al amparo de nuestra sigla y del simbólico muñeco del A.C.A la Estación de Servicios que acabamos de inaugurar".

A continuación el presidente de la filial del A.C.A., señor Toscano, ofreció un almuerzo en honor de lis integrantes de la comitiva del Club y de los invitados especiales, que se sirvió en un establecimiento de su propiedad.



El obispo diocesano de Azul, monseñor Manuel Marengo, durante la ceremonia de bendición de las instalaciones de la nueva estación de servicio de dicha ciudad. A su derecha se encuentra el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, quien concurrió al acto acompañado de una importante comitiva de la Institución.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

HABILITARONSE LAS ESTACIONES DE SAN CLEMENTE DEL TUYU Y DOLORES "B"

LAS autoridades de la Entidad procedieron a la habilitación de las estaciones del club en San Clemente del Tuyú y Dolores "B".

En la primera de las mencionadas, se prestan los servicios de lavado, engrase, mecánica, gomería, auxilio mecánico, expendio de nafta super y común y lubricantes. Esta dependencia de San Clemente del Tuyú está ubicada en la intersección de las calles 18 y 19, teléfono 79.



El tercer premio fue adjudicado por el jurado de la Federación Argentina de Fotografía a este tema del señor A. P. Montes de Oca.

OTORGARON PREMIOS EN EL FOTO CLUB DEL A.C.A.

UN jurado integrado por tres representantes de la Federación Argentina de Fotografía, los señores Arribiere, Chiarini y Redondo, analizó los valores de las distintas obras presentadas por socios del Foto Club del Automóvil Club Argentino en el concurso efectuado sobre el tema "Niños", otorgando los respectivos premios a las fotografías que reproducimos en esta misma página.

El Cine-Foto Club del A.C.A., desarrolla sus actividades con el mayor entusiasmo. Durante el año 1966 se dictaron cursos para los recién iniciados, a cargo de prestigiosos profesores que actuaron desinteresadamente, y se ha montado ya un completo laboratorio que pueden usar, para sus trabajos, todos los socios.



Dante V. Coiro es el autor de esta fotografía que mereció el segundo premio en el mismo concurso.



Esta obra, original del señor José Luis Porta, obtuvo el primer premio en el concurso sobre el tema "Niños", en el Cine-Foto Club del Automóvil Club Argentino.

CALENDARIO TURISTICO DE LA ARGENTINA

Tiene relación con el "Año Internacional del Turismo", dispuesto por las Naciones Unidas para 1967.

LA Dirección Nacional de Turismo, ha dado a conocer el Calendario Turístico de la Argentina cuya difusión se realiza en relación con el "Año Internacional del Turismo" dispuesto por las Naciones Unidas para 1967.

Se incluyen en ese calendario las principales celebraciones de diverso orden: históricas, culturales, artísticas, folklóricas, recreativas, deportivas, etcétera, cuya realización es tradicional o han sido expresamente organizadas para 1967.

Informa también la dirección mencionada que se proyecta efectuar en el mes de octubre, en Buenos Aires, una gran Fiesta del Turismo, con representación de todas las provincias, con su música, bailes, folklore y tradiciones, como adhesión al Año Internacional del Turismo.

A partir del mes de marzo las principales celebraciones del calendario turístico son las siguientes:

Marzo: Fiesta Nacional del Trigo, en Leones (Córdoba); Fiesta de la Pesca Deportiva 1967, en Parque Nacional Los Alerces (Chubut); Semana Santa en Tandil (Buenos Aires) y Quebrada de Humahuaca (Jujuy); Fiesta Nacional de la Manzana (Río Negro); Fiesta de la Vendimia (Mendoza); y Semana de Santos Vega, en General Lavalle (Buenos Aires).

ABRIL: Fiesta de la Virgen del Valle (Catamarca) y Fiesta Nacional del Olivo en Cruz del Eje (Córdoba).

MAYO: Semana de La Rioja; Fiestas de Nuestra Señora de Renca y del Santo Cristo de la Quebrada, en San Luis e iniciación de la temporada del Teatro Colón.

JUNIO: Semana de Salta y Semana de San Juan.

JULIO: Fiesta de la Nieve en Ushuaia (Tierra del Fuego); Festival de la nieve en Los Molles (Mendoza); Semana de Tucumán; Semana de Córdoba y Semana de Santiago del Estero.

AGOSTO: Temporada de pesca del dorado en Iguazú (Misiones) y Paso de la Patria (Corrientes); Campeonato Argentino de Esquí, en Cerro Catedral (Parque Nacional Nahuel Huapi); Festival Internacional del Folklore, Río Hondo (Santiago del Estero); Semana de Catamarca; Semana de San Luis; Semana de Jujuy y Fiesta Nacional del algodón, Resistencia (Chaco).

SETIEMBRE: Fiesta del Señor y la Virgen del Milagro (Salta); Fiesta Nacional de la Agricultura, Esperanza (Santa Fe); Fiesta de la Nieve en San Martín de los Andes (Neuquén).

OCTUBRE: Fiesta de la Zafra (San Miguel de Tucumán) y La "Manca" Fiesta, La Quiaca (Jujuy).

NOVIEMBRE: Fiesta de la Tradición, San Antonio de Areco (Buenos Aires); Semana de la Tradición, La Plata (Buenos Aires); Día de la Tradición, ciudad de Buenos Aires; Fiesta Nacional de la Frutilla en Coronda (Santa Fe); Campeonato Internacional de pesca, Parque Nacional Nahuel Huapi (Río Negro y Neuquén); Fiesta Nacional del Maní, Hernando (Córdoba) y Fiesta de los Parques Nacionales, en los parques Nacionales Nahuel Huapi y Lanín.

DICIEMBRE: Fiesta de Nuestra Señora de Luján (Buenos Aires); Festividades de Nuestra Señora del Valle (Catamarca) y Fiesta del Petróleo, en Comodoro Rivadavia (Chubut) y Plaza Huincul (Neuquén).



El secretario de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido, pronunció un discurso durante el agasajo que las autoridades del Automóvil Club Argentino brindaron al personal de la Institución con motivo de las fiestas de fin de año.



Durante la reunión de agasajo al personal habló también el Secretario General del S.U.T.A.C.A., señor Abel Ricci.

EFECTUOSE EL TRADICIONAL AGASAJO AL PERSONAL

EN el salón de actos de la sede central del Automóvil Club Argentino se efectuó el 29 de diciembre la tradicional reunión de fin de año con asistencia de autoridades de la Institución, de Y.P.F. y de la Caja Nacional de Ahorro Postal, así como también del personal, concesionarios y titulares de estaciones adheridas. En la oportunidad el secretario de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido usó de la palabra para exaltar las celebraciones de fin de año, tanto en el seno familiar como de la Institución y del "sentimiento de felicidad esperanzada que anima a esta reunión y que hace que esta hora sea como el anticipo de las satisfacciones que todos confiamos en hallar al correr de los días que se acercan".

Dijo luego el doctor Saborido: "Esta celebración no es un acto rutinario, pese a su reiteración periódica; es, por sí misma y en cada caso, una fuente de emociones que siempre parecen nuevas, y además —esto es verdad también—, cada vez que festejamos la terminación de un año y el advenimiento del que va a seguirle, nos sentimos todos invariablemente obligados a hacer una especie de examen retrospectivo del camino andado, de lo que hemos hecho y de lo que hemos dejado de hacer, lo que importa tanto como fijar de antemano los jalones del próximo itinerario, siquiera sea para evitar errores viejos o para crear la posibilidad de los aciertos que buscamos".

Destacó luego "la colaboración, activa, inteligente y solidaria, del personal del Club, de sus funcionarios, técnicos, empleados y obreros de todas las categorías. Simplemente debo decir —agregó— que se está realizando una gran tarea, y realmente me siento feliz de expresarlo aquí, esta noche. La alta dirección de esta Asociación quisiera poner de manifiesto este juicio halagador de un modo que coincida con el tono de la fiesta que celebramos, y me ha encomendado la grata misión de comunicar que, también este año, se ha estimado justo distribuir una retribución extraordinaria, de carácter premial genérico, la que llegará a manos de los beneficiarios durante el próximo mes de enero, apenas puedan cumplir las oficinas respectivas los indispensables trámites."

Mensaje del Doctor Carman

Seguidamente se dio lectura a una carta dirigida por el doctor César C. Carman al Vicepresidente 1º, doctor Horacio C Rivarola, en ejercicio de la presidencia, cuyo texto es el siguiente:

"Estimado Presidente y amigo: Por razones imperativas y totalmente extrañas a mis deseos, he debido ausentarme de la Capital sin permitirme el placer de acompañarlos en el acto con el que la gran familia del Automóvil Club Argentino celebra la partida del laborioso y fructífero año transcurrido y la entrada del nuevo; pero deseo que mi palabra y mis votos de felicidad para todos no estén ausentes en esa jubilosa celebración.

"Bien sabemos que toda etapa que va a inicirse y que deberá ser recorrida a lo largo de un lapso de calendario cuyo acontecer, naturalmente, apenas si podemos intuir o entrever, constituye siempre una fuente de esperanzas renovadas, pero también de inquietudes inevitables. Nunca estas últimas pueden ser soslayadas, porque está en la naturaleza humana el sentir cierta zozobra ante lo desconocido, sobre todo cuando sólo parcialmente podemos participar en su revelación, andando el tiempo; pero es bueno que todos, cualquiera que sea nuestra posición y nuestra responsabilidad, mirando por un momento atrás y recordando así cuanto hemos podido hacer durante la etapa ya cumplida, sintamos nuestros espíritus estimulados con la justificada y multiplicada esperanza de que, porque nos esforzamos en ello, el año que se abre como un interrogante ha de convertirse en un camino jalonado de acertadas realizaciones y se verá coronado por el éxito apetecido por todos. Estos son mis deseos más sinceros. Le ruego quiera trasmitir estos sentimientos a quienes se han reunido en tan grata oportunidad, y acepte, con mis mejores augurios, los cordiales saludos de su amigo. Firmado, Dr. César C. Carman."

Por último habló don Abel Ricci, Secretario General del S.U.T.A.C.A., quien expresó:

"En un acto como este, tan trascendental, como ser el de la finalización del año, les traigo un mensaje de salutación de la Comisión Directiva del S.U.T.A.C.A. (Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino), al cual me honro en pertenecer.

"Al finalizar el año, estas palabras tienen un significado de fe y esperanza en el futuro de la organización gremial y que todos, formando un gran equipo, llevaremos a cabo las realizaciones en el destino y engrandecimiento de nuestra Institución."

RECEPCION DE FORD MOTOR ARGENTINA CON MOTIVO DE FIN DE AÑO

FORD Motor Argentina S.A. realizó su tradicional reunión de fin de año, a la que asistieron especialmente invitadas autoridades oficiales, funcionarios, representantes del periodismo de todo el país, miembros de las principales cámaras empresarias y de instituciones de la comunidad.

Asimismo, concurrieron destacados deportistas vinculados al automovilismo entre los que se hallaba el ganador del Gran Premio de Turismo de Carretera, Carlos A. Pairetti.

Durante la fiesta, el Director de Ford Motor Argentina S.A., doctor Julio J. Navarro Monzó, transmitió los saludos especiales del Presidente de esa Empresa, señor Douglas B. Kitterman, quien destinó a los concurrentes sus augurios de felicidad y éxito en las realizaciones del año que se inicia.

Al promediar la amable reunión fue entregado al corredor Pairetti, una réplica del legendario Ford "T", obsequio de Ford por su destacada actuación durante 1966.

Por su parte, cada uno de los representantes del periodismo metropolitano, entre ellos AUTOCLUB, recibió un cuadro recordativo, como reconocimiento de Ford por la colaboración institucional recibida por parte de los distintos medios de la prensa escrita, oral y televisada, a lo largo de 1966.

HABLAR de turismo en la Argentina es hablar de Córdoba en primer término. El país posee múltiples lugares en el Norte, en el Sur y en el Litoral, con incomparables bellezas panorámicas para satisfacer el anhelo del turista más exigente, con las más variadas y agradables condiciones climáticas; pero nada iguala el poderoso y hasta hoy insuperable atractivo de esta zona del Centro de la República. Es que, además, en Córdoba, hay conciencia generalizada para el turismo y hay eficaz organización turística.

Entre valles y serranías donde discurren serenos sus ríos, con la majestuosa imponencia de sus diques y la vasta extensión de sus lagos de embalse, el turista, ávido de paisajes y de unas apacibles vacaciones en contacto con la naturaleza, encuentra cuanto puede apetecer en un marco casi idílico, donde todos los factores se aúnan para hacer más hermosa la existencia.



Entre valles y serranías, donde discurren serenos sus ríos, Córdoba es motivo de positiva atracción turística.

CORDOBA
EN NUEVA DIMENSION
TURISTICA
ACTIVA UNA INDUSTRIA CON INMENSAS POSIBILIDADES DE FUTURO

Por SAUL TIJMAN

Para Autoclub

El arribo a Córdoba reserva al turista el primer gran impacto: la ciudad capital, modernísima urbe en vertiginoso crecimiento, en la que se amalgaman siglos cargados de historia con las más avanzadas expresiones del arte y la cultura contemporánea. Sus templos y sus museos, testimonio de la obra civilizadora de los jesuitas, se unen en la frontera invisible del tiempo con la presencia telúrica del indio, cuyo primitivismo creador está plasmado con trazos indelebles por doquier.

El maravilloso Valle de Punilla, enclavado en el foco activo de Córdoba, es el nervio motor de su turismo. Cada una de sus ciudades y villas serranas se ha convertido en sede de brillantes festivales internacionales, en los que compiten el ingenio, la destreza, el canto, la música y muchas otras manifestaciones populares.

Ambiciosos Proyectos

Córdoba, pese a todo lo expuesto, con su desarrollo económico, uno de los de mayor incidencia en la Argentina actual, exige nuevas metas para el turismo, que es una de las grandes fuentes de recursos para nuestros pueblos.

Convertida en el paralelo del turismo regional, Córdoba quiere ahora superarse a sí misma, renovarse, sacudir el polvo del pasado y crear nuevas formas de evolución, asimilando el valioso ejemplo de países como España, que alcanzaron el verdadero ideal del turismo con firme arraigo internacional.

En este sentido, cabe destacar la inquietud evidenciada por la Dirección Provincial de Turismo y Transportes de Córdoba, que, con el respaldo de la Dirección Nacional de Turismo y la colaboración de las fuerzas vivas locales, convocó por segunda vez, un Seminario Turístico para Periodistas de Argentina y países del Cono Sud, lo cual supone un acierto para evaluar las posibilidades de la provincia en la materia y como promoción potencial de las mismas en el exterior.

Durante una semana, Córdoba fue la capital turística de esta parte del Hemisferio, en un cónclave de periodistas destinado a captar y dar cima a los ambiciosos proyectos que persiguen, entre otras cosas, la creación de un supercentro de jerarquía internacional, donde el visitante pueda encontrar plena satisfacción en sus vacaciones.

Imponente monumento al Indio Bamba levantado en el valle de Punilla, es motivo de positiva atracción turística.



Futuro Centro Internacional

El milagro de Brasilia, que ha asombrado al mundo con la demostración palpable de lo que podemos hacer en América, parece haber inspirado y alentado a los cordobeses en esta difícil y costosa empresa, que está en el afán de todos, de levantar una ciudad exclusivamente para el turismo.

No será ésta, de concretarse, una obra sólo para Córdoba, ni aún para la Argentina. Será una fructífera siembra más para América toda. Nuestros países no pueden rivalizar por el turismo internacional, sino que deben complementar sus medios y sus recursos por la vía del intercambio permanente y atraer masivamente las grandes corrientes estadounidenses, europeas y de Extremo Oriente, cuyo excepcional poder adquisitivo puede promover una amplia expansión económica, mediante el ingreso multiplicado de divisas fuertes.

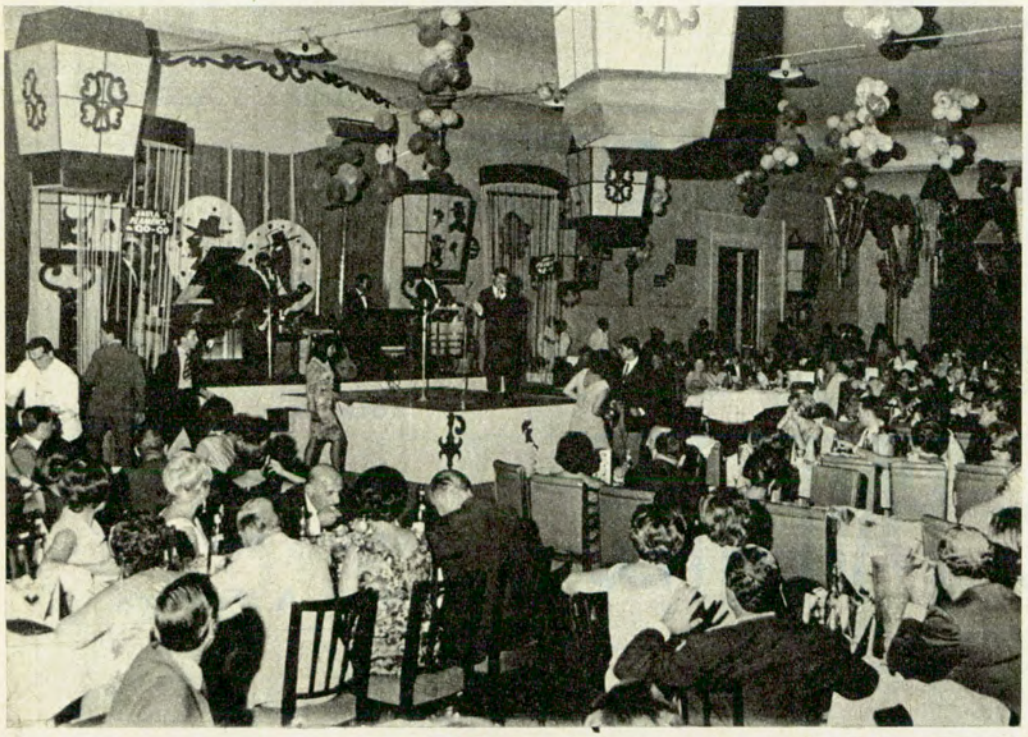
Córdoba ha marcado así, una pauta argentina en la inquietud continental y merece que su iniciativa se publicite y apoye sin reserva.

Unidad Turística Americana

Brasil, Uruguay, Chile, Perú, Paraguay y Bolivia, tienen por igual, junto con la Argentina, el enorme capital de su turismo en juego, como factor positivo de elevación moral y material de sus pueblos.

Argentina ha abierto la marcha en pro del gran turismo internacional canalizado hacia el Cono Sud, con este Seminario Periodístico de Córdoba, en cuyo diálogo trascendente se pusieron de relieve las inmensas posibilidades de futuro de una industria que es potencialmente capaz de protagonizar en firme, el tan anhelado objetivo del Mercado Común Latinoamericano. ●

SOL, MAR, ALEGRIA Y ARTE EN NUESTRA COSTA ATLANTICA



MAR DEL PLATA SE DIVIERTE...

Aspecto parcial de uno de los suntuosos comedores del Gran Hotel Provincial, decorado generosamente con motivos atrayentes y adecuados a las recientes fiestas, mientras canta Chucho Avellanet, un artista portorriqueño altamente cotizado, contratado con carácter exclusivo para la presente temporada estival.

...Y ESTIMULA A LOS ARTISTAS

En una de las dependencias del mismo Hotel Provincial expone Juan Vigilante, arquitecto por su profesión universitaria y artista por su temperamento, su imaginación y su técnica, cuyos cuadros, algunos de los cuales aparecen en esta nota gráfica, revelan su mágico dominio del color y de la perspectiva. En otro lugar del establecimiento expone también la pintora Mariette Lydis.





Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

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

D 672

EL A.C.A. SOLICITO LA SUSPENSION DEL

OPERATIVO CHAPAS-PATENTES

Las autoridades de la Entidad intercambiaron notas con el jefe de la Policía Federal, general de división Mario A. Fonseca

EN atención a la honda inquietud suscitada entre los automovilistas a raíz del denominado Operativo chapas-patentes, **realizado por la Policía Federal, las autoridades del Automóvil Club Argentino dirigieron una nota al titular de aquella Institución, general de división Mario A. Fonseca, cuyo texto completo seguidamente reproducimos:**

"El Automóvil Club Argentino ha seguido con mucha atención el anuncio y posterior desarrollo de la campaña denominada *Operativo chapas-patentes,* juiciosamente promovido por la autoridad pertinente y que es llevado a cabo en estos días por medio de los agentes de la Repartición a su cargo.

"Consideramos que la actitud asumida por las autoridades es acertada, por su inspiración y por su finalidad, máxime si se atiende al estado crítico a que había llegado la situación derivada de la falta de entrega de chapas-patentes a los usuarios, por los municipios del Gran Buenos Aires especialmente, y de la a menudo incorrecta solución que los interesados daban a ese problema, por su propia cuenta. Todo esto nos induce a hacer llegar a usted nuestro expreso reconocimiento de su preocupación constructiva por un buen ordenamiento de esta materia, que, en última instancia, afecta a la seguridad del tránsito.

"Pero, por otra parte, no podemos dejar de señalar, como un elemento de juicio rigurosamente fundado sobre hechos de comprobación objetiva y corriente, que la situación que comentamos y a la que se procura hallar remedio, no se debe inicialmente a negligencia, desaprensión o intención dolosa de los usuarios automovilistas sino que es imputable precisamente a las reparticiones dependientes de ciertos municipios, a los que hicimos alusión más arriba, que han dejado de cumplir con la contraprestación a que les obligan las leyes y ordenanzas en vigencia, esto es, con la obligación de entregar la chapa-patente al usuario contra el pago por ésta, y en el mismo acto, de la correspondiente tasa o impuesto. Ahora bien, en todos los casos, inclusive en los que ahora son motivo de la represión o punición por la vía policial, y salvo aquellos pocos en que el dolo voluntario o intencional se ha convertido en delito, el dueño del automóvil patentado, pero que no ostenta la chapa regular o reglamentaria, ha pagado en tiempo y forma debidos el importe que le fue impuesto y requerido en su oportunidad, sin conseguir, empero, que le fuera entregada por la autoridad la chapa correspondiente en las condiciones determinadas por el uso y las ordenanzas. Se advierte así que este antecedente, rigurosamente ajustado a la realidad, hace cambiar, en cierto modo, el planteo del problema y lo desplaza hacia una dirección que exige una consideración especial en cuanto hace a la aplicación de medidas como las que están en marcha.

"Dentro de ese cuadro, debe tenerse en cuenta también, como un criterio de elemental justicia y equidad administrativas, que la publicidad dada a las correctas exigencias y correlativas medidas que se disponía a adoptar la autoridad metropolitana por vía de la Policía Federal, fue de breve duración y precaria en la aclaración o explicación de los requisitos concretos que serían exigidos para evitar sanciones que, prácticamente, son punitivas o injustamente gravosas para los automovilistas de buena fe, que constituyen la inmensa mayoría. Puede asegurarse sin incurrir en exageración o en ingenuidad inadmisibles, que era casi absolutamente imposible que, a través de las referidas publicaciones los usuarios pudiesen adquirir un conocimiento cabal y exacto de lo que debían hacer en la emergencia, dada la situación existente, para no incurrir en la consiguiente penalidad.

"Finalmente, pensamos que no debe pasarse por alto el hecho, que tiene importante significación social, pero en sentido peyorativo, que la actuación policial, tal como inevitablemente debe producirse dentro del esquema previsto para el *operativo* en desarrollo, determina no sólo un conjunto de molestias e inconvenientes personales in-

justos para los usuarios incursos en infracción involuntaria, que son tantos, sino también considerables daños por pérdidas de horas de su trabajo en cuya ejecución, para la mayoría de los automovilistas, su vehículo es un instrumento indispensable.

"Tomando en consideración los elementos de juicio y antecedentes que, un tanto someramente, acabamos de exponer, cuyo real y positivo mérito, no puede escapar a su ecuánime e ilustrado criterio, y con el leal afán de colaborar, por nuestra parte, en la realización del justo afán demostrado para llegar a una buena y correcta solución del problema que nos ocupa, nos permitimos sugerir la conveniencia de adoptar sin demora las siguientes medidas previas:

"1. Suspender el procedimiento policial en curso, en el llamado *Operativo chapas-patentes;*

"2. Conceder un nuevo plazo, razonable e improrrogable, para el cumplimiento de sus obligaciones por los correspondientes titulares o usuarios de los automóviles;

"3. Durante un lapso igualmente razonable, dar amplia difusión pública, por todos los medios, de los requisitos cuyo cumplimiento indefectible es exigido a los automovilistas, precisando con claridad todos los elementos que lo integran;

"4. Que se habilite dependencias u oficinas suficientes e idóneas, para que los usuarios puedan realizar útilmente y sin demoras la tramitación pertinente.

"Creemos que la actitud que aquí propugnamos es elementalmente justa y responde a un criterio orgánico y de buen ordenamiento administrativo, y con la certidumbre de que el señor General ha de percibir el alto espíritu de bien público que informa esta presentación, nos es grato saludarle con nuestra más alta consideración."

La respuesta de la Policía Federal

En respuesta a la transcripta presentación del A.C.A., el jefe de la Policía Federal, general de división Mario A. Fonseca, cursó una nota al presidente de la Entidad, doctor César C. Carman, en la cual se expresa, entre otros conceptos, que al diagramar la Policía Federal el dispositivo de referencia, *"no hizo otra cosa que efectivizar el cumplimiento de normas y disposiciones contenidas en la ley 13.893 (Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina), y las prescriptas en el Código de Tránsito para la ciudad de Buenos Aires (Decreto-Ordenanza 12.116/48 B.M. 8381), que dispone que todo vehículo para circular debe llevar chapas identificatorias en sus partes anterior y posterior"*.

La nota del Gral. Mario A. Fonseca expresa también que *"se había llegado a un estado crítico que necesariamente debía corregirse"*, en razón de que *"la anarquía evidenciada respecto a las chapas-patentes, advertida formalmente por esa entidad, principalmente debido a que los organismos encargados de su distribución no la efectuaron oportunamente, fue aprovechada por muchos conductores que sin estar en esas condiciones deformaron la numeración o la confeccionaron con números intercambiables a fines diversos, resultando ello un factor de ayuda para los delincuentes en sus accionar ilegal"*. En tal sentido, la respuesta policial agrega que *"los coches de la provincia circulaban por las calles de la ciudad con chapas de distintos formatos, material y policromía, con gusto y letras diversas de distribución despareja, con el propósito evidente de evitar el accionar de los organismos encargados de la prevención y represión de las infracciones cometidas al amparo de esa irregular situación"*. La Policía Federal cita también el caso de las chapas otorgadas por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, las cuales eran deterioradas deliberadamente —dice— con el objeto de cometer infracciones impunemente.

Tras señalar que al personal policial le está vedado perseguir a los infractores —salvo casos de excepción determinados por necesidades imperiosas del servicio— razón por la cual la forma correcta de fiscalizar a aquéllos es la anotación del número de chapa del vehículo, la nota destaca los inconvenientes derivados de aquellas irregularidades.

Se manifiesta, asimismo, que las directivas policiales para corregir la situación estuvieron precedidas de *"una amplia campaña publicitaria que abarcó la prensa oral, escrita y televisada"*, con quince días de anticipación a la puesta en marcha de la campaña y con indicación de la fecha en que la misma se iniciaría. *"Se hace resaltar* —agrega la nota— *que durante la etapa de esclarecimiento a la población sobre cuáles eran las chapas-patentes legítimas, diferenciándolas de aquellas que se hallaban en infracción, se publicó en diversos rotativos fotografías y dibujos demostrando tales circunstancias, entre ellos 'La Prensa' del 12-1-67, página 11 y 'La Nación' de la misma fecha, página 8."*

La nota del general Fonseca señala también que reporteros gráficos y camarógrafos de los distintos canales de televisión tomaron diversas secuencias de los procedimientos realizados, *"y su difusión fue tan amplia que el signatario duda que el ciudadano común —no solamente el automovilista— no haya tomado conocimiento de los mismos. Inclusive la prensa se hizo eco de intervenciones en que el personal policial puso de manifiesto hallarse compenetrado perfectamente de las directivas impartidas, además de su verdadero espíritu, contemplando infinidad de situaciones humanas"*.

Por último, el jefe de la Policía Federal expresa que *"la suspensión de la campaña en cuestión sería a nuestro juicio ilógica, dado que se diluirían una vez más los efectos buscados de acentuar el ordenamiento del tránsito"* y solicita la difusión, por medio de AUTOCLUB, de los principios enunciados en la nota que suscribe, los propósitos perseguidos por medio del comentado *Operativo chapas-patentes* y las circunstancias que hacen a la correcta circulación. •

autoclub sugiere

COLOQUELE UNA CUPULA A SU PICK-UP

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.

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)

VIAJE CON SEGURIDAD



NO SE DUERMA

ALARMA A TRANSISTORES AUTOMATICA

DESCUENTO ESPECIAL A SOCIOS DEL A. C. A.

Av. Roque S. Peña 1110 **T. E. 35-7496**

GAMUZAS PARA LIMPIEZA



Envasadas directamente en fábrica. Indispensable para su automóvil, platería, muebles, óptica, etc.

NUESTRA OFERTA

a particulares:

GAMUZA Nº 2 - 68 x 53 cm

A $ 550.- CADA UNA

Remitir $ 100.- para franqueo.

PRECIOS ESPECIALES PARA REVENDEDORES Y COMERCIANTES.

BRANDSEN 3461
T. E. 207 - 7927
AVELLANEDA

Cueros para marroquineros, encuadernadores: CERDO LEGITIMO



FIAMBRES TIPO ALEMAN Y CRIOLLO

SALAMES Y JAMONES

GRASAS VACUNAS Y DE CERDO

PRECIOS PARA MAYORISTAS Y DEPOSITOS.

FRIGORIFICO BLOCK S. R. L.

MURGUIONDO 1846/56 Tel. 68-5477/5560 Cap. Fed.

AGENCIA DE AUTOMOTORES
PIMARITO Com. y Fin. S. A.

COMPRA - VENTA

FINANCIA AL INTERES MAS CONVENIENTE DE PLAZA

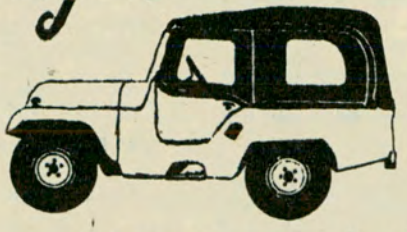
Boedo 1732 - Cap. Fed. Tel. 921 - 1522 y 923 - 8830

No Viaje así



RAUL A. LOMBO y Cía.

EN 2 Hs. Hágalo así...!



Confeccionamos la capota de su Jeep o Pick-Up IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medias puertas metálicas.
TOTALMENTE DESARMABLES
Fundas cristal para coches nacionales.

Visítenos en nuestra dirección:
ARIAS 2451 - T. E. 70-2716

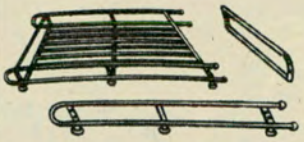
VERANEE bien equipado!

MULTIPROTECTOR ANTI-ROBO "UNIVERSO"



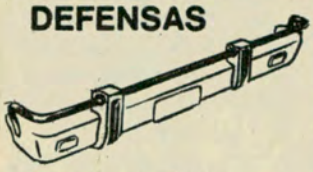
con una vuelta de llave traba el capot y el circuito electrico

PORTAEQUIPAJE DESARMABLE



funcional, cromatizado. No ocupa lugar en el baúl de su coche

DEFENSAS



Cromado garantizado para Ford Falcon, Chevrolet, Valiant, Rambler, etc.

CINTURON de SEGURIDAD LEGITIMO

salvex



Modelos cintura bandolera combinado

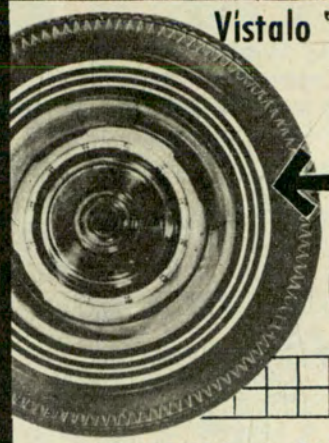
PRECIOS ESPECIALES PARA AGENCIAS Y REVENDEDORES

DISTRIBUIDORES
REPAC S.A.C.I.F.I.A. GARANTIZA LO QUE DISTRIBUYE
DARWIN 28 - T. E. 55-6110 y 54-9493 Cap. Federal

H 121

Su COCHE?

Vístalo "ULTIMO MODELO" con banda blanca



TRIPLE FILETE

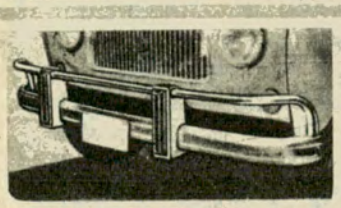
CEBRA

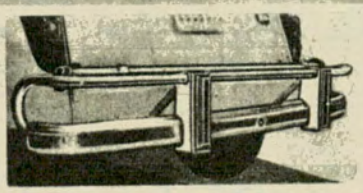
NOVISIMA..! IMPACTANTE..!
DEPORTIVA..! COURREGES..!

SU GOMERO YA LA TIENE

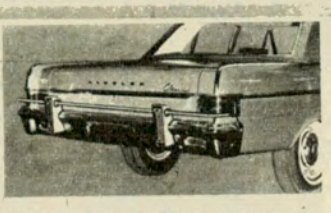
MAYORISTAS: MAZA 336 - BS AIRES • T. 86-9176 • 86-9654

H 120









DANNY CARS S.C. fabricantes de **DEFENSAS y PARAGOLPES,** han creado especialmente para su **RENAULT 4L, FURGONNETTE 4F** y la línea **RAMBLER TORNADO JET** y ahora también para el **RILEY** y el **TORINO** en sus tres versiones, sus exclusivas **DEFENSAS INTEGRALES.** Colocación en el acto en **J. A. CABRERA 5729** (alt. Córdoba 5700), **Buenos Aires.** Solicite turno al **772-5800.**
Pídalas al concesionario de su confianza. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario. Se colocan **Zócalos estriberos para 4L.**

H 118

¡USTED LO NECESITA!..



¡VEA LAS ULTIMAS NOVEDADES! La LINEA MAS COMPLETA de ARTICULOS PLEGABLES y PORTATILES para el CONFORT del AUTOMOVILISTA: Reposeras, mesas, sillas, banquetas, catres, colchonetas, parrillas, parasoles, piletas de natación, cocinas.
TODO LO NECESARIO PARA CAMPING.
PIC-NIC, VIAJES, VACACIONES,
CASAS FIN DE SEMANA, PLAYA, etc.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS.

FUNDAS CUBRE-COCHES:
(SUPER-FUNDA y FUNDA SANITIZADA)
para todas marcas y modelos coches; cosida y soldada, 100 x 100 impermeable, plastificada y afelpada, ventilación, no raya ni se pega con el calor. ENVIOS AL INTERIOR.

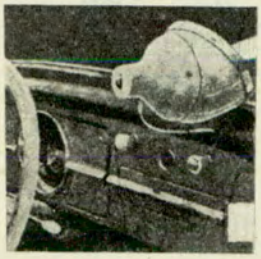


SU GARAGE PORTATIL.

PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6801 - Tel. 69-6065 . Bs. Aires

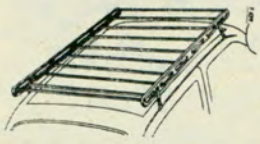
E 791

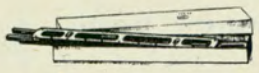
autoclub sugiere



BUSCAHUELLAS AUGUSTUS

Aplicable en cualquier parabrisas. Con nuevo tipo de ventosa, seguridad 100 por 100 y enchufe para usar en el toma del encendedor.

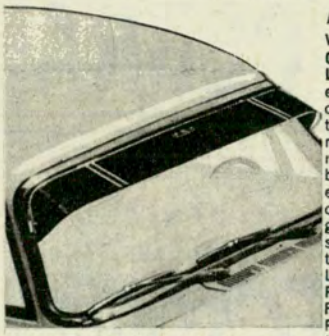




PORTAEQUIPAJES AUGUSTUS

Novedoso portaequipaje DESARMABLE PATENTADO. No apoya en el techo. Se coloca en pocos segundos, sin hacer agujeros. Para todo tipo de automóviles. Se desarma y se guarda en una pequeña caja.

BALCARCE 96 - RAMOS MEJIA - T. E. 653-4562



H 69

ALGO NUEVO BAJO EL SOL. VISERAS TERMOPLASTICAS C.G. UNICAS EN EL MUNDO, FABRICADAS EN LA ARGENTINA. En Europa y en todo el mundo, solamente son consideradas viseras Anti-Sol y Anti-Encandilantes, las de acrílico tratado, material moderno que rechaza los rayos infrarrojos, asegurando un campo de sombras y una temperatura agradable para el automovilista. La **VISERA C. G.** esta científicamente estudiada para proteger su vista. Se coloca en 10 minutos sin perforar la carrocería, no se agrieta, no se resquebraja, no se altera. La Visualización en color verde y azul. Para modelos: Di Tella 1500, Falcon, Futura, F 100, Rambler, Estanciera, Renault Gordini, 4L, Super 400, Valiant I, II, III y IV, Fargo, Gladiator, Citroen, Peugeot 403 - 404, Fiat 600, 1100 y 1500, DKW, Rastrojero, Baqueano, Pick-Up Chevrolet, etc.

Ventas: INDEPLAST S. C. P. A., Independencia 4173, T. E. 93-0049. SOLICITELA A TODAS LAS CASAS DEL RAMO. **Pat. Nº 138.185.**

AUTOCLUB es la revista de automovilismo de MAYOR TIRADA en AMERICA LATINA



La firma **RENAULT SERVICE de Salta 1160 al 64, Capital Federal, tel.: 23-8913/5673,** le ofrece la atención integral de la línea **RENAULT** en su moderno y amplio local, con maquinarias modernas y personal ampliamente especializado... Como siempre **"reparaciones en horas".** Repuestos y accesorios legítimos. Horario continuado de **7 a 19 horas.**

H 98



VERANO FRESCO

a pasos de Buenos Aires

BALNEARIO PARQUE DANUBIO AZUL

4 Piletas, agua salada natural, modernas instalaciones, carpas, parasoles, etc. Juegos infantiles Restaurant y Bar. HABILITADO de 8 a 24 hs

CAMINO DE CINTURA a 1 Km. cruce con Autopista a Ezeiza (Puente 12) Pcia. Bs. As.

H 71

TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR"



para **CITROEN 2 CV y RENAULT 4 L** 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 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.

FABRICA Y DISTRIBUYE:

ENRIQUE BRUNO E HIJOS

DONATO ALVAREZ 186 - CAPITAL Tel. 63 - 8519

ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES MULTI-FORM

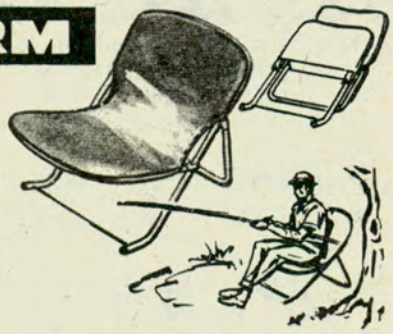
CAMA CATRE REPOSERA



Modelo SUPER LUJO con 3 almohadones 10 cm. de espesor doble faz, 4 patas - convertible en diván-cama

PETIT SILLA

para todo uso y con notables condiciones para el "relax" por su óptima adaptación anatómica.





"REPOBABY"
acolchada
y simple 2 patas
medidas: largo 1.30 m. ancho: 0.50 cms.

Garantia escrita por 3 años
En las buenas casas del ramo



MESAS, SILLAS, CUNAS, etc.
REPOSERAS SIMPLES Y ACOLCHADAS CON APOYA CABEZA
TODAS CON INCLINACION GRADUABLE EN 5 POSICIONES

Ventas: MULTI-FORM - JEAN JAURES 3759
T. E. 208-7772/4658 - Valentín Alsina

¡Imitaciones, no! Exija la marca "MULTI-FORM" estampada en todos nuestros artículos

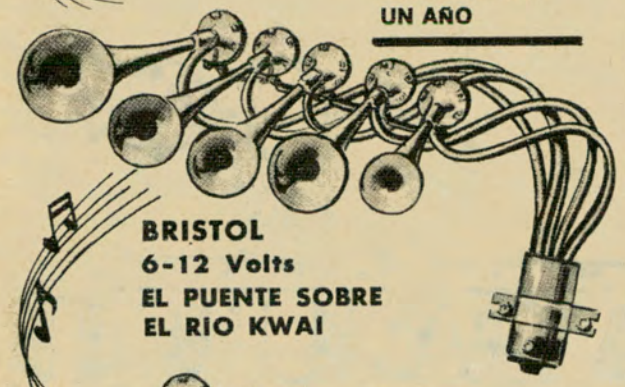
Multivoz®

BOCINAS ELECTRONEUMATICAS

SISTEMA MUSICAL AUTOMATICO PATENTADO

Véalas y adquiéralas en las mejores casas del ramo

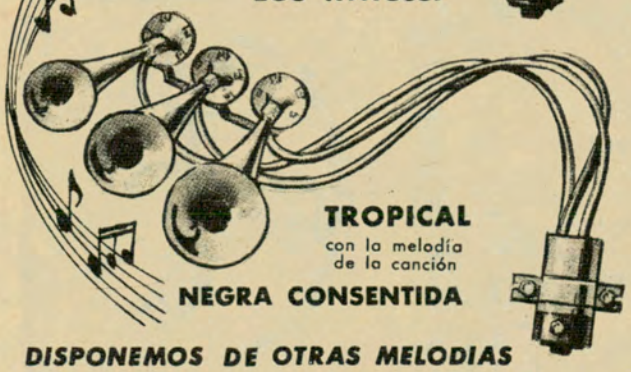
GARANTIA ESCRITA POR UN AÑO



BRISTOL
6-12 Volts
EL PUENTE SOBRE EL RIO KWAI



CONTINENTAL
6-12 Volts
con la melodía de la canción
LOS WATUSSI



TROPICAL
con la melodía de la canción
NEGRA CONSENTIDA

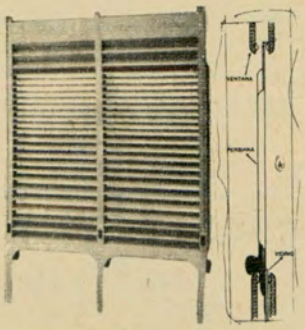
DISPONEMOS DE OTRAS MELODIAS

PRIMERA FABRICA EN EL PAIS
VENTA POR MAYOR UNICAMENTE

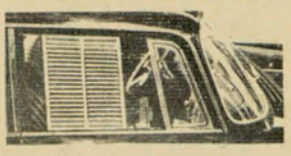
FIBEM S.R.L. en F.
BAHIA BLANCA 1221 - Tel. 67-4865

H 64

AUGUSTUS LUXOMBRA



Persianita para colocar en las ventanillas de los automóviles que protege del sol al conductor y acompañantes. Muy útil en las rutas y "embotellamientos" de tráfico. De fácil colocación y desarme. Se aplica directamente sin necesidad de efectuar perforaciones, desplazable según la posición del sol. Garantiza una perfecta visibilidad. Se pone y se saca en fracción de segundos sin hacer agujeros.



En venta en:

AUGUSTUS S.R.L.

Balcarce 96|98, Ramos Mejía (Alt. Rivadavia 13100) T. E. 653-4562 y en las buenas casas del ramo.

MENSAJE A TODOS LOS AUTOMOVILISTAS:

- INMANCHABLE
- IMPUTRESCIBLE
- IMPERMEABLE
- BRILLANTE
- FLEXIBLE Y RESISTENTE
- INALTERABLE

MARCA Y DISEÑOS REGISTRADOS POR **PEUMAN S.A.C.I.F.I.A.**

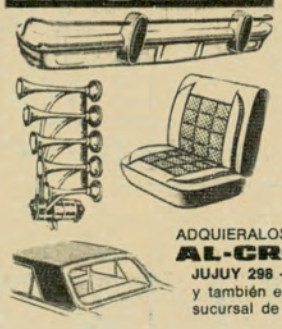
ahora, algo NUEVO bajo sus pies...

Un modelo para cada marca de automóvil
Un color para cada gusto
UNICA CON GARANTIA ESCRITA
ALFOMBRAS
de TERMOPLASTICO VINILICO
ACONCAGUA PLASTILIT

H 66

AL-CROM

LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO



DEFENSAS ESPECIALES • FUNDAS ANATOMICAS • COBERTURAS VINILICAS PARA TECHOS "TIPO SPORT" • BOCINAS ITALIANAS 3 Y 4 TONOS • SERVO FRENO DE POTENCIA • ESCAPES ESPECIALES G.T. • EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO • REPRODUCTOR ESTEREOFONICO MUSICAL A CINTA GRABADA • ASIENTOS FRESCOS • ALFOMBRAS • ESPEJOS • RELOJ • TRABEX DE VOLANTE • BUSCAHUELLAS • ORNAMENTOS • CUENTA REVOLUCIONES • PORTAEQUIPAJES • AUTORRADIOS • CINTURONES DE SEGURIDAD • ANTENAS • ALTIMETROS • BRUJULAS • ETC., ETC.

ADQUIERALOS EN:
AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno
JUJUY 298 - 299 - CAPITAL - TEL. 97-1221 y 4205
y también en Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursal de Mendoza.



ADELGACE

Sin dietas ni sacrificios con el maravilloso buzo **"DINTY", AUTENTICO adelgazante.** Su precio $ 3.480. 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: Harrod's, 1er. piso; Gath y Chaves, Sección Corset y Casa Testai y sucursales. Representante en la Provincia del Chaco: Sr. Francisco Gimeno, Sgo. del Estero 846, Resistencia. En La Plata: Mateu Sport, Calle 4, Nº 728. En Mendoza: Casa Bermúdez, San Luis 33, Mendoza.

AUTOCLUB LLEGA A LOS HOGARES DE 339.000 MIEMBROS DEL A. C. A.

autoclub sugiere



CERRAMIENTO GUARDA - COCHE

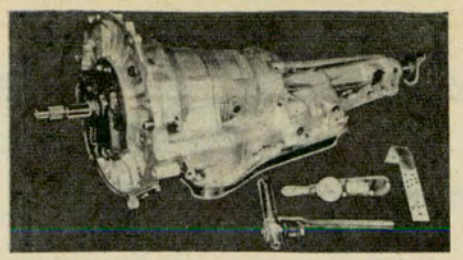
H 61

Aproveche "ese espacio libre" de su jardín o patio techándolo con chapas de fibra de vidrio en variados colores, corredizo o fijo, y con estructura de aluminio.

BALCONES, PATIOS, JARDIN DE INVIERNO, LAVADEROS, GALERIAS, TECHOS TRASLUCIDOS CORREDIZOS, AIREADORES MAMPARAS PARA BAÑOS, REVESTIMIENTOS (instalamos en casas, pisos, departamentos, casas de campo).

Solicite un técnico a domicilio sin compromiso a: **64-2391/6172**

ESPACIAL Soc. en C. por Acc. Gral. Eugenio Garzón 5255 - Cap Federal



La firma **DE MARCO HNOS. S. R. L.**, soluciona definitivamente los problemas de su **CAJA AUTOMATICA**, garantizando por escrito su perfecto funcionamiento. Cajas de recambio de todas las marcas. Herramientas e instrumental de prueba IMPORTADOS, asesoramiento técnico, venta de repuestos, direcciones hidráulicas, frenos de potencia. Envíos al interior. **DE MARCO HNOS. S. R. L., 24 de NOVIEMBRE 561 - CAPITAL FEDERAL - TEL. 97-4410/7488.**

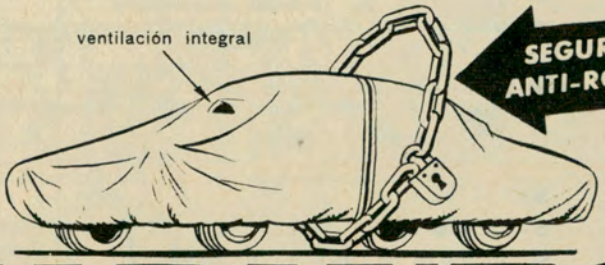
F 121

SEÑOR SOCIO:

EXAMINE DETENIDAMENTE ESTA SECCION: LE RESULTARA BENEFICIOSO

No vaya a **MAR DEL PLATA!**

...ni a ninguna playa de mar



desde $3.900

...SI NO ES CON UN **TAPAUTO®** *Bruno*

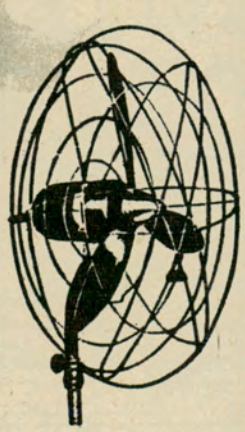
Y su automóvil estará protegido del aire de mar que oxida el cromado, del sol, del polvo, de la lluvia. EL TAPAUTO BRUNO está confeccionado con las mejores telas frisadas, revestidas con policloruro de vinilo importado y CON PROCESO MULTIFLEX. Posee ventilación integral y está cosido a máquina y soldado electrónicamente. OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. Nº 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo. EXIJA EL LEGITIMO TAPAUTO BRUNO.

AHORA CON **HD 405** ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

F 653 **Central LONERA** Bmé. Mitre 2771 • Teléf. 87-9666-8481

Estacionamiento gratuito • Castelli 150

H 65



70 - 80 - 90 y 100 cm. de diámetro. Modelos de pared o de pie.

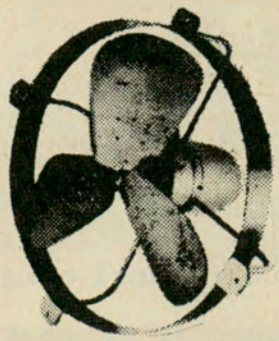
CIRCULADORES Y EXTRACTORES *Tripala* Barcala

- Duración ilimitada
- Fácil colocación
- Potente motor blindado

INYECTORES DE AIRE

- Uso comercial e industrial
- Gran caudal de aire
- Mínima inversión
- Asombrosamente silenciosos
- Diseños exclusivos y patentados
- 2 años de garantía

PIDA ASESORAMIENTO TECNICO



42 - 47 - 53
63-80 cm. de diámetro

CRUZCEL SUR

FABRICA Y DISTRIBUYE

MAQUINARIAS **BARCALA**

Hipólito Yrigoyen 3235
T. E. 87-2593 - Buenos Aires

SE INICIARON LAS OBRAS DEL RECREO EN EL DELTA DEL PARANA

ESTE nuevo camping sobre el río Luján tiene una extensión de 26 hectáreas. Una nueva e importante dependencia que beneficiará a una amplia legión de asociados es el recreo del Delta del Paraná sobre la costa del río Luján. A la ceremonia de iniciación de las obras asistió el Ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, doctor Alberto F. Canestri y una comitiva del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, doctor César C. Carman, a quien acompañaban el tesorero señor Federico Lajud y otros miembros de la institución.

Asistieron, además, autoridades nacionales, provinciales y municipales, numerosos asociados e invitados especiales.

El recreo que se habilitó en un campo de 26 hectáreas, estará unido en breve por camino pavimentado, cuya construcción costeará el Automóvil Club Argentino, en un esfuerzo en beneficio no sólo de su masa societaria, sino también de amplia repercusión en esa zona de interesantes atractivos turísticos. El tramo pavimentado que construirá la Institución, unirá la costa del río Luján con la ruta que desde Tigre se dirige a la población de Benavidez, y que fue recientemente pavimentada.

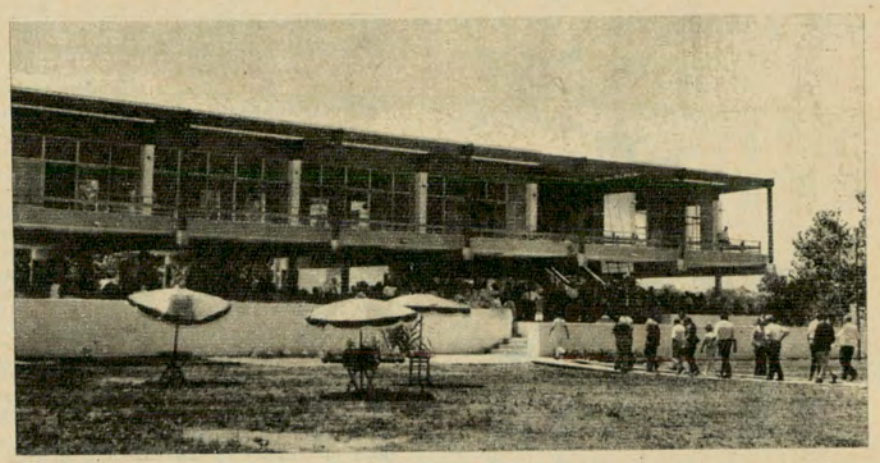
Luego que las autoridades y público asistente recorrieron parte de las nuevas instalaciones, el cura párroco de Tigre, sacerdote Antonio García, bendijo las obras iniciadas. A continuación pronunciaron breves palabras el tesorero de la Entidad señor Lajud y luego lo hizo el presidente doctor Carman, quienes pusieron de relieve la importancia de la nueva dependencia para el esparcimiento de la enorme legión de miembros de la Institución.

Posteriormente, usó de la palabra el ministro de Gobierno, doctor Canestri, quien tuvo palabras elogiosas para la obra que desarrolla el Automóvil Club Argentino, la que dijo no sólo beneficia a sus asociados, sino que se proyecta hacia la comunidad.

Finalmente, las autoridades e invitados especiales participaron de un almuerzo servido en las instalaciones inauguradas, las que fueron libradas al uso de los asociados en la segunda quincena de febrero. •



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, pronuncia breves palabras durante los actos realizados en el nuevo recreo de la Entidad en el Delta del Paraná. Se encuentran a la derecha el ministro de Gobierno de la provincia de Buenos Aires, doctor Alberto F. Canestri, y el tesorero de la comisión directiva del Club, señor Federico Lajud.



Aspecto de las obras que se realizan en el nuevo camping del Automóvil Club Argentino, junto al río Luján, en el Delta del Paraná.



El presidente de la Entidad, doctor Carman, recorre las instalaciones del camping del Automóvil Club Argentino, en el Delta del Paraná, acompañado por el presidente de la Comisión Asesora de Construcción de Edificios, señor Angel Mussi y el delegado a la Asamblea, escribano Gerardo Iturbe.



Otro aspecto del amplio campo que el Automóvil Club Argentino ha puesto a disposición de sus asociados en la zona del Delta del Paraná.

De aquí, de allá y de más allá

Por
JUAN AVERIGUADOR
Para Autoclub

HOY VAMOS A OCUPARNOS, con cierta extensión, del urbanismo y el turismo. Los técnicos argentinos en municipalismo —que los hay, y muy buenos, pese al olvido en que siempre se los ha mantenido—, lamentan que la gran mayoría de nuestras ciudades hayan crecido sin otro plan regulador que el que nos legaron los primeros colonizadores. La plaza con la Municipalidad, la iglesia, el bar, el club social y la sucursal del Banco de la Nación haciéndole marco, son su esquema clásico, fuera del cual cualquier vecino puede hacer lo que le plazca. Las localidades que son, a la vez, centros turísticos adolecen, en su casi totalidad, de la planificación más elemental. Cada uno ha construido cómo y dónde se le ha ocurrido. Lo heterogéneo reunido sin plan y sin concierto es el símbolo de algo que alguna vez deberá concluir.

EL EJEMPLO MAS DRAMATICO de lo que es la falta de planificación edilicia lo da la ciudad de Bariloche. Toda la población ha crecido junto al lago en una confusión urbanística cada vez más difícil de resolver. Para intentarlo se ha puesto en marcha un plan de altas proyecciones a cargo de la flamante fundación Almafuerte, creada con un capital inicial de 40 millones de pesos para propiciar el incremento de la colonización nacional en aquellas regiones del país que, por razones de latitud, ubicación periférica, posición insular u ocupación extranjera, no cuentan aún con la cuota de población nativa que están llamadas a albergar, creando condiciones favorables al desarrollo de industrias regionales capaces de provocar la formación de nuevos núcleos humanos. La Fundación Almafuerte se propone, también, crear una conciencia turística nacional, tendiente a llevar a la Argentina al primer plano internacional que le corresponde por las cualidades artísticas y culturales de su pueblo y la diversidad y magnificencia de sus bellezas naturales. Ese plan comienza en Bariloche y continuará después en las cataratas del Iguazú, según es propósito de sus iniciadores.

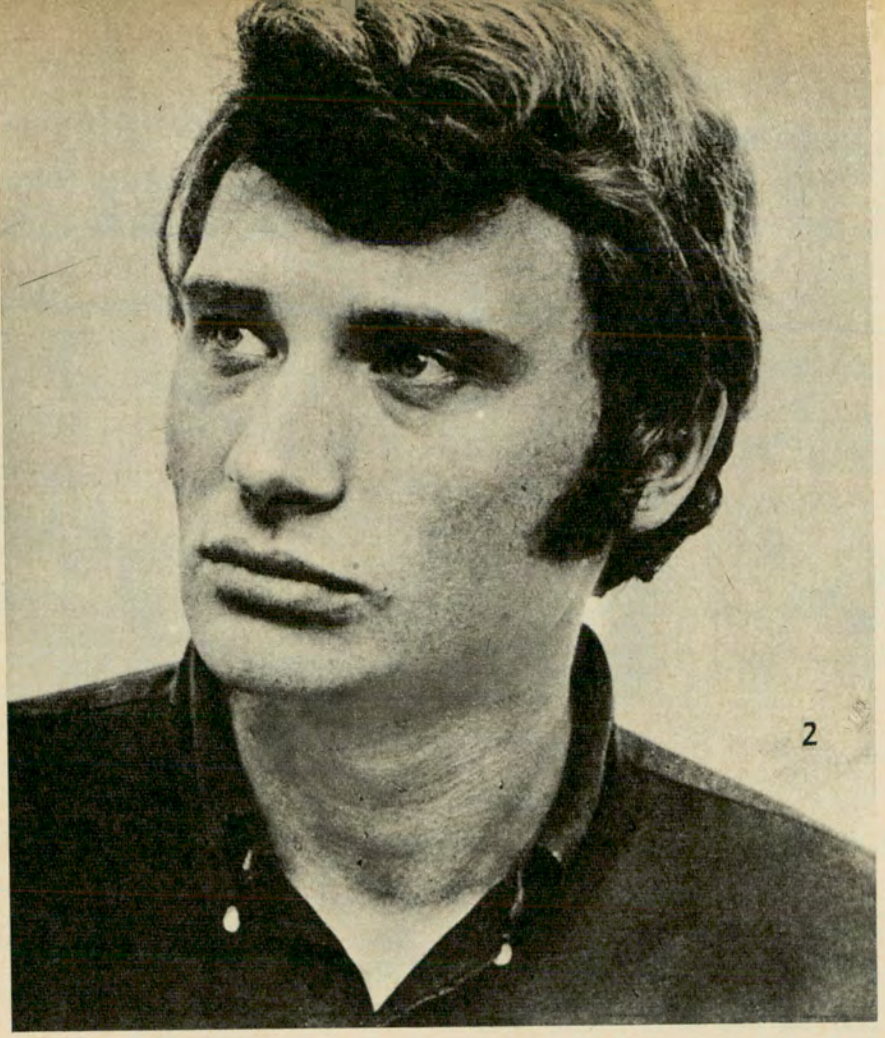
DE ACUERDO CON LO que determinan sus estatutos, la Fundación Almafuerte podrá construir, para el logro de sus fines y en lugares adecuados, campos de deportes y clubes para actividades culturales, deportivas, etc.; crear y mantener centros de investigaciones para el estudio de problemas vinculados con el turismo; fundar y sostener centros de estudios superiores con cursos de postgraduados a nivel universitario para la formación de técnicos y licenciados en turismo; alentar el estudio y asesoramiento para la implantación y desarrollo de industrias regionales; otorgar becas para estudios, investigación y perfeccionamiento y, en general, realizar o apoyar toda actividad oficial o privada que contribuya al logro de sus objetivos básicos, con la advertencia de que se declara proscripta, dentro de las actividades de la Fundación, toda discriminación originada en razones de índole política, racial o religiosa. Quizás la generosa iniciativa privada venga a llenar, en materia de promoción del turismo, un vacío que cada día se hace más evidente.

PARA COMENZAR A PONER en práctica sus ambiciosos planes, la Fundación Almafuerte ya ha iniciado su actividad en Bariloche. Dentro de un plan regulador propio, que lo convertirá en barrio con todas las características de un centro autónomo, el conglomerado caótico de esa importante ciudad sureña se trasladará a unas veinte cuadras de su ubicación actual, en el paraje denominado "El frutillar" *(ver foto número uno)*. Sobre una superficie de 160.000 metros cuadrados, propiedad de la Fundación Almafuerte, se construirá un Country Club con canchas de tenis, golf, fútbol, rugby, frontones de pelota, campamentos, baños, asadores, etc., y un Centro de Investigaciones y Universidad de Turismo. Cabe agregar, que los profesores, egresados y alumnos de las universidades nacionales y provinciales y de las escuelas y colegio militares, serán socios natos de la Fundación Almafuerte, sin cuota de ingreso, y gozarán de todos los beneficios de la misma. De esa manera, dice la Fundación, cada universitario de la República Argentina será, no un simple y pasivo usufructuario de instalaciones deportivas, sociales y culturales, sino el protagonista de una obra cuyos resultados se palparán en sus utilidades prácticas y morales.

ACABA DE CLAUSURARSE EN París la muestra ofrecida en el hotel de la Fundación Singer-Polignac en homenaje al abate Henri Breuil, pionero de la prehistoria y creador de la paleoetnografía. La base de los trabajos de Breuil fue el arte rupestre, que ha figurado ampliamente en la exposición con unos mil croquis hechos por el abate, al lado de sus colecciones de insectos cavernícolas. Francia, Rodesia, Sud Africa, China y España prehistóricas han sido evocadas en la muestra por figuras animadas y coloridas.

JEAN-PHILIPPE SMET, NACIDO en París el 15 de junio de 1943 y huérfano desde los dos meses de edad, fue el primer francés que triunfó en su patria cantando ritmos norteamericanos. Tuvo que cambiar su nombre por el de Johnny Halliday y en setiembre de 1961 debutó como primera figura en el Olympia, cobrando 500.000 francos por noche en lugar de los 5.000 que percibía un año antes El triunfo no pudo llegar en forma más rápida. En 1961 se vendieron dos millones de sus discos. Tres casas grabadoras iniciaron un sonado pleito por su exclusividad. Cien mil jóvenes "fans" en la plaza de la Nación, en París, fueron atacados, según la policía, por la "locura del twist" mientras cantaban Johnny y la más cotizada estrella de la canción francesa, Sylvie Vartan. Ambos se casaron el 12 de abril de 1965. La luna de miel transcurrió en Mallorca, viendo los mismos parajes donde se amaron Chopin y George Sand. Pero el destino le había reservado al cantor triunfante una fuerte dosis de amargura. Sigamos dando fechas. El 14 de agosto de 1966 nació David, hijo de ambos, y Johnny, que estaba en Londres, voló a París para conocerlo. Sin embargo, un mes más tarde, la pareja se separaba. El 12 de setiembre, Johnny, agotado, desesperado, intentó suicidarse, siendo salvado por unos amigos. Después, el 10 de octubre surgió la reconciliación. Hoy, a los 23 años, Johnny Halliday *(ver foto número dos)*, que en estos días nos visita, ve


1



ese proceso existen distintos niveles de actualización, y por consiguiente deben arbitrarse distintos tipos de soluciones habitacionales, adecuadas a cada nivel. Todo programa que no vaya acompañado por una asistencia social que promueva y facilite el cambio de pautas de vida y habitacionales, está expuesto al fracaso. La participación de los interesados —dice "Emaús"— es, en éste como en otros programas de promoción social, absolutamente indispensable. Las mejores condiciones obtenidas sin esta participación y esfuerzo, o son rechazadas o bien no suficientemente apreciadas. Un plan de erradicación deberá hacerse a largo plazo. Pero es muy importante que sea orgánico y continuo. Este plan debe incluir programas de promoción que bien pueden, desde ahora, abarcar todos los barrios de emergencia, si se coordinan las actividades que están realizando instituciones tanto privadas como públicas. Deben incluir también una acción de control que impida el crecimiento injustificado, así de los barrios como de sus habitantes. Y, por último, deben preverse los diversos tipos de soluciones de vivienda que se ofrecerán. Los habitantes de los barrios de emergencia —termina diciendo "Emaús"— saben muy bien que como ciudadanos tienen derecho a una vida mejor, pero por ella no están dispuestos a entregar ni su libertad, ni su dignidad".

su carrera jalonada de lágrimas y sonrisas. Quizás se traduzcan en sus canciones su tristeza, su niñez desprovista de amor y los dramáticos episodios de su azarosa vida.

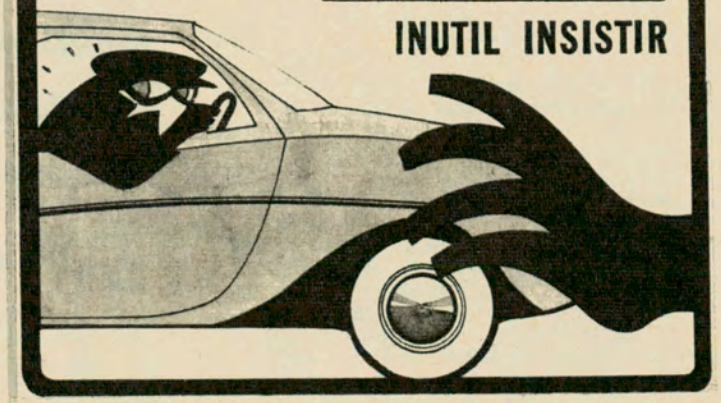
BERLIN HA PUESTO EN marcha una original campaña para el turismo nacional e internacional. Quien llega a Berlín en viaje turístico tiene derecho a beber gratuitamente una cerveza, a ser invitado privado de una familia berlinesa y a presenciar por un precio reducido las representaciones teatrales, visitar los cabarets, el parque zoológico y el observatorio astronómico, para lo cual se ha creado un block especial con cupones rojos. Los poseedores de esos cupones tienen derecho a utilizar los autobuses que recorren Berlín por sólo un marco, y a un descuento del 25 por ciento en el parque zoológico. Las familias anfitrionas han sido catalogadas según los gustos de los visitantes. Los turistas que deseen conversar con berlineses sobre temas culturales o, cambiar impresiones con un padre de familia berlinés aficionado a la filatelia o a la fotografía, podrán hacerlo. Todo ello gracias al block de rojos "cheques de la amistad".

LA ASOCIACION DE FABRICAS de Automotores ha informado que, en los diez primeros meses de 1966 se produjeron 146.414 automotores contra 162.890 en igual período de 1965, representando una disminución de 10,1 por ciento.

LA ERRADICACION DE LOS barrios de emergencia constituye, a no dudarlo, un problema de primera magnitud que atañe a todos los argentinos. En tal sentido, queremos destacar la gestión realizada ante los organismos oficiales por la conocida entidad de bien público "Emaús", empeñada en conseguir un hogar para los sin techo. "Emaús", como resultado de un profundo estudio realizado, llega a las siguientes conclusiones: "El problema de tales barrios no debe atacarse como si se tratara de un problema exclusivamente habitacional. Su complejidad íntima puede traducirse en que sus habitantes sufren un proceso de cambio. En

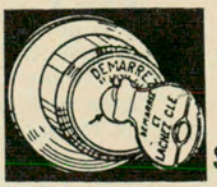
ANTIRROBO NEIMAN

INUTIL INSISTIR



INDUSTRIA ARGENTINA

Equipo original de las fábricas:



FIAT
PEUGEOT
RENAULT, etc.

PATENTES MUNDIALES GARANTIZADO POR

NEIMAN ARGENTINA S. A. I. C.

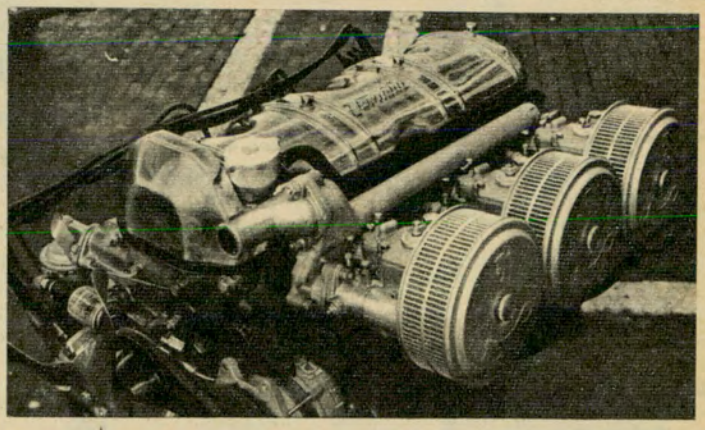
SERVICE - MANTENIMIENTO LLAVES en

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

Autoclub informa



Este es el modelo familiar de cuatro puertas de la nueva línea de automóviles "Torino" presentada recientemente por Industrias Kaiser Argentina.



Detalle de los tres caburadores Weber de que está provisto el coche "Torino" en su versión deportiva.

PRESENTO INDUSTRIAS KAISER SU NUEVA LINEA DE COCHES "TORINO"

INDUSTRIAS Kaiser Argentina ha lanzado al mercado su nueva línea de automóviles "Torino", que agrega a las conocidas marcas Jeep, Rambler y Renault. Se trata de un automóvil familiar de cuatro puertas, el Torino 300 y dos versiones deportivas de dos puertas, el Torino 380 y el Torino 380 W, este último equipado con tres carburadores Weber.

Los nuevos coches, de agradable estilo europeo, responden a un diseño del famoso carrocero Pinín Farina y en sus distintas versiones configuran automóviles de gran potencia, velocidad y seguridad.

El precio de venta de lanzamiento de estos modelos es el siguiente: Torino 300, sedán 4 puertas, $ 1.456.600; Torino 380, sport 2 puertas, $ 1.829.400 y Torino 380 W, sport 2 puertas con 3 carburadores Weber, múltiple especial y 5 cubiertas Pirelli Cinturatte, $ 1.988.900.

FIAT INAUGURO SU PISTA DE PRUEBAS

El gobernador de la provincia de Buenos Aires, general Imaz, haciendo uso de la palabra en el acto inaugural de la pista de pruebas de la fábrica Fiat Concord de automóviles, en El Palomar. A su lado vemos al doctor Oberdan Sallustro, director general de la empresa. La pista de pruebas, con una calzada de seis metros de ancho, tiene una extensión de mil metros y la forma de un triángulo rectángulo, con su recta mayor de 300 metros, dos curvas de 45 metros de radio, además de los cicloides de transición entre curvas y rectas.



Recuperación de Técnicos

Importante donación al Instituto de Zoonosis del INTA

EN una reunión que se realizó en el salón Florida del Plaza Hotel, la Fundación Gillette anunció el plan para el corriente año que incluye entre otras cosas una importante donación al Instituto de Zoonosis del INTA y un plan de recuperación de técnicos argentinos.

La información fue suministrada en la oportunidad por el presidente de la entidad, señor Arthur Kirby, quien señaló que los objetivos fundamentales para este año será abordar en la forma en que los medios lo permitan algunos grandes problemas y preocupaciones genuinamente argentinos.

EL CHEVROLET SUPER 66 OBJETO DE BUEN DISEÑO



EL director gerente de General Motors Argentina, señor Woward W. Vange, al regreso de su reciente viaje a Estados Unidos, visitó el Centro de Investigación del Diseñador Industrial, en donde se expone el Chevrolet Super 66, como objeto de buen diseño. En la foto vemos al señor Vange, derecha, acompañado por el gerente de Relaciones Públicas de General Motors, señor Alberto E. Linares.

"TH": Los retenes de mayor popularidad

POR tercera vez consecutiva el Instituto Argentino de Opinión Pública confirmó, en su encuesta anual, que la marca "TH" es la más famosa, renombrada y popular en el rubro "Retenes". Por tal motivo, la "Brand Barometer American Association" ha otorgado a Retenes "TH" su Diploma de Honor y la Cinta Azul de la Popularidad. La distinción concedida premia a sus fabricantes, Salvador Toddaro y Hno. S.A. I.C. que en su planta industrial produce, bajo licencia Victor, de EE.UU., la línea de retenes de caucho sintético, siliconas y también de Teflón, la última novedad técnica en la materia.



ACRECE SU ACTIVIDAD EL DISCO CLUB CBS

Intensa actividad viene desplegando el Disco Club CBS, cuyas modernas oficinas funcionan en la planta baja del edificio de la calle Sarmiento 767. En la fotografía puede verse a un grupo de socios escuchando las novedades musicales que les interesa mediante equipos instalados al efecto. Como se sabe, los socios del Disco CBS tienen, entre otras ventajas, la facilidad de adquirir tres long-play al precio de dos.



PAIRETTI FUE AGASAJADO POR WOBRON

CARLOS A. PAIRETTI, ganador del 44º Gran Premio Turismo de Carretera, fue agasajado con un almuerzo en la fábrica argentina de embragues Wobron, en la localidad de San Martín, en compañía de su mecánico, Rubén Aied, sus colaboradores y los corredores José Migliore y Carlos Marincovich. Recibidos por el presidente de Wobron, ingeniero Julio Broner, efectuaron una recorrida por la fábrica, recibiendo finalmente, Pairetti y Aied el símbolo "Wobron Legítimo", como reconocimiento al triunfo obtenido.

Se realizará en Salta el Tercer Festival Latinoamericano del Folklore

ENTRE los días 7 y 16 de abril se realizará, en la ciudad de Salta, el Tercer Festival Latinoamericano del Folklore, cuyas ediciones anteriores tuvieron singular resonancia.

Los premios a otorgarse corresponden a las siguientes doce categorías: Solista de canto, solista de música, solista de danza, dúo de canto, pareja de danzas, dúo de música, trío de canto, trío de música, trío de danzas, conjunto de canto, conjunto de música y conjunto de danzas.

Se ha instituido, además, un premio extraordinario para la reina del Tercer Festival y un segundo premio para la princesa del mismo.

El ingeniero Argentino Marrazzo, de regreso de su extensa gira por el continente en representación de la organización del festival, declaró que México ha confirmado el viaje de una delegación compuesta por treinta personas, un número igual de representantes enviará Panamá al festival, mientras que la de Perú, a estar a las declaraciones del ingeniero Marrazzo, alcanzará al número de 32. Agregó que gestiones realizadas en otros países han asegurado la concurrencia de Uruguay, Paraguay, Chile, Bolivia, Brasil, Colombia, Tobago, Nicaragua, El Salvador, República Dominicana y Martinica, y además, de dos conjuntos de los Estados Unidos. El número de países que hasta el momento aseguraron su concurrencia asciende a 16.

UN GERENTE DE RELACIONES PUBLICAS NOS VISITO

EL señor John W. Griswold, gerente de relaciones públicas de General Motors Overseas Operations, división internacional de GM, visitó nuestro país para tomar conocimiento directo de las actividades que en ese campo desarrolla la GM Argentina.

En compañía de los señores Bradford W. Stone, director regional de GMOO para América latina; Howard W. Vange, director gerente de GMA, y del señor Alberto Linares, gerente local de relaciones públicas, el señor Griswold, que tiene una larga experiencia en relaciones internacionales, estableció contactos con diversos medios de comunicación de esta capital y expresó su admiración por el grado de desarrollo que han alcanzado.

También sostuvo entrevistas con directores de otras compañías y sus hombres de relaciones públicas.

GENERAL MOTORS HIZO DONACIONES

EL señor Howard Vange, director gerente de General Motors Argentina, en momentos en que hace entrega al coronel Hjalmar Eliassen, del Ejército de Salvación, de una donación en nombre de esa empresa y sus concesionarios, con motivo de las fiestas de fin de año. Los directores de otras siete entidades de beneficiencia recibieron sendas donaciones en la misma oportunidad.



PALMAS DE ORO PARA LOS FRONTERIZOS



LA Fundación Kennedy, Instituto Latinoamericano de los Estados Unidos, ha designado al conjunto folklórico argentino "Los Fronterizos" para representar a nuestro país en el Festival Internacional de la Canción a realizarse en Hollywood en abril próximo. La elección fue realizada por el Consejo de Delegados de los distintos países de América, en votación secreta, habiendo ganado "Los Fronterizos' por amplia mayoría de votos. Asimismo, el Comité Ejecutivo de la Fundación Kennedy les entregará las "Palmas de oro", trofeo que se otorga a los artistas más destacados de cada país.



FIN DE LOS CURSOS EN EL CENTRO INDUSTRIAL FORD

Realizóse en el Centro Industrial Ford de General Pacheco el acto de fin de los cursos que la empresa dicta anualmente al personal de ejecutivos, operarios y empleados. Trescientos cinco diplomas fueron entregados a quienes completaron estudios tales como los de supervisores, secretarias, matriceros, electricistas, capataces y técnicas modernas de dirección de empresas. Asimismo fueron entregadas siete medallas de plata, como "Premio a la dedicación", a quienes más se destacaron por su asistencia y por el especial esfuerzo puesto de su parte. Cabe destacar que el número total de personal que siguió los cursos programados ascendió durante 1966 a 1.386.

EL PRECIO DE LOS NEUMATICOS NO AUMENTO MUCHO

DE acuerdo con los índices de precios que prepara la Dirección Nacional de Estadística, se puede establecer que el precio de los neumáticos aumentó en tres años solamente el 34 %, mientras nuestro peso perdió el 73 % de su valor en relación a las divisas extranjeras durante el mismo espacio de tiempo. Una empresa productora de neumáticos en nuestro país señala, además, que en ese período, que va desde octubre de 1963 a octubre de 1966, el costo de la vida aumentó en un 104 %.

Como es sabido, aumentos de ese orden (34 %) son los que comúnmente sufren los precios de los productos manufacturados en un año. A pesar del constante deterioro del poder adquisitivo de nuestra moneda y de otros factores que actúan de manera decisiva sobre la formación del precio de los neumáticos —agrega la información—, sus fabricantes han podido limitar sus aumentos a un promedio del 11 % anual merced a la gran eficiencia con que operan sus plantas fabriles, que hacen a la industria del neumático una de las más modernas y avanzadas del país.

NUEVO JEFE DE PRENSA

EL señor Felipe Preiser se ha desvinculado de la firma Pond's Argentina para incorporarse al "staff" de Phonogram S.A.I.C. en calidad de jefe de prensa, promoción y publicidad.

JACK BRABHAM RECIBE UN TROFEO



ALFRED Neubauer, el conocido y ya legendario ex director del departamento de carreras Mercedes Benz, aparece en esta foto entregando el trofeo que lleva su nombre a Jack Brabham, actual campeón del mundo. El trofeo Alfred Neubauer es una reproducción en bronce del coche de carrera Mercedes Benz de 1954 y 1955, con el cual se proclamó campeón en esos dos años a Fangio y además ganó para esa marca el campeonato mundial.



ESTUDIANTES LATINOS A EE. UU.

ESTUDIANTES residentes en Argentina y Uruguay en momentos de partir en un avión de Aerolíneas Peruanas para los Estados Unidos, donde se alojarán en hogares de familias de ese país, con el auspicio de la Youth For Understanding, Juventud para el Entendimiento. Esta entidad se halla dedicada a facilitar el viaje y alojamiento de estudiantes de enseñanza media en hogares de familias norteamericanas en períodos que varían entre siete meses y un año. Para intervenir en el grupo que partirá de Buneos Aires en setiembre de 1967, será abierta la inscripción en Mariano Pelliza 1270, Olivos, a partir del 1º de marzo próximo.

CLUB A. JORGE NEWBERY

EL Club A. Jorge Newbery, "Vuelta de Santa Fe", con sede en Venado Tuerto, ha designado esta comisión directiva: Presidente: Domingo B. Romero; vice: Carlos Puñet; secretario: Julio César Roberti; prosecretario: Juan V. Ferretti; tesorero: Oscar D. Marroquin, y protesorero: Guillermo E. Zurita.

AUMENTAN LAS PERSPECTIVAS PARA LA CONSTRUCCION DE LA RUTA 11

LAS intensas gestiones realizadas por el Comité Permanente Pro Construcción de la Ruta Provincial 11 permiten alentar las esperanzas de que en breve se podrá cristalizar esa obra que se proyecta sobre la costa de la provincia de Buenos Aires y que unirá a una serie de balnearios que actualmente carecen de las comodidades de rutas pavimentadas de acceso.

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, a través del Ministerio de Obras Públicas, ha convenido con el Consejo Federal de Inversiones la utilización de recursos del préstamo otorgado por la Agencia Internacional de Desarrollo para la realización de estudios con el fin de efectuar el de factibilidad de la Ruta Provincial Nº 11.

Sabido es que se trata de una obra extraordinaria, que habrá que encarar con recursos extraordinarios. El estudio de factibilidad se ha contratado siguiendo las normas de la Agencia Internacional de Desarrollo, organismo dependiente del Departamento de Estado de los Estados Unidos con la firma Parsons, Brinckerhoff, Quade y Douglas, ingenieros consultores de Nueva York, quienes actuarán juntamente con un calificado grupo de técnicos argentinos y el Stanford Research Institute de California. El estudio comprende un censo de tránsito en toda la zona de influencia de la ruta, así como un estudio del tránsito e interpretación de los resultados, en el cual, y a fin de disminuir costos e ir entrenando personal, la firma consultora pone el "*know how*" y Vialidad Provincial los elementos necesarios: equipos, movilidad y personal técnico auriliar. Actualmente se está urgiendo al CONADE que defina la disponibilidad de fondos del préstamo de la AID para financiar la primera etapa que debe ejecutarse en el próximo verano. La segunda etapa se financiará con un préstamo del BID. Estos estudios estarán finalizados en el segundo semestre de 1967.

CAMPEONES ARGENTINOS DE REGULARIDAD

Los señores Guillermo Vaccare y Miguel A. Yasky, volantes que se adjudicaron el Campeonato Porteño del Club Argentino de Regularidad por tercera vez consecutiva, caso único en la historia de esa prestigiosa entidad.





REPARE usted MISMO su AUTOMOVIL



El distribuidor y sus probables fallas

(CONTINUACION DEL NUMERO ANTERIOR)

Por M. STEINBERG
Autor del libro "Reparaciones de emergencia efectuadas por el automovilista"
Para Autoclub

10ª OPERACION

Revisar el supresor de ruidos (filtro) de la radio, y después el rotor.

El lector tendrá presente que al clasificar las fallas del encendido, decíamos: "Si hay chispa muy viva (azul brillante), quiere decir que el brazo se desplaza y llega 'buena' corriente hasta el platino".

Corresponderá ahora revisar el supresor de ruidos de la radio y el rotor, piezas que al fallar pueden impedir la entrada o salida de corriente del distribuidor.

La revisión del supresor de ruidos se efectúa en aquellos automotores que poseen radio o la poseían y, por olvido, no ha sido eliminada la pieza.

Dicho filtro es aproximadamente de 4 cm de largo y suele estar ubicado en tres lugares distintos: colocado directamente en la boquilla central de la tapa del distribuidor; acoplado al cable que une la bobina con el distribuidor o directamente en la bobina.

Al averiarse el filtro queda cortada la corriente que sale de la bobina con destino al distribuidor. En ese caso, el rotor del distribuidor, que debe recibirla, no lo logrará, siéndole imposible transmitir la electricidad a los contactos internos de la tapa del distribuidor.

Este puede ser uno de los motivos por los que no llega corriente a las bujías, ya que los cables de las mismas están en relación con el rotor a través de los contactos mencionados.

Para controlar el estado del fitro proceda así:

1º) Coloque la llave de contacto en posición de marcha.

2º) Desprenda de la tapa del distribuidor el cable central (es el que une la tapa con la bobina). Si al desprender el cable quedase adherido el filtro a la boquilla de la tapa del distribuidor, no olvide sacarlo.

3º) Tomándolo por el extremo aislado, acérquelo aproximadamente a un centímetro de alguna parte metálica del motor, prueba parecida a la que se realizó en la cuarta operación con los cables de las bujías.

4º) Seguidamente separe varias veces el platino con la mano, o utilizando el arranque, con lo que deberá desprenderse chispa del cable. Recuerde que, para que pueda producirse la chispa entre los platinos, éstos deben estar cerrados.

El resultado de estas pruebas nos orientará dónde está la falla, como puede verse a continuación:

a) Si se desprende del cable una chispa viva (azul brillante) es buen síntoma, significa que el filtro, la bobina y el condensador, se hallan sanos. En ese caso revisaremos el rotor en la operación siguiente:

b) Si no hay chispa, retírese el filtro y hágase nuevamente la prueba sin él, pues su falta no afecta en absoluto el normal funcionamiento del motor.

c) Si quitado el filtro no apareciera la chispa, se reemplazará el cable por un alambre. Aísle el alambre en la parte donde debe sujetarlo. Esto se hace a título provisorio, porque a pesar de la buena apariencia del cable, puede estar averiado en su interior, engañándonos al efectuar la comprobación.

d) Si aún así no se ve chispa, se acercará el alambre a menos de medio centímetro del rotor. Y si a esta distancia, o a una menor, salta una chispa débil y amarilla, es muy probable —como ya mencionamos en otras oportunidades— que se halle en mal estado el condensador o la bobina. Más adelante hallará algunas soluciones para la bobina.

11ª OPERACION

Averías posibles en el rotor.

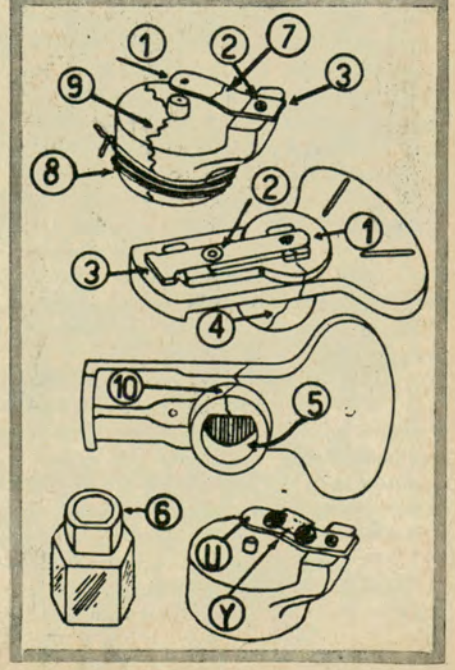
El rotor es una pieza de baquelita (material aislante, frágil) sobre el cual se ha aplicado una tira o chapita metálica que está en contacto con un pequeño carbón ubicado en el centro de la parte interna de la tapa del distribuidor.

A dicho carbón, pero por la parte externa de la tapa, se une un cable grueso procedente de la bobina, a través del cual llega la corriente al rotor.

Mientras el motor está en marcha, el rotor gira con el eje del distribuidor, transmitiendo corriente a los contactos internos de la tapa del distribuidor, y como estos contactos están en conexión con los cables de las bujías, la corriente finaliza en estas últimas.

En primer lugar, al efectuarse la revisión de esta pieza, deberá comprobarse si no se ha quebrado o si falta un pedazo de la tira o chapita laminada de acero 1 ó 3 (fig. 1) Compruébese también si el pequeño remache que presiona y ajusta dicha lámina, se halla bien firme en su sitio.

Fig. 1. — Distintos tipos de rotores y diversas averías que pueden afectarlos, con sus respectivas soluciones.



Si ocurriera el primer caso (rotura), deberá unir las partes quebradas y aplicar sobre ellas papel de plomo —envoltura de cigarrillos— en forma de puente, o tal como se entablilla la fractura de un brazo, en cinco o seis capas, y luego, a lo largo del papel de plomo, improvise una soldadura vertiendo varias gotas de lacre, dejando descubiertos (según el sistema) únicamente los dos extremos del metal (fig. 1), para que en uno de ellos (U) pueda apoyar el pequeño carbón central de la tapa, que transmite corriente a dicha pieza, y por el otro extremo del rotor (previamente habrá que limarlo suavemente) pueda desprenderse chispa hacia los contactos de la tapa que lo rodean.

Aprovechando la oportunidad, conviene observar si se ha caído el carboncito cilíndrico, porque en algunos sistemas está sujeto con un resorte. La pérdida del pequeño carbón interrumpe la distribución de corriente.

Si se ha perdido el carbón, puede reemplazárselo provisoriamente embutiendo un lápiz, dejando descubierta la mina por ambos extremos, o con cualquier objeto metálico que oficie de conductor de corriente.

Una vez que se ha comprobado superficialmente el buen estado de los elementos componentes del rotor, se lo repondrá en su sitio para realizar la segunda prueba con él, que consiste en lo siguiente:

a) Coloque la llave de contacto en posición de marcha.

b) Desprenda el cable central de la tapa del distribuidor.

c) Tome el cable por su extremo aislado y acérquelo a medio centímetro de la chapita o tira metálica del rotor (figura 2).

d) Separe luego varias veces el brazo del platino con un palito o lápiz. Para el caso también puede utilizar el arranque, pero no conviene abusar mucho de la batería.

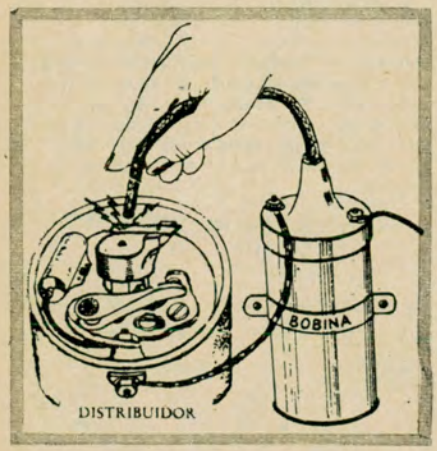


Fig. 2. — Comprobando el estado del rotor.

Al realizar estas pruebas no debe desprenderse chispa del cable hacia el rotor, pero si llegara a ocurrir significaría que el rotor está en cortocicuito (humedecido, rajado, etc.); en una palabra, la pieza habrá perdido su aislación y la corriente, en lugar de pasar a los contactos internos de la tapa y luego continuar a las bujías, se irá a masa por el eje metálico del distribuidor —sobre el cual está embutido el rotor— y, por tal razón, el motor no funcionará.

La solución consiste en retirar el rotor y encender un trapo mojado con nafta para calentarlo (fuera del coche) durante dos minutos, e inmediatamente se lo restituye a su sitio y se verifica nuevamente si este recurso dio resultado.

Si aun así no funcionara el motor, se hará otra tentativa, consistente en introducir un papel, cartulina, brea, cinta aisladora, etc., en el interior del rotor, o cubriendo con dichos elementos el extremo del eje, a fin de aislar la baquelita del eje metálico. Luego se repite la prueba con el cable y, si aún salta chispa, caliéntelo nuevamente o coloque otro papel, tratando de obtener una buena aislación. Si confirmando el buen estado del rotor y de la chispa, no se logra, sin embargo, la puesta en marcha, proseguiremos buscando la falla en la tapa del distribuidor.

12ª OPERACION

Fallas y averías comunes de la tapa del distribuidor.

Se revisará la tapa cuando mediante las pruebas anteriores no haya dudas de que el platino recibe corriente y el rotor se halla en buen estado.

NOTA:

Si fuera necesario desprender parte o la totalidad de los cables de la tapa, no olvide marcar los cables y sus respectivas boquillas, para no mezclarlos cuando deba colocárselos nuevamente.

Para que la corriente pase con toda intensidad de la bobina a la tapa del distribuidor a través del cable grueso que las une, el cordón de referencia debe hallarse perfectamente limpio, en sus extremos, y bien embutido en ambas piezas. También han de hallarse pulidos los asientos de las boquillas en que va enchufado el cable.

Además, la corriente puede interrumpirse antes de llegar a la tapa, cuando el cable central está pelado y roza metal, o si está mojado, quebrado, etc., y, si tuviera intercalado un supresor de ruidos (filtro) para la radio y éste se encontrara en mal estado, la falla se producirá como en los demás casos.

Hemos explicado sintéticamente algunas probables causas de las fallas, y a continuación analizaremos los inconvenientes más comunes que suelen ocurrir en la tapa de baquelita, y que son los siguientes:

a) Los contactos internos y externos de la tapa están sucios o quemados.

b) La tapa está engrasada o mojada por fuera, o muy húmeda en su interior.

c) El pequeño carbón situado en el centro del interior de la tapa está gastado, desviado, roto o caído.

d) La tapa está rajada por dentro y por fuera.

Problema a)

Están quemados o sucios los contactos internos y externos de la tapa.

Los contactos C (fig. 3) de la tapa, corresponden respectivamente a cada uno de los cables de las bujías.

Estos contactos reciben corriente del rotor, cuando el motor funciona.

Con el tiempo, las chispas que saltan en ellos queman la primera capa metálica, de tal manera que la corriente se transmite dificultosamente a los cables externos, y en el interior de las boquillas de estos contactos se ha formado sulfato o suciedad, y los terminales de los cables se hallan en idéntica condición, la electricidad circulará con grandes dificultades.

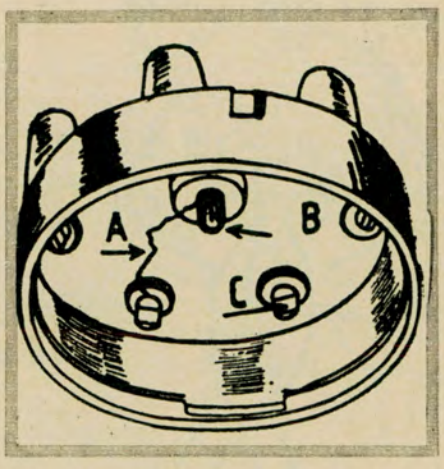


Fig. 3. — Desperfectos diversos que pueden producirse en la tapa del distribuidor, y que suelen originar fallas en el motor.

Para subsanar este inconveniente deberá pulir, limar raspar suavemente los elementos mencionados.

NOTA

No es necesario desprender todos los cables simultáneamente. La limpieza puede efectuarse de a uno por vez, reponiéndoselo inmediatamente y evitándose así toda confusión.

Problema b)

Humedad o suciedad en la tapa.

El primer caso suele ocurrir en días lluviosos o muy húmedos, especialmente si el vehículo ha quedado a la intemperie un tiempo prolongado, o si ha surgido algún desperfecto en el radiador o en los tubos de goma y se ha mojado la tapa (fig. 4).

La solución consiste en expulsar con un inflador, pera de goma o una jeringa, las gotas de agua que se han adherido a la tapa, o penetraron en las boquillas donde asientan, o se ajustan los cables gruesos. También da buen resultado frotar con un trapo mojado con alcohol o nafta (para absorber dicho líquido) o en todo caso se limpiará con un paño seco.

Proporciona muy buen resultado una pinza, palito o alambre que sujete en una de sus extremos un trapito embebido en nafta, que se encenderá, improvisando una pequeña antorcha, aplicándose el fuego en la parte interna de la tapa durante unos 30 segundos, para calentarla parejamente y eliminar así la humedad.

Mientras se realiza esta operación no hay necesidad de desprender los cables de la tapa.

Problema c)

Carbón interno de la tapa en mal estado.

Si el carbón B (fig. 3) estuviera muy gastado, desviado o roto, así no asentará sobre el metal del rotor, y la transmisión de corriente será nula. Hay que tener también en cuenta que al sacar la tapa o al limpiar en su interior el pequeño carbón pudo haberse caído sin que lo advirtiera el operario. Por lo tanto, debemos comprobar palpando u observando su estado antes de cerrar el distribuidor.

Hacemos notar que algunos carbones vienen engarzados en la misma tapa, en

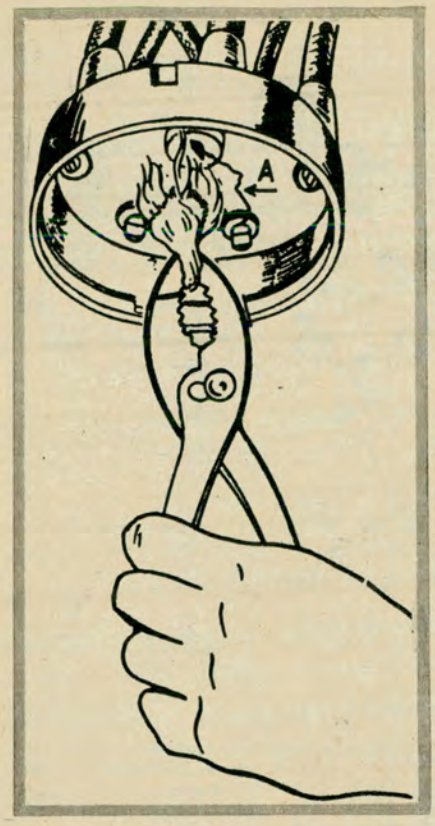


Fig. 4. — Con un trapito encendido colocado en el extremo de una pinza o de cualquier otro objeto se logra secar con mayor eficacia la humedad de la tapa del distribuidor.

lugar de estar sujetos por resorte, caso único éste en que puede zafarse y caer o perderse.

Problema d)

Rajadura en la tapa.

Si la rajadura en la tapa se produjera, según se ve en la letra R de la figura 5, entre la boquilla central C y cualquiera de las otras que la rodean, la corriente procedente de la bobina puede fácilmente desviarse, produciéndose un salto de chispa entre los dos contactos, provocando fallas y explosiones que a veces no permiten funcionar al motor.

Para anular este desvío de corriente, debe lavarse la rajadura con nafta o alcohol, o se raspará fuertemente la grieta de extremo, tanto por la parte externa como por la interna, con la extremidad de un cortaplumas, a fin de eliminar la suciedad, aceite, polvo, etc., que pudieran haberse acumulado, pues éstos son buenos conductores de electricidad.

Una vez limpia, y para mayor seguridad, puede rellenársela con lacre, alquitrán o brea.

Estos dos últimos materiales podrá extraérselos de la batería. También suele dar buen resultado realizar con una mecha un agujero T en la rajadura R, para cortar la corriente entre ambas boquillas.

Si la grieta no es visible, haciendo sombra con la mano podrá, a veces, observar claramente el salto de la chispa en la tapa.

De no ser posible solucionar el salto o desvío de corriente con los procedimientos indicados, sugiero que se desprenda provisoriamente el cable de la boquilla lateral que recibe el salto de chispa y se prosiga el viaje con un cable menos. No está de más taponar la boquilla con tela o papel. No se confunda. No es el cable central de la tapa el que debe desprenderse, sino aquel entre los que lo rodean, vale decir, en el que finaliza la corriente.

SINTOMAS

La sucesión de explosiones indica mojaduras, rajaduras, etc.

NOTA

Si el operario se ingenia, solucionará el desperfecto sin necesidad de quitar todos los cables de la tapa. Evitará así mayores complicaciones, como dijéramos en diversas oportunidades.

13ª OPERACION

Fallas o averías más comunes en la bobina (transformador o elevador de corriente para las bujías).

Por el cable delgado X (fig. 6) la bobina recibe corriente de poco voltaje desde la batería, y la transforma en corriente de alta tensión, que luego envía al distribuidor y finalmente, desde éste a las bujías.

En dicho cable (X) viene intercalada una llave o interruptor que corta la corriente entre la bobina y la batería, paralizando la marcha del motor. Explicamos esto, especialmente, porque entre otras razones, por contacto en posición de marcha por un tiempo prolongado, y mientras no funcionaba el motor, la bobina pudo haberse recalentado, echándose a perder.

Si el cable X estuviera quebrado y no se lo notara, o si los terminales estuvieran mal ajustados, o bien apretados pero sucios, la corriente no llegará a la bobina; también puede estar pelado, y al tocar algún metal la electricidad se irá a masa.

Asimismo, estando en malas condiciones la llave de contacto o mal ajustados los cables a la misma, se originará idéntico inconveniente que en los casos anteriores.

Para localizar la avería, en el primer caso, deberá revisar todo el cable X, que va (la mayor parte de su recorrido) en un manojo y finaliza en la batería. Como a veces es inaccesible, conviene (una vez que se lo ha desconectado de la bobina) reemplazarlo por otro cable, improvisando un "puente".

El segundo caso (inconvenientes en la llave de contacto) ya fue explicado anteriormente.

Supongamos que la corriente llega sin dificultad a la bobina, pero no sale de ella. Como primera medida limpiaremos el contacto interno de la boquilla R.

Para limpiar o eliminar el sarro en dicho hueco, se introduce papel de lija, un trapo humedecido con nafta o, en último caso, un destornillador, cortaplumas, clavo, alambre o cualquier herramienta filosa, a fin de escarbar muy suavemente y con cuidado hasta remover la suciedad.

Si después de la limpieza no sale corriente de la bobina, averiguaremos si existen otros desperfectos en ella.

Rajadura en la bobina.

Causa:

La rajadura superior —que podría afectar el buen funcionamiento de la bobina— se produce generalmente entre la boquilla central R y alguna de las conexiones laterales de los cables delgados C o A, según puede verse en la fig. 7.

En ella se acumula polvo, humedad, aceite, etc. (buenos conductores de electricidad), y, por consiguiente, la corriente se desvía o salta, produciendo falso contacto.

CONTINUA EL PROXIMO NUMERO

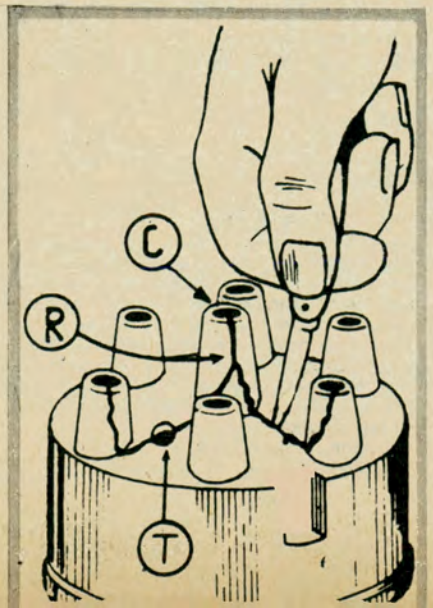


Fig. 5. — Subsanando un desvío de corriente debido a la existencia de una rajadura en la tapa del distribuidor.

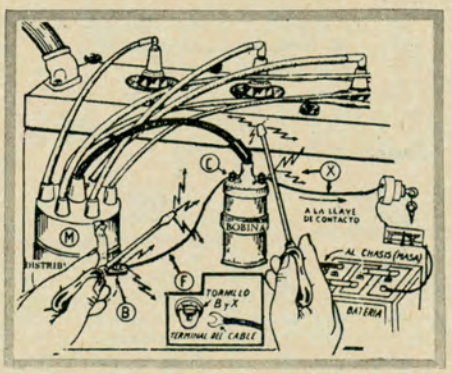
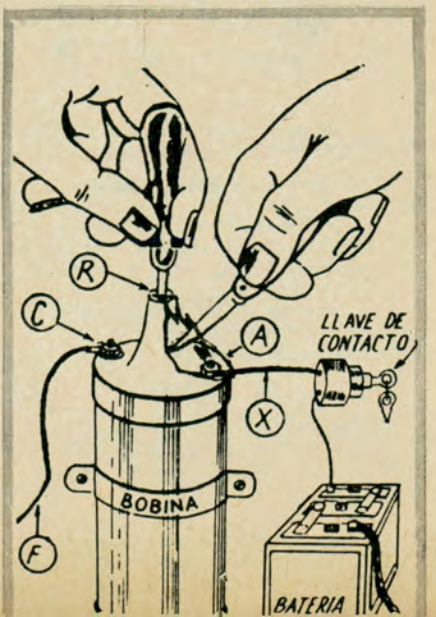


Fig. 6. — Localizando el sitio en que ha quedado interrumpida la corriente.

Fig. 7. — Tratando de solucionar distintos desperfectos de la bobina.



CASAS ADHERIDAS AL A. C. A.

CONTINUACION

TAPICERIAS - DECORACIONES - ALFOMBRAS

Dto.

ATORRASAGASTI, BARGUES, PIAZZA & CIA. S. R. L.
Bmé. Mitre 1443
Contado, excepto ofertas ..... 5 %
BOITANO Y CIA.
Bmé. Mitre 854
En gral., excepto toldos y adornos .. 10 %
CARPET HOUSE
Viamonte 648
Alfombras ..... 10 %
CASA FREZZA
Rivadavia 3691
Toldos y cortinas de lona ..... 5 %
CASA TACHA
Av. Corrientes 4818
Telas para tapicería ..... 5 %
DECORLIS
Esmeralda 560
Decoraciones, cortinas listas, tapicería ..... 10 %
DECORTINA S. C. A.
Triunvirato 4481
Tapicería, petit muebles, alfombras, etcétera ..... 5 %
FLOREZ Y CIA.
Florida 599
Alfombras ..... 10 %
HEC-BER
Calle 7 Nº 510 - La Plata
Tapicería, decoraciones ..... 10 %
LA CASA DE LAS FUNDAS
José Evaristo Uriburu 750
Tapicería auto y alfombras 5 % al 10 %
LOS GOBELINOS S. A. C. I. y A.
Florida 125/147
En gral., excepto Electro Hogar .. 5 %
LUMERAS, MENENDEZ & CIA. S. R. L.
Sarmiento 636
Tapicería, decoraciones, alfombrados ..... 10 %
MORLAND S. R. L.
Av. Mitre 1055 - Avellaneda
Tapicería, decoraciones, etc. 5 % al 10 %
MUEBLES SCHIFFRIN S. R. L.
Rivadavia 2001
Tapicería, decoraciones ..... 10 %
ROSALBA S. R. L.
Santa Fe 3503
Alfombras, decoraciones, etc. ..... 5 %
SNOBISSIMO
Rodríguez Peña 1630
Decoraciones, etc. ..... 10 %
SU LAR
Av. Maipú 272 y 483 - Vte. López
C. Beccar 323 - San Isidro - Rivadavia 6658 - Capital
Alfombras, cortinas, tapicería .... 10 %
SYLVANNA MUEBLES
Diag. 80 Nº 875 - La Plata
Tapicería, otros ..... 20 %
TAPICERIA CALLAO
Callao 1450
Tapicería, decoraciones (tejidos) .. 10 %
TAPICERIA CONGRESO
Rivadavia 1915
En general ..... 5 %
TAPICERIA NIZA
Paraguay 675
Telas, tapicería y decoraciones .. 10 %
TAPICERIA ORIENTE
Cangallo 853
Tapicería y decoraciones ..... 10 %
VISCONTTI Y CIA. S. CC.
Esmeralda 862
Tapicería, decoraciones, telas ..... 10 %

TIENDAS

BLANCO HOGAR
Moreno 1767
Mantelería, blanco, etc. ..... 10 %
EL SIGLO
Calle 7 Nº 737 y Calle 7 esq 54 - La Plata
En gral., excepto ofertas, liquidación, art. marca, contado ..... 10 %
GRANDES TIENDAS DANUBIO
Avda. Maipú 2501 y 2802 - Olivos
Belgrano 289 - San Isidro - Moreno Nº 1463 - Capital
Lencería, blanco, punto ..... 10 %
JOSE N. AZAR E HIJOS S. A.
Rivadavia 5350
Todo blanco, mantelería, etc. ..... 15 %
LA CUNA DE ORO
Rivadavia 11422
En general ..... 15 %
TIENDA LA LUCHA
Rivadavia 14024 - Ramos Mejía .. 5 %
LA PIEDAD
Bartolomé Mitre 1102
Artículos generales ..... 10 %
Perfumería ..... 5 %
LAS FILIPINAS
Bartolomé Mitre 871
Tienda ..... 10 %
Liquidación, perfumería ..... 5 %
Ofertas ..... Neto
LA GRAN VIA BLANCA
Charcas 1099
Blanco ..... 10 %
ROSALBA
Cadorna 11 - Wilde ..... 10 %
CASA CESAN
Rivadavia 3564
Tienda, blanco, tapicería ..... 10 %
TIENDA LA GLORIA
Nahuel Huapi 4999
En general, excepto Grafa ..... 10 %
TIENDA LA MODA
Rivadavia 3801, Cabildo 1800
Tejidos, blanco, mercería ..... 10 %
RETIK-TEX
Canalejas 957
Tejidos de punto ..... 10 %

TINTORERIAS

LAVARRAPIDO
Tagle 2546 ..... 10 %

TRANSPORTES

AUTOBUSES SUDAMERICANOS S. R. L.
Expreso Argentino-Brasileiro
Florida 142, local 3
Transporte automotor línea Brasil y Bariloche ..... 5 %
Línea Pacífico ..... 10 %

VARIOS

ALFARERIA E. GUTTER E HIJOS S. R. L.
Gualeguaychú 566
Alfarería en general ..... 15 %
BRISALUZ M. R.
Diag. Norte 1119, 9º piso, of. 925
Toldos de aluminio ..... 5 %
CALANDRA
Av. Santa Fe 1976 - Martínez
Acondicionadores de aire, extractores y purificadores ..... 18 %
CASA BATKIS S. R. L.
Pueyrredón 1114
Máquinas de coser y de sumar Olivetti ..... 15 % al 30 %
CASA JIJON
Pavón 3751
Bicicletas, bombas y motores 5 % al 20 %
CASA MACCIONE
Federico Lacroze 3863
Máquinas de coser, contado 10, 20 y 30 %
COMPAÑIA PRINCIPAL ISOLABELLA
Av. Santa Fe 2601
Automóviles remise p/casamientos, paseo o turismo, ambulancias médicas en Cap., Gran Bs. As., Interior.
Servicios fúnebres para socios .... 15 %
Para familiares ..... 10 %
FUNES & BARBEITO
Salta 588
Venta de máquinas escribir, sumar y calcular y reparaciones de las mismas ..... 10 %
L. P. ESCOBAR & HNOS.
Av. J. A. Roca 576
Máquinas de escribir, sumar y calcular, duplicadores Gestetner, tinta, stencils, accesorios, Olivetti, Remington - Facit ..... 10 %
MED-11-CIRUGIA PEDI-MED-11
Lavalle 2641, 3er. piso, local 302
Artículos dentales, medicina, p/cosmetología, vibradores p/pedicuros .. 10 %
PAMM S. R. L.
Sánchez de Bustamante 2400
Fábrica de cinturones de seguridad y colocaciones ..... 10 %
MOTOLEX
Paraná 471
Repuestos enceradoras, aspiradoras, licuadoras, ventiladores ..... 10 %
PERSIANAS AMERICANAS LUBEL
Callao 683
Persianas, accesorios, service ..... 10 %
PHILIPS SERVICE BUENOS AIRES
Córdoba 1351, 1er. piso y Paseo Colón 635, Capital - Santa Fe 2032, Martínez
Reparaciones en general, instalaciones de auto-radio, venta repuestos 10 %
REDEX S. R. L.
Bdo. de Irigoyen 126
Máquinas de coser Elna ..... 5 %
Tijeras y pelacables ..... 20 %
ROQUE CATANIA
Salvigny 1553
Refrigeración, service mecánico, ventas, pinturas ..... 20 %
SOUTH BEND ARGENTINA S. A. I. C. I.
Montevideo 165 - Bolívar 839
Extractores de aire p/hogar, comercio e industria, ventiladores techo 15 %
TALLER UNIVERSAL
Calle 50 Nº 696 - La Plata
Reparaciones máquinas escribir, sumar, venta máquinas en general .. 10 %

ZAPATERIAS

ALIVONS CALZADOS
Calle 7 Nº 757 - La Plata
Calzado damas, caballeros y niños 10 %
Liquidación u oferta ..... 5 %
ARALUCE - MINGO
Florida 634 ..... 10 %
ASTORIA
Florida 386
Calzado damas, caballeros ..... 10 %
ASTRO
Corrientes 2780
Calzado caballeros ..... 5 %
CALZADO ARAÑA
Corrientes 760, Rivadavia 2582
Calzado damas, caballeros, niños .. 8 %
Carteras ..... 10 %
CALZADO CHARCAS
Rivadavia 3261
Calzado caballeros, damas, niños .. 10 %
CASA CIMO
Pueyrredón 1446
Calzado damas y caballeros ..... 10 %
CASA EDUAR
Rivadavia 2202
Calzado damas ..... 10 %



El secretario deportivo de la Federación Internacional del Automóvil, señor Hubert Schroeder, conversa con el presidente del ACA, doctor César C. Carman, durante la sesión especial de Comisión Directiva realizada para recibir al distinguido visitante. Aparecen también el vicepresidente 2º de la Institución, ingeniero Mario L. Negri (izquierda), y el presidente de la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina, doctor Horacio C. Rivarola (h.) (derecha).

"CREO QUE EN EL MUNDO NO HAY OTRA ENTIDAD TAN IMPORTANTE COMO EL A. C. A."

Así lo expresó el Sr. Hubert Schroeder, secretario deportivo de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.)

UN distinguido visitante, el señor Hubert Schroeder, secretario deportivo de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), invitado por el ACA a nuestro país con motivo de la temporada internacional de Fórmula III, fue recibido en sesión especial de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino. La reunión contó, asimismo, con la presencia de los integrantes de la Comisión de Carreras de la Entidad, que preside el escribano Enrique F. Ghezzi, y de la Comisión Deportiva Automovilista, cuya presidencia es ejercida por el doctor Horacio C. Rivarola (h.).

La iniciación del acto estuvo a cargo del presidente del ACA, doctor César C. Carman, quien presentó al señor Schroeder, "aunque se trata —dijo— de una figura ampliamente conocida, dada su posición rectora en materia de automovilismo internacional". El doctor Carman obsequió luego al distinguido visitante una placa recordatoria, una insignia del Automóvil Club Argentino, y un juego completo de mapas y guías turísticos editados por la Institución.

El escribano Enrique F. Ghezzi, por su parte, expresó su beneplácito por la presencia del señor Schroeder en nuestro país, y por la oportunidad que ella brindaba para cambiar ideas sobre algunos temas ampliamente conocidos por el visitante, y que son motivo de interés permanente para quienes dirigen la parte deportiva del Automóvil Club Argentino.

Conceptos del señor Schroeder

El señor Schroeder manifestó no conocer suficientemente el castellano como para hacer un discurso, **"pero** —agregó— **puedo decir gracias, muchísimas gracias por esta reunión, por los magníficos regalos y por el honor que ustedes me han hecho durante los días que he permanecido en la Argentina".** El señor Schroeder continuó hablando en francés, al tiempo que el vicepresidente 2º del ACA, ingeniero Mario L. Negri, traducía sus palabras al castellano: **"Estoy sumamente asombrado de la enorme importancia que ha tomado, automovilísticamente, el Automóvil Club Argentino. Creo que no hay otra institución tan importante en el mundo, tanto por la cantidad de socios, como por el volumen de los servicios que les presta. Hay 70 clubes adheridos a la FIA, y, seguramente, si entre ellos se hiciera un concurso, habría que dar el "Oscar" —el premio que se otorga en cinematografía— al Automóvil Club Argentino. He recorrido más de 2.500 kilómetros** —agregó el señor Schroeder— **y he encontrado en todas partes la atención debida, en todas las secciones de vuestras estaciones de servicio. Hace ya más de 15 años que la actividad deportiva del Automóvil Club Argentino es conocida en el mundo entero. Para la FIA es un honor contar entre sus entidades adheridas con un Club como el que ustedes dirigen, que, entre otras**

(Sigue en la pág. 160)



Una vista general del recinto de sesiones de Comisión Directiva del ACA, durante la recepción al señor Hubert Schroeder, de la Federación Internacional del Automóvil.

QUEDO CONSTITUIDA LA ASOCIACION LATINOAMERICANA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR POR CARRETERAS

Los estatutos correspondientes fueron aprobados en una Conferencia realizada en Buenos Aires, con la participación de ocho países adheridos a la ALALC

RECIENTEMENTE, Buenos Aires fue sede de la Primera Conferencia Latinoamerciana del Transporte Automotor por Carreteras, de la cual participaron representantes de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Perú, Paraguay y Uruguay, países todos ellos integrantes de la ALALC, bajo cuyos auspicios se realizaron aquellas jornadas.

La citada Conferencia —cuyas deliberaciones se llevaron a cabo en la Sede Central del Automóvil Club Argentino— tuvo como antecedente inmediato una reunión de las delegaciones representativas del Transporte Automotor Privado por Carreteras, realizada en la ciudad de Montevideo en mayo del año pasado, y de la cual participaron Argentina, Brasil, Chile y Uruguay. En esa reunión previa se resolvió, por acuerdo unánime de las delegaciones presentes, constituir en el más breve plazo posible la Asociación Latinoamericana de entidades representativas del transporte automotor privado por carreteras. A este efecto, se encomendó a la delegación argentina (con la estrecha colaboración de las de Brasil, Chile y Uruguay) la organización de una conferencia a realizarse en Buenos Aires, que tendría por objeto dejar constituida la mencionada Asociación y aprobar los estatutos correspondientes.

En el acto inaugural de las jornadas —que contaron con la presencia, entre otras personalidaddes, de los entonces secretario y subsecretario de Transportes, ingenieros Antonio R. Lanusse y Armando Silvio Ressia, respectivamente, quienes concurrieron en representación del presidente de la Nación— hizo uso de la palabra el presidente del Comité Ejecutivo Organizador, señor Federico Lajud, quien fue igualmente designado para presidir las deliberaciones. El señor Lajud, entre otros conceptos, expresó:

Habla el presidente

"El voto de las delegaciones nacionales represenativas del transporte Automotor de América Latina, que integran esta Conferencia, me ha conferido el honor de designarme para presidir sus deliberaciones.

"Esta distinción —que corresponde al transporte automotor de mi país— compromete nuestro reconocimiento ante los distinguidos representantes de los países hermanos. Aquí nos reunimos para iniciar en común, una obra que se proyectará en el tiempo, y significa la



Vista general del estrado, durante una de las sesiones de la Primera Conferencia Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras, cuyas deliberaciones tuvieron lugar en el Automóvil Club Argentino.



Durante la sesión inaugural de la Conferencia, el ex secretario de Transportes y actual ministro de Defensa de la Nación, ingeniero Antonio R. Lanusse, intercambia impresiones con el presidente del Comité Ejecutivo Organizador, señor Federico Lajud. En el sector izquierdo, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y el administrador general de Vialidad Nacional, ingeniero Adolfo Brané.

presencia del transporte automotor por carreteras y su positivo aporte a la obra esperada por nuestros pueblos, de la integración económica de América Latina para impulsar el desarrollo integral de la gran Patria Americana que soñaron nuestros mayores y que de Río Grande, al Sur, tiene un destino común marcado por la historia y comunes anhelos de progreso y bienestar.

"Esta Conferencia se realiza en momento oportuno. Viene a concretar la aspiración expresada en múltiples voces que se han levantado para pedir la unidad orgánica del transporte automotor por carreteras que debe manifestarse en el marco de la ALALC."

Más adelante el señor Lajud expresó:

"Es sabido que los firmantes del Tratado de Montevideo, de febrero de 1960, que instituyó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, omitieron toda referencia al sector transporte, que no aparece en las previsiones de su texto; a diferencia del tratado general de integración económica centroamericana firmado en Managua el 13 de diciembre de 1960, cuyo capítulo 4º está dedicado a las disposiciones 'tránsito y transporte'.

"Pero el sector transporte no podía estar ausente de la estructura de la ALALC y la labor de su grupo de expertos, del instrumento operativo que es la Comisión Asesora de Transporte, partiendo de las previsiones pertinentes de la Carta de Punta del Este, han ido elaborando la doctrina de las primeras preocupaciones sobre la materia.

"En la labor concreta nos preceden dos organismos sectoriales que ya han iniciado la experiencia que nosotros nos disponemos a realizar: ALAMAR y ALAF, a quienes hacemos llegar nuestros saludos.

"El transporte automotor por carreteras está llamado a desempeñar una labor de fundamental importancia en el tráfico intrazonal, a medida que se avance en la solución de los arbitrios jurídicos correspondientes y principalmente, en la medida en que se solucionen problemas pendientes de infraestructura. El comercio intrazonal aprovechará en mayor medida el aporte de las ventajas que representa para la circulación la conquista técnica significada por el autotransporte, a medida que los Estados miembros de ALALC comprenda la necesidad de conceder prioridad a las medidas tendientes a facilitar la circulación de los rodados por las rutas de América Latina, adoptando los recaudos necesarios para asegurar la eficiencia y economía de los servicios.

"Un significativo aporte aparece representado en el acuerdo suscripto recientemente por Argentina, Brasil y Uruguay, que señala pautas abiertas a futuros exámenes acerca del régimen de los servicios inter-

(Sigue en la pág. 160)

CARTA DE ADHESION DEL PRESIDENTE DEL A. C. A.

EL presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, envió una nota al presidente de la Conferencia de Transporte Automotor por Carreteras, señor Federico Lajud, cuyo texto reproducimos a continuación:

"Señor Presidente: La circunstancia feliz de que el Automóvil Club Argentino haya podido ofrecer su sede para la sesión inaugural y la de clausura de la Conferencia Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras, y, por otra parte, la frecuente coincidencia en el enfoque de los problemas abordados por esa asamblea con los puntos de vista que sostiene esta Entidad que presido, afirmados en los principios y en la acción de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubs, fundamentalmente tendientes a fortalecer los vínculos de todo orden y en particular la comunicación material y espiritual entre los pueblos del Continente, me inducen a dirigirle estan líneas, no sólo para tener la oportunidad de saludar a los señores miembros de la Conferencia, sino especialmente para felicitarles por la magnífica tarea que han realizado.

"La reunión de tantos ilustrados representantes de países amigos, con la finalidad mencionada, constituye, a mi juicio, uno de los acontecimientos más significativos que sea dable recoger en la crónica cotidiana de nuestro progreso. Esa importancia no deriva sólo del hecho específico de que, por primera vez, se trata de aunar esfuerzos y coordinar normas y actividades para facilitar el transporte de bienes y personas entre nuestros países, sino también porque por esta vía, y una vez concretados los objetivos que se persiguen, se habrá dado un paso decisivo hacia la integración cultural y económica de esta vasta región de nuestro Continente, afligido desde el comienzo de su andar libre en la historia por el mal de la división, del conocimiento mutuo insuficiente, de la despreocupación recíproca en lo que atañe a los intereses comunes, de cierto celo desdeñoso, valga la expresión, por las manifestaciones vitales extrañas a nuestras propias fronteras, de la incomunicación a nivel del trabajo y la producción. No menciono aspectos de otro orden de la vida latinoamericana porque, felizmente, y gracias sean dadas a Dios, por ello, en el plano de la ciencia y de las letras, desde hace mucho, existe una sólida unidad espiritual americana, que justamente debe servirnos de ejemplo y de base para conseguir los resultados que persigue esa primera Conferencia de los Transportes.

"Alguien, dentro de ese Cuerpo, ha dicho que el progreso de América será efectivo cuando pueda marchar libremente, a través de nuestros llanos y montañas, montado sobre una máquina con cuatro ruedas. Es exacto. Y lo será más aún el día, que veo próximo, en que tengamos la convicción —y ésta mueva nuestros actos—, de que, por encima de los intereses locales, de las parcialidades menudas, está la gran fuerza interna, que, sin duda, a todos nos anima, que está floreciendo y fruteciendo cada día con más vigor y que llamamos "ideal de la unidad panamericana"; es decir, el concepto de un panamericanismo efectivo bajo cuya égida este Continente realmente tendrá derecho a proclamar su constructiva ambición de convertirse en fuente y sede de una vida digna para todos los hombres libres del mundo.

"Con estas aspiraciones, y en la imposibilidad de encontrarme presente como hubiese sido mi deseo —por tener que presidir el XLIV Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil Y.P.F. 1966 en el interior del país—, ruégole, señor presidente, quiera transmitir mis cordiales saludos y mis sinceros deseos de éxito a los señores miembros de la Primera Conferencia Latinoamericana del Transporte, complaciéndome en reiterarle la seguridad de mi alta consideración." •

ESTA ABIERTA LA INSCRIPCION PARA LA ESCUELA DE MECANICA

Ha sido creada por el A. C. A. para familiares de asociados y operarios de la entidad

En corcondancia con los planes de permanente expansión servicial que desarrolla el Automóvil Club Argentino, la Comisión Directiva de la entidad ha dispuesto la creación de una Escuela de Mecánicas para familiares de asociados y operarios del club.

El curso lectivo se iniciará a fines del próximo mes de Marzo, hallándose abierta la inscripción para los interesados en la sede central del Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, en la División Estaciones, que funciona en el sexto piso.

SE ANUNCIO LA PAVIMENTACION DE LA RUTA NACIONAL N° 34

Adhesión del A. C. A. a la labor de la Comisión "Sunchales - Ceres"

Desde hace un cuarto de siglo, la Comisión Pro-Pavimentación de la Ruta Nacional Nº 34 - Tramo Sunchales-Ceres, que preside el señor Antonio Angel Molinari —delegado del Automóvil Club Argentino en la primera de las localidades mencionadas—, viene realizando continuas gestiones ante las autoridades respectivas para que se proceda a la pavimentación de dicho tramo de carretera.

Recientemente, los integrantes de la citada Comisión reiteraron su pedido mediante un memorial que presentaron a las autoridades de Vialidad Nacional. Luego, en entrevista mantenida con el señor administrador general de ese organismo, ingeniero Adolfo Brané, fueron informados del propósito de las autoridades en el sentido de incluir la pavimentación total de la Ruta Nacional Nº 34 en el próximo plan trienal de trabajos viales, cuya ejecución sería iniciada próximamente.

El Automóvil Club Argentino adhiere, por su parte, a los objetivos de la mencionada Comisión y a las fuerzas vivas de la provincia de Santa Fe, igualmente empeñadas en la pavimentación del tramo Sunchales-Ceres, en el sentido de que se concreten definitivamente los trabajos anunciados, que beneficiarán considerablemente al desenvolvimiento económico de su importante zona de influencia.

DICTAN NORMAS PARA OPERAR EN CARGA Y REPARTO EN EL CENTRO DE BUENOS AIRES

LA Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires ha sancionado y promulgado con fuerza de ordenanza nuevas normas para operar en carga y reparto en la zona Centro de la Capital Federal, las que son más restrictivas que las que rigen actualmente. Esa determinación ha sido adoptada teniendo en cuenta que en horas de la mañana la circulación de vehículos se encuentra notablemente restringida, como consecuencia de tránsito y estacionamiento de aquellos destinados a operar en carga y reparto los que por su mayor desplazamiento, tienen maniobrabilidad y velocidad de circulación sensiblemente menores que el resto de los automotores. En términos generales se propone la Municipalidad prohibir esas operaciones en el radio central, a través de varias etapas entre las 7 y 24 horas, las 8 y 24, etcétera.

A los fines de la aplicación de la nueva ordenanza, se han delimitado las siguientes zonas:

Zona "A", delimitada por: Marcelo T. de Alvear, Santa Fe, Callao, Entre Ríos, Belgrano, Paseo Colón y Leandro N. Alem, todas ellas incluidas.

Zona "B", delimitada por: Pueyrredón, Jujuy, San Juan, Paseo Colón, Belgrano, Entre Ríos, Callao, Santa Fe, Marcelo T. de Alvear Leandro N. Alem y Av. del Libertador, todas ellas incluidas, con excepción de las que limitan con la zona "A".

Zona "C", delimitada por: Bulnes, Boedo, Caseros, Defensa, Juan de Garay, Paseo Colón, San Juan, Jujuy, Pueyrredón y Avda. del Libertador, todas ellas incluidas, con excepción de las que limitan con la zona "B".

Etapas de la Zona "A"

Quedarán prohibidas las operaciones de carga y descarga de acuerdo con el siguiente plan progresivo:

a) 1ra. Etapa: A partir del 15 de enero de 1967 y hasta el 14 de Abril de 1967; entre las 11 y las 24.

b) 2da. Etapa: A partir del 15 de abril de 1967 y hasta la fecha que se fijara; entre las 10 y las 24.

c) 3ra Etapa: Desde y hasta la fecha que se fijaran; entre las 9 y las 24.

d) 4ta. Etapa: Desde y hasta las fechas que se fijaran; entre las 8 y las 24.

e) 5ta. Etapa: Desde y hasta las fechas que se fijaran; entre las 7 y las 24.

Quedará prohibida la circulación de camiones de más de 6.000 kilogramos de carga útil de 11 a 24 a partir del 1º de enero de 1968.

Las disposiciones anteriores se extenderán hasta las 2.30 del día siguiente en los tramos: Florida-Perú desde Marcelo T. de Alvear hasta Avda. de Mayo, y Lavalle desde Carlos Pellegrini hasta Florida.

Quedará prohibido el estacionamiento general de vehículos en las calzadas de acuerdo al siguiente plan progresivo, referido a las etapas indicadas en este artículo en el inciso I).

a) 1 Etapa: Entre las 8 y las 11.

b) 2 Etapa: Entre las 8 y las 10.

c) 3 Etapa: Entre las 7 y las 9.

d) 4 Etapa: Entre las 6 y las 8.

e) 5 Etapa: Entre las 5 y las 7.

Etapas de la Zona "B".

Quedarán prohibidas las operaciones de carga y descarga de acuerdo con el siguiente plan progresivo:

a) 1 Etapa: A partir del 15 de enero de 1967 y hasta el 31 de diciembre de 1967, entre las 11 y las 22.

b) 2 Etapa: A partir del 1º de enero de 1968 y hasta la fecha que se fijará; entre las 10 y las 22.

c) 3 Etapa: Desde y hasta las fechas que se fijarán, entre las 9 y las 22.

Quedará prohibida la circulación de camiones de más de 6.000 kilogramos de carga útil entre las 11 y las 22. A partir de la fecha de iniciación de la 3ra. etapa.

Quedará prohibido el estacionamiento general de vehículos en las calzadas de acuerdo al siguiente plan progresivo, referido a las etapas de la zona "B".

a) 1ª Etapa: entre las 8 y las 11.

b) 2ª Etapa: entre las 8 y las 10.

c) 3ª Etapa: entre las 7 y las 9.

Etapas de la Zona "C".

Quedarán prohibidas las operaciones de carga y descarga entre las 11 y las 22 a partir del 1º de enero de 1968.

Quedará prohibido el estacionamiento general de vehículos en las calzadas entre las 8 y las 11 a partir del 1º de enero de 1968.

Estacionamiento permitido:

Quedan exceptuados de las prohibiciones en el estacionamiento en parques, plazas y plazoletas públicas, y en el ordenamiento vigente para la Avenida 9 de Julio.

Quedan exceptuados de las prohibiciones del estacionamiento:

a) Los vehículos oficiales o privados afectados a obras o servicios públicos, exclusivamente mientras operen en el carácter de tales.

b) Los vehículos de transporte de equipajes.

c) Los talleres rodantes.

d) Las grúas de remolque.

e) Los servicios fúnebres.

f) Los transportes de valores, que podrán detenerse para operar en carga y descarga por un tiempo máximo de 10 minutos, sin que el conductor abandone el vehículo.

g) Los vehículos afectados al transporte de diarios y revistas.

h) Los vehículos que transportan tierra y hormigón elaborado de y para obras ubicadas en las zonas A, B y C.

i) Los vehículos que transportan materiales, cosas destinadas o provenientes de las obras en construcción, los cuales, no obstante, no podrán circular de 11 a 24 en la zona "A" y de 11 a 22 en las zonas "B" y "C".

Las Secretaría de Obras Públicas y Urbanismo, previa consulta con las partes interesadas, fijará con una anticipación no menor de 90 días las fechas de iniciación y de terminación de las distintas etapas de aplicación.

Las prohibiciones de las zonas "A" y "B" no regirán los días domingos y feriados.

AGREGUEMOS "PERSONALIDAD" A LOS AUTOS COMUNES

IMPLEMENTOS BIEN ELEGIDOS PUEDEN CONTRIBUIR A ELLO

Por

ANTHONY CURTISS

Para Autoclub

(Artículo debido a la gentileza de la Embajada de Gran Bretaña)

PUESTO que todos los automóviles vendidos para su uso representan, desde el punto de vista del diseño, un compromiso, pocos compradores individuales se sienten totalmente satisfechos con lo que adquieren. Algunos preferirían mayor rendimiento, otros mayor confort, otros más espacio. En Europa esta insatisfacción ha sido acentuada por la desaparición de muchas marcas famosas y por un enorme aumento del número de unidades vendidas de todos los modelos. El automovilista no sólo quiere adaptar y modificar su coche de acuerdo con sus propias necesidades particulares; también quiere que sea *diferente*.

En Gran Bretaña tales deseos son especialmente fuertes, y la vasta industria que existe para satisfacerlos tiene dos métodos básicos de trabajo: o el automóvil es entregado a un especialista que lo modifica, o los accesorios son comprados e instalados por el propietario mismo. Tales accesorios varían ampliamente de tamaño, tipo y precio, y pueden relacionarse con perfeccionamiento de la suspensión, el rendimiento, el confort, la seguridad, el espacio para equipajes, la facilidad de "service" y, finalmente, la pura apariencia, categoría que podemos ignorar.

Implementos bien elegidos

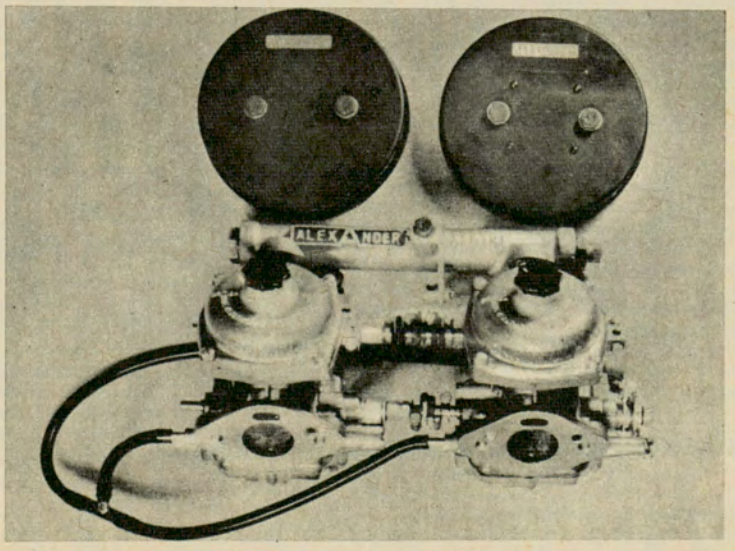
Según los escépticos, gran parte del equipo que los aficionados compran para mejorar el rendimiento de un motor de tipo corriente no tiene las virtudes que se le adjudican. El mejoramiento del rendimiento que se logra, por ejemplo, instalando un sistema de escape especial, es a menudo marginal y a veces negativo, pues rara vez basta prestar atención a un solo aspecto del motor. Una notable excepción, empero, es el Alexpress, equipo para conversión del carburador, disponible para una serie de coches. Cuando este equipo fue instalado en un Mini común de 848 c.c., la conversión insumió 2 horas; la velocidad máxima fue aumentada de 116 a 123 kilómetros por hora y mejoró considerablemente el régimen de consumo de combustible.

Las buenas conversiones no se limitan a brindar más potencia; aparte de esto, imparten más efi-

Asiento de automóvil dotado de respaldo reclinable.



Este equipo mejora el rendimiento de los coches Mini, 1100, A40 y Morris Minor 1000.



ciencia al motor en general. Otro implemento útil —que no mejora tanto el rendimiento sino más bien la duración— es un enfriador del aceite. Durante largas marchas a velocidad de crucero en tiempo caluroso, algunos automóviles pueden padecer de baja presión del aceite, y un enfriador del aceite evitará que falle un cojinete aún en condiciones tropicales.

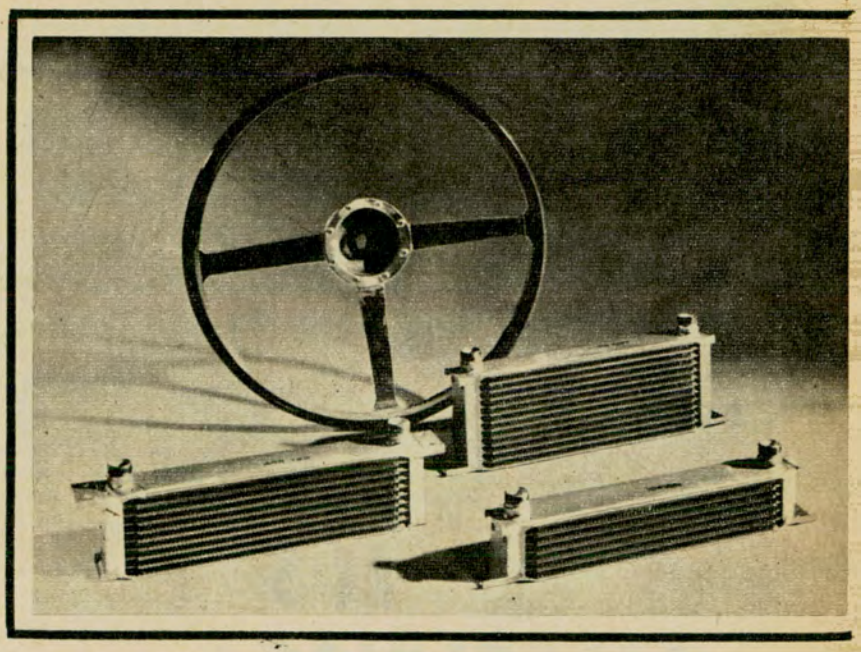
Paradójicamente, un motor que necesita un enfriador del aceite para marchar continuamente a alta velocidad puede, al mismo tiempo, estar sobre-refrigerado. Ello se debe a que el sistema de enfriamiento por agua (todos los coches británicos son enfriados por agua) disipa casi exclusivamente el calor de la combustión; el calor por fricción impartido al aceite debe ser disipado en gran medida por la superficie del colector. De ello resulta que, como muchos sistemas de enfriamiento han sido diseñados para hacer frente a situaciones extremas, como trepar una cuesta aguda en primera, en tiempo muy caluroso, gran parte de la potencia es gastada en otros momentos.

Evitemos el desperdicio de potencia

Entre los 95 y los 110 kilómetros por hora de velocidad, la corriente de aire generada por el movimiento hacia adelante es por lo general suficiente para enfriar el motor, y el ventilador accionado por el motor puede insumir hasta 6 H.P. al freno de la potencia total que rinde un motor típico de 1.500 c.c. Este problema se resuelve sustituyendo el ventilador común por uno que rote sólo cuando el motor necesita enfriamiento adicional. Tal ventilador puede ser accionado en forma normal, pero por intermedio de un acoplamiento controlado termostáticamente en la polea y el cubo, o bien puede tener palas de paso variable, o bien consistir en un ventilador separado, del tipo accionado eléctricamente, que comienza a funcionar cuando el motor alcanza cierta temperatura.

Frenos más livianos

A veces el dueño de un automóvil puede considerar que la presión exigida por el pedal de su freno es demasiado alta; en este caso el empleo de un servo equipo como el Powerstop le permite aligerarla.



Tres de la línea de enfriadores de aceite del motor para coches de alto rendimiento.

El automovilista a quien complace tomar rápidamente las curvas podrá necesitar elásticos más duros barras antirrolido y ruedas y neumáticos más anchos. Pero para muchos es más importante modificar la suspensión, por razones especiales. Para aquellos que habitualmente transportan cargas pesadas, por ejemplo, y particularmente sobre terreno irregular, existen los elásticos auxiliares de caucho. Los propietarios de casillas rodantes pueden optar por amortiguadores que pueden ser dispuestos de distintos modos desde el interior del coche, lo cual ayuda a la suspensión trasera a atender las diversas cargas que se le apliquen.

La buena visibilidad es importante, de modo que si el espejo retrovisor común no basta por sí mismo, se pueden instalar espejos laterales y un espejo interior panorámico, preferiblemente de vidrio chato, en lugar de convexo. Para mejorar la visión nocturna pueden instalarse faros para niebla, provistos de lamparillas a ioduro de cuarzo.

Una inversión que vale la pena

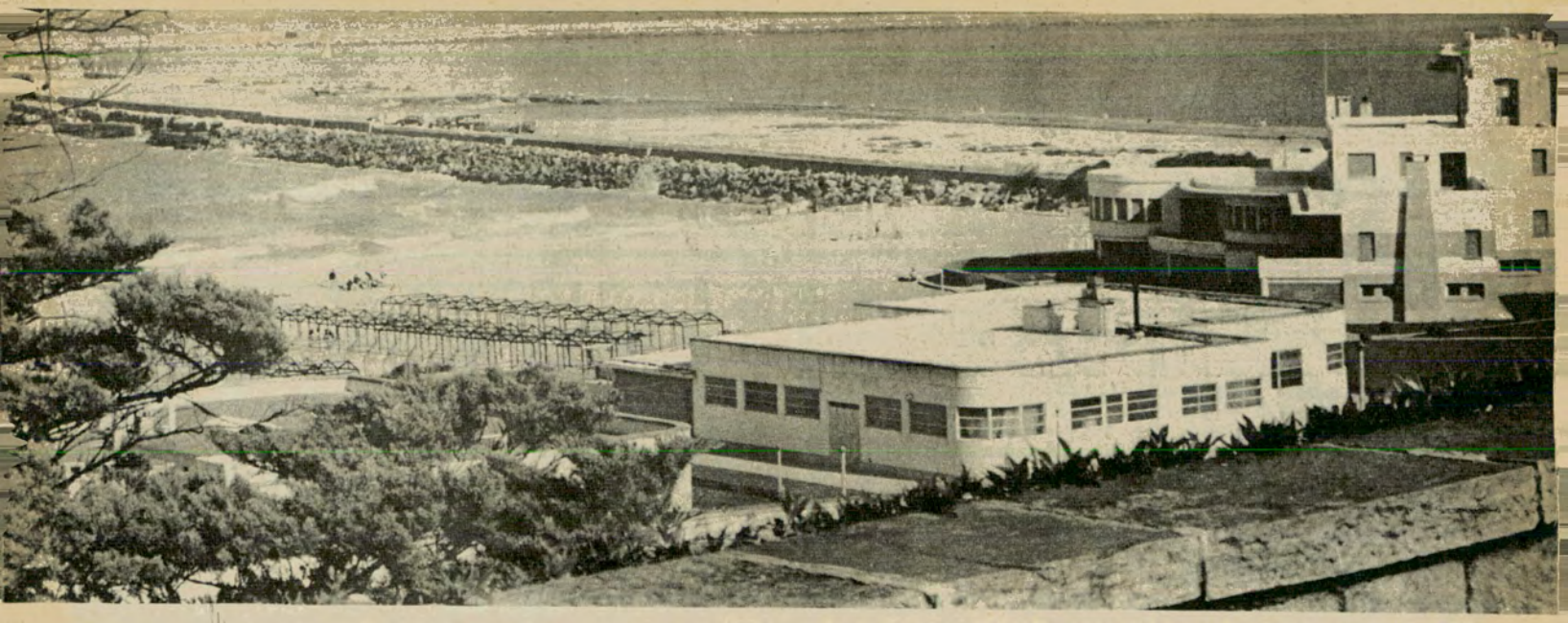
Un asiento especial constituye siempre una buena inversión, particularmente el tipo de asiento que brinda buen sostén lateral, de modo que el conductor no tenga que agarrarse del volante. Existen muchos tipos. Para aquellos que no pueden costearlo, existen almohadillas especiales tapizadas que se aplican sobre el asiento.

Otro importante factor de comodidad —cuando se lo elige bien— es el volante. Los volantes con aro de madera están actualmente de moda en Gran Bretaña, porque algunos creen que son característicos de los modelos de "época" pero pueden astillarse en caso de accidente y sus propiedades contra el sudor son discutibles. En cambio, los volantes con aro de cuero poseen un grosor que permite empuñarlos más fácilmente, a la vez que el cuero absorbe el sudor o lo inhibe en tiempo caluroso.

En materia de seguridad, lo más importante es, sin duda alguna, un cinturón fijo al asiento. Otro factor de seguridad es un dispositivo de alarma de peligro en la ruta, que advierte a otros automovilistas cuando se ha producido un accidente o un coche se ha detenido, como consecuencia de un desperfecto, en un sitio donde es difícil verlo de lejos. Tal dispositivo está construido de tal manera que permite a los cuatro indicadores de giro operar juntamente.

Para aquellos que se complacen en arreglar su automóvil, la diversidad del equipo disponible no es menos considerable. Existen, por ejemplo, manguitos de purga automáticos, que facilitan el proceso habitualmente tedioso de purgar los frenos hidráulicos. Algunos coches necesitan lubricación con grasa en algunos puntos, y con aceite de alta viscosidad en otros; pero ambas exigencias pueden ser atendidas fácilmente mediante una pistola engrasadora de doble funcionamiento. La grasa es cargada en un cartucho que se saca fácilmente para llenar la pistola con aceite.

Sólo hemos mencionado una pequeña parte del equipo y los accesorios disponibles para los automóviles británicos: su diversidad es vasta, y se amplía constantemente, y seguirá haciéndolo a medida que el ingenio del aficionado sea correspondido por la inventiva del fabricante de accesorios. •



También en Playa Grande, Mar del Plata, dispone de instalaciones para beneficio de sus asociados, las cuales podrán ser ampliadas en la medida de obtener seguridades definitivas de posesión.

LOS BALNEARIOS DE LA COSTA ATLANTICA Y EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EL litoral atlántico de nuestro país ofrece una infinita cadena de hermosas playas y lugares de turismo, con extraordinaria variedad de climas y paisajes. Este hecho ha atraído desde hace tiempo la atención y el esfuerzo promocional del Automóvil Club Argentino y es por eso que, dentro de la sucesión de balnearios que se extienden en forma de doble arco en la Provincia de Buenos Aires y cuyo "*pivot*" es Mar del Plata, ha construido la Institución una serie de atractivas dependencias que gozan del favor de los asociados en grado tal que la capacidad de las mismas en las épocas más propicias está siempre colmada.

En Mar del Plata el Automóvil Club Argentino cuenta con el Balneario Alfar, en Punta Mogotes, y dependencias en Playa Grande. Mantiene en concesión la playa Las Brusquitas, en Miramar; en Necochea están a disposición de los socios dos balnearios adheridos; cuenta con un extenso *camping* en San Clemente del Tuyú, y una instalación similar en Mar de Ajó, donde se desarrolla un constante plan de forestación; un poco más hacia el Río de la Plata se dispone del amplio recreo de Punta Lara; se está completando la forestación del recreo de Punta de Indio; se halla en preparación la dependencia balnearia en la ya populosa Villa Gesell, como así también en Ensenada. Cabe agregar que se está completando la instalación de varios departamentos habituales en San Clemente del Tuyú, cuya habilitación tendrá lugar, a más tardar, en la temporada próxima.

Una parte de estas dependencias del Automóvil Club Argentino ha sido levantada en terrenos de posesión precaria o entregados en concesión por el gobierno provincial o las respectivas municipalidades.

En los planes actuales del A.C.A. se encuentran monumentales estaciones de servicio, grandes talleres

Otro aspecto de la extensa playa del balneario Alfar, donde la masa societaria del Automóvil Club Argentino encuentra excelentes comodidades durante sus vacaciones estivales.



La ribera cercana a Buenos Aires concentra en Punta Lara numerosos atractivos. En ese lugar dispone el Automóvil Club Argentino de un importante recreo.





Acceso al balneario Alfar, que es uno de los más concurridos por los socios de la Entidad, durante toda la estación veraniega, dada su cercanía con la ciudad de Mar del Plata.



Villa Gesell es un vergel junto al mar. Allí, el Automóvil Club Argentino está completando las tareas de instalación de facilidades para sus asociados.

de reparación de automotores, establecimientos balnearios, en la Provincia de Buenos Aires, y otros que irán extendiéndose a lo largo de la costa patagónica y en las zonas turísticas interiores del país, con el propósito no sólo de estimular el turismo, sino de ampliar los beneficios sociales de la Institución en grado tal que abarque a toda la gran masa societaria del A.C.A. sin distingo de zonas territoriales, abriendo caminos hacia todos los rumbos.

El Automóvil Club Argentino ha realizado cuantiosas inversiones en lugares que son de posesión precaria, y encuentra, en cierto modo, limitada su acción de desarrollo debido a esta situación formal; pero la Institución no ceja en sus propósitos, que coartarían de hacer todo lo necesario para contribuir, mediante los servicios que crea y las instalaciones que construye, al progreso general de los centros urbanos y poblaciones vecinas, con la consiguiente repercusión en la estética edilicia y la difusión del turismo. Los resultados de esta política progresista se pueden apreciar en torno de numerosas dependencias del Automóvil Club Argentino diseminadas por todo el país.

La magnitud de la empresa que se propone cumplir y está realizando el A.C.A., y las posibilidades que aquélla ofrece para el desenvolvimiento turístico en beneficio de la comunidad en general, hacen innecesario destacar su importancia. Y consecuentemente, es de esperar que las autoridades oficiales correspondientes, advirtiendo la proyección de la obra emprendida, presten su decidido apoyo a los esfuerzos que esta Institución realiza, con la certeza de que, de este modo y por este camino, se está llevando a cabo uno de los planes de mayor envergadura y significación para el progreso de la extensa costa atlántica argentina y sus vastas zonas tributarias. Debemos señalar, inclusive, que la política constructiva del Automóvil Club Argentino en la materia que comentamos determinará, a corto plazo, una transformación del espíritu y la dinámica del turismo en nuestro país, convirtiendo a los veraneantes estacionales en turistas inducidos a viajar para conocer nuestro territorio, seguros de que en todo momento y lugar encontrarán los medios y auxilios necesarios para darles tranquilidad y seguridad en sus excursiones y la posibilidad de hallar reposo cuando les hiciere falta.

Dentro de ese vasto plan general, los balnearios y campamentos del Club en la costa atlántica constituyen un estimulante anticipo de cuanto está empeñado en llevar a cabo la Institución. •

Hermosos alrededores ofrece Punta de Indio para el turismo de fin de semana. Allí el camping del Automóvil Club Argentino se halla en tareas de forestación.



El Automóvil Club Argentino con el fin de brindar las máximas comodidades a sus asociados ha logrado la anexión de balnearios en Miramar y Necochea.



NOTICIAS DE LA F.I.T.A.C. (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes) y entidades adheridas

Condiciones físicas y psíquicas de los conductores involucrados en accidentes de tránsito

Se aprobó en la F.I.T.A.C. una moción del delegado del Automóvil Club Argentino

EN la segunda reunión del Consejo de Dirección de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F. I. T. A. C.), de la cual dimos una síntesis en el número anterior, se trató el importante tema de las condiciones físicas y psíquicas de los conductores involucrados en accidentes de tránsito. Ampliando nuestra información, damos a conocer una parte del informe del representante del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido, secretario de la comisión directiva de la entidad, quien fue acompañado como asesor por el subgerente del A. C. A., José D. Rucci.

La síntesis del informe dice así:

En la Asamblea de la F.I.T.A.C., el Consejo consideró una serie de ponencias, trabajos e informes que presentaron diversas entidades, entre los que figuran los elevados por nuestra Entidad sobre Facilitación del Tránsito de Personas y Vehículos, Capacitación Técnica de Turismo para personal de los clubes y seminario para funcionarios de Touring y Automóvil Clubes. Entre otras ponencias de distintas instituciones, pueden citarse las relativas al Código Telegráfico Inter-Clubes, Creación de la Tarjeta de Turista con Automóvil, Manual Uniforme de Tránsito e Igualdad de Derechos y Obligaciones de los Afiliados ante la F. I. T. A. C.

Felicitaciones al A. C. A.

Se tomó conocimiento, felicitándose al A. C. A. por el éxito logrado en el Seminario para Funcionarios de Touring y Automóvil Clubes. Los delegados tuvieron palabras de especial elogio por la buena acogida brindada por el Club durante su estancia en Buenos Aires; según expresaron, el caudal de conocimientos que han obtenido en dicho Seminario, ha constituido un aporte valiosísimo para sus instituciones. Incluso, añade el doctor Saborido, el delegado de la A. A. A., de los Estados Unidos, le expresó que estaba vivamente interesado en conocer nuestra Entidad, su obra, y ha prometido estar con nosotros en ocasión de la próxima Asamblea. Entre las proposiciones recibidas, cabe señalar la relativa a comprobación de las condiciones físicas y psíquicas de los conductores involucrados en accidentes de tránsito, tema sobre el cual hizo una exposición, señalando su importancia y la necesidad de establecer normas y procedimientos precisos para la determinación de dichas condiciones. En tal sentido fue aprobada una solicitud del doctor Saborido para que los exámenes médicos sean suumamente prolijos sobre estado físico y psíquico, teniendo muy en cuenta al hacerlos, las personalidades psicopáticas. Hizo hincapié en la personalidad epileptoidea, que muestra al hombre aparentemente sano, sin tara, que aprueba los exámenes, pero que, no obstante, en plena crisis, manejando un automóvil, los males que puede producir son incalculables. Prosigue, que se refirió también al paranoico, exagerado en la conducción de su vehículo, personalidades todas que exigen un examen detenido como complemento del físico. Sobre una casuística por él bien conocida —el conductor en estado alcohólico—, concluyó solicitando que se tomase muy en cuenta la alcoholemia, o sea el dosaje del alcohol en la sangre, la que debía efectuarse inmediatamente después de producido el accidente de tránsito, como requisito indispensable para que fuera cabal y exacta. En este sentido se aprobó una resolución por la cual la Federación hará llegar a los distintos gobiernos, en forma de expresión de deseos —porque en algunos países, acota, las leyes lo permiten y en otros no—, una nota para que faculten a la Policía a disponer una extracción de sangre para su dosaje de alcohol inmediatamente después del accidente, a fin de determinar con seguridad la responsabilidad de los causantes. Este tópico, continúa, fue quizás un poco nuevo para los señores delegados y recibido con especial interés y entusiasmo.

Seguridad en el tránsito

Se refirió después a otros temas y acerca de la enseñanza de la seguridad en el tránsito y de la conducción de vehículos, destaca los informes de tres especialistas de la A.A.A., dirigidos también a la preparación de profesores, maestros, equipos, textos, etc. Sobre este tema, dice, expuso también el señor Rucci, quien se refirió además a la próxima conferencia que convocará las Naciones Unidas para considerar una nueva Convención sobre Circulación Internacional. El señor Rucci hizo una exposición que promovió palabras de ponderación. Entre otros, señala después el informe del delegado de la A.A.A., sobre los estudios que se efectúan en los EE. UU. relativos a las causas de los accidentes de tránsito, porque se ha comprobado que el número de casos fatales ha llegado a ser muy importante en el porcentaje total de decesos en las ciudades.

Menciona el informe de la Entidad acerca de las facilidades para Circulación Internacional de Vehículos y el proyecto de Convenio Chileno-Argentino y numerosos acuerdos adoptados, entre ellos, la participación en el próximo período de sesiones del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, que se reunirá en Washington, del 31 de octubre al 4 de noviembre de 1967; la caravana que partiendo de Lima, Perú, por la carretera panamericana, pasará a través de Chile y Argentina, con motivo del Congreso Panamericano de Carreteras y en celebración por la FITAC, en el año del Turismo Internacional, que destaca como muy importante, pues será un abrazo afectuoso entre los pueblos de América. •

Realizóse en París la asamblea de la Federación Internacional del Automóvil

SE realizó en la sede del Automóvil Club de Francia, en París, la asamblea de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) con la concurrencia de 38 entidades afiliadas, como así de los representantes de la Organización Mundial de Turismo y Automovilismo (O.T.A.).

El Automóvil Club Argentino estuvo representado por el secretario de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido y actuó como asesor el señor José D. Rucci, subgerente de la entidad. El A.C.A. participó activamente de las deliberaciones y estuvo presente en las comisiones de Trabajo de la Sección Internacional de la Técnica, del Turismo y de la Circulación (SITTC) y en la Comisión Internacional de Turismo, de Circulación Aduanera.

En el informe presentado ante la Comisión Directiva, el doctor Saborido declaró que "se pudo extraer una serie de conclusiones que son muy interesantes y a la vez importantes para el club. El Automóvil Club Argentino —dijo el doctor Saborido— es muy conocido en el exterior y se nos ha escuchado con suma atención, interrogándosenos hasta en sus detalles la labor y la obra que desarrolla en muchos casos, como sobre nuestra Escuela de Conducción y Tránsito, con el deseo de aplicarlos en sus respectivos países."

En los debates realizados en la Comisión Internacional Aduanera, ésta tomó conocimiento a través de un informe del secretario de la F.I.A., señor Freville, de la situación existente en la República Argentina, con respecto a la utilización de los Carnets de Pasos por Aduanas.

El representante del A.C.A. informó en forma amplia sobre las disposiciones adoptadas en el país para evitar el ingreso de automóviles al amparo de documentos falsificados. Se produjo un amplio debate con respecto a la forma cómo se podían evitar situaciones de esta naturaleza, y el delegado del A.C.A. señaló que la Entidad estaba haciendo gestiones para lograr la disminución de los montos de garantía actualmente exigidos.

Se trató en la misma reunión la situación existentes en el Brasil por la ausencia del representante del Automóvil Club de ese país, se impidió una clarificación del problema. Se tomó una resolución en el sentido de que la Secretaría de la F.I.A. y los Clubes en condiciones de hacerlo efectuarán el mayor esfuerzo posible para poder lograr nuevamente el reconocimiento de los Carnets de Pasos por Aduana de la F.I.A. en el Brasil.

Asistencia automovilística

La Comisión Internacional de Turismo estudió aspectos vinculados con la 'asistencia automovilística internacional", y en particular, sobre la conveniencia de que las "cartas de crédito" sean emitidas por la F.I.A. en forma centralizada. Esta misma Comisión estudió la política a adoptar en lo que respecta a la asistencia a automovilistas extranjeros no socios de un Club. Hubo consenso general en que si bien esta asistencia podría ser otorgada en casos especiales, no era deseable que se generalizara en forma tal que pudiera resultar una disminución en la eficacia de los clubes, que podrían ver en esta forma reducidas sus posibilidades de adhesión de nuevos socios.

Finalmente se creyó conveniente que este asunto fuera estudiado por un grupo de trabajo especial, juntamente con los proyectos de creación de una "carta turística", cuya iniciativa ha partido de las agencias de viajes.

La Comisión Internacional de Turismo adoptó, entre otras resoluciones vinculadas con el problema de hoteles recomendados, una resolución en el sentido de que no se deberían recomendar hoteles sin una previa inspección a los mismos y que los informes de los resultados de estas inspecciones debían ser intercambiados entre los Clubes; y, en último término, de sugerir que a través de la Secretaría General de la F.I.A. se reúna un grupo de trabajo o un grupo de especialistas de inspecciones de hoteles, con miras a unificar las características de una ficha de inspección.

Información turística y caminera: la Comisión resolvió solicitar al Secretario General de la F.I.A., distribuir una circular a todos los clubes, a fin de que nombren un corresponsal responsable de las informaciones turísticas y camineras.

Unificación de signos cartográficos: la Comisión considera que, estando este problema a estudio y resolución de organismos intergubernamentales, conviene seguir de cerca el desarrollo de los referidos estudios.

Control de alcohol en sangre

Comisión Internacional de Circulación: entre los principales aspectos considerados por esta Comisión, está el relativo a la necesidad de efectuar un control más efectivo en cuanto al análisis de existencia de alcohol en la sangre en los casos de accidentes.

Asimismo se dio especial énfasis a los problemas vinculados al estacionamiento en las ciudades, recomendándose que los clubes traten de conseguir la adopción de reglamentaciones que obliguen a la construcción de garages en todos los nuevos edificios de departamentos y de otra naturaleza.

La Comisión examinó un Manual de Instrucciones para uso de los candidatos a obtener el Permiso de Conducir, preparado por la American Automobile Association, en forma de un cuestionario con diversas preguntas y respuestas, donde una sola de estas últimas es correcta. La Comisión recomendó este método como conveniente para los exámenes, relacionados con el conocimiento del código de la ruta o reglamentos de tránsito.

Con respecto a las estadísticas de accidentes, la Comisión refirmó su interés por la creación de un formulario uniforme, y por lo tanto ha encargado al Automóvil Club de Suiza, efectuar los estudios y los contactos necesarios para instituirlo.

Quedó confirmada la invitación, oportunamente formulada, por el Automóvil Club de Grecia, para que sea la ciudad de Atenas sede de la próxima temporada de 1968.

Routière

El jurado que tuvo a su cargo el análisis de los trabajas presentados resolvió otorgarle al Automóvil Club de Portugal, el trofeo "Challenge F.I.A., Securité Routiere 1966", teniendo en cuenta que se trata de una institución pequeña, con recursos económicos modestos y que, por lo tanto, sería muy alentador reconocer el esfuerzo realizado.

En cuanto al trabajo efectuado por A.C.A. resultó elogiado en forma muy destacada, debiéndose señalar que la exposición presentada por el Allgemeiner Deustcher Automobil-Club (ADAC), era evidentemente de positivo valor y fue unánime el reconocimiento que merecía el trofeo, pero por tratarse precisamente de una entidad con amplios recursos, se prefirió otorgarlo a una de menores posibilidades económicas para este tipo de tareas.

RENOVACION DE AUTORIDADES

La American Automobile Association (A.A.A.), miembro conspicuo de la Federación Interamericana de Turismo y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.) acaba de renovar parcialmente sus autoridades directivas, durante la Convención celebrada recientemente en la ciudad de Cleveland. En la foto aparecen, en el centro, el nuevo presidente de la entidad hermana, Mr. George M. Frauenheim, quien hasta ahora fuera presidente del Automóvil Club de Nueva York, naturalmente afiliado a la A.A.A.; a la derecha, el presidente saliente de la Asociación, Paul R. Gingher, y a la izquierda su flamante vicepresidente 1º, Harry D. Holt.



TODOS LOS CAMPEONES ARGENTINOS FUERON REUNIDOS EN UNA MISMA MESA



Juan Manuel Fangio, a la derecha, entrega a Juan Manuel Bordeu su medalla Gillette, como campeón argentino de turismo carretera. A su lado Ricardo Lorenzo (Borocotó Jr., de la Cabalgata), con la misma sonrisa que él y todos tuvimos esa noche.



Así se inició. Himno Nacional. En la cabecera, Carlos Muratorio, asoma Carlos Mariani, de Gillette, Tito Lectoure satisfecho, Horacio Accavallo en primer plano. Bien sobre la derecha el otro deportista del año: José Pizzutti.

UNA noche sin precedentes se vivió en el Luna Park, donde, en torno de una misma mesa, la Cabalgata Deportiva Gillette y Canal 13 reunieron a todos los campeones argentinos de las más diversas especialidades del deporte y a gran cantidad de los más conocidos "monstruos sagrados".

Con discreción, con mucha cordialidad y, no obstante el corto tiempo, con excelente organización, más de 600 concurrentes, entre invitados, deportistas y muchísimos periodistas, pasaron una noche inolvidable.

Empezando por lo nuestro, anotamos la presencia de Juan Manuel Fangio; el flamante campeón argentino Juan Manuel Bordeu; el recién ungido ganador del último Gran Premio, Carlos Pairetti y su acompañante; el ganador de turismo standard y segundo del de carretera, Oscar Cabalén; José Froilán González y a su lado Jorge Cupeiro. Así, Bordeu y Pairetti tuvieron que recibir doble premio esa noche, pues salían del Automóvil Club Argentino y fueron al Luna Park.

En la cabecera, Carlos Muratorio y Horacio Accavallo, nuestros campeones mundiales. Más allá, Pedrito Quartucci y a su lado "José" (Pizzutti). Este último y Accavallo, en dos de los deportes más populares, se los mencionó como los deportistas del año y recibieron medallas de oro. Todos los campeones desfilaron por el estrado y se les entregaron sus medallas recordatorias.

Omitimos decenas de nombres y otros tantos deportes presentes en la ocasión. Carlos Mariani, de Gillette, en pocas palabras definió el sentido de la reunión y el valor del deporte.

TANGO Y TURISMO ARGENTINOS

Poetas, pintores y músicos han iniciado en colaboración una singular cruzada

Por J. G. F.

Para Autoclub

¿QUE es el tango? Según el diccionario, un "baile argentino de compás binario". Para Julio Sosa, el cantor desaparecido que prolonga en el tiempo el extraño mito de Gardel, *"El tango es macho / porque el tango es fuerte. / Tiene olor a vida. / Tiene gusto a muerte"*.

Mucho podríamos seguir en el terreno de las definiciones. Y lo vamos a hacer. Para el doctor Florencio Escardó, *"El tango, folklore de Buenos Aires, vibra y crece con la ciudad misma, y posee la gran capacidad de constituirse en la cifra del encuentro sentimental de los argentinos"*. Para Córdova Iturburu, el tango es la voz varonil y sentimental de Buenos Aires. *"Es la música* —afirma— *del porteño solitario que recuerda y sueña."* Petit de Murat cree que le pone tiempo y melodía a la oscuridad intemporal de la pasión, y según Leopoldo Marechal, el tango es el *"pulso natural"* en la muñeca de Buenos Aires. Manuel Mujica Láinez lo define así: *"El tango es, para mí, una alianza conmovedora de desesperación y felicidad; quizás ha sido en el extranjero donde más sentí la urgencia impostergable de oírlo, y donde significó —siempre para mi— el rítmico resumen de la mejor nostalgia"*.

Borges nos explica su origen en esta acabada imagen: *"En un cenáculo de Londres, donde se discutía la influencia de la herencia o del medio sobre la formación de la obra estética, el pintor Americano Whistler se limitó a observar:* "art happens" *(el arte sucede), epigrama feliz que viene a repetir aquel versículo del Evangelio de San Juan, en el cual se lee que el Espíritu sopla donde quiere. Hacia el ochenta, el Espíritu sopló de un modo modesto en las casas malas de Buenos Aires o de Montevideo. Surge así el tango, cuyos instrumentos fueron el piano, la flauta y el violín, lo cual excluye toda idea de un origen popular u orillero, ya que a los compadritos les bastaban —Ascasubi y Carriego bien lo supieron— las seis cuerdas de la guitarra. Surge así el tango, que el pueblo rechazó al principio y en cuya melodía, zafada, valerosa o nostálgica, nos sentimos confesados ahora todos los argentinos"*.

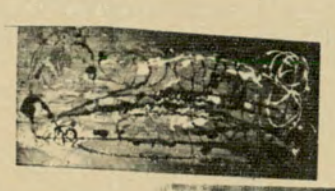
Grecia, comenzando en *"Nunca en domingo"* y continuando en sus mejores producciones musicales y fílmicas actuales, está utilizando su folklore musical como atracción turística, eficaz complemento para sus reliquias históricas. Estados Unidos, Alemania, Italia, Francia, España y otros países de Europa, Asia y América, han agregado al paisaje de sus lugares clásicos el fondo de su música, sus bailes y canciones. El tango, incluyendo en la referencia el absurdo atuendo gaucho de Rodolfo Valentino, es también un positivo motivo de atracción para el turista, que los argentinos poco hemos sabido aprovechar.

Ahora, catorce poetas, León Benarós, Jorge Luis Borges, Nicolás Cócaro, Córdova Iturburu, Florencio Escardó, Baldomero Fernández Moreno, Alberto Girri, Leopoldo Marechal, Carlos Mastronardi, Manuel Mujica Láinez, Conrado Nalé Roxlo, Ulises Petit de Murat, Ernesto Sábato y César Tiempo, han unido su vena creadora a la inspiración de otros tantos músicos populares, Basso, Caló, D'Arienzo, De Angelis, De Caro, Delfino, Demare, Manzi, Mores, Piana, Piazzolla, Pontier, Stamponi y Troilo, para intentar darle al tango una nueva fisonomía, compatible con lo popular y con lo serio.

Un álbum con esos catorce tangos, que son un anticipo de otros de los mismos autores, ya en preparación, acaba de entregarse al juicio inapelable del gran público. De esta primera unión de nuestros mejores poetas con los músicos de más comprobado arraigo popular puede surgir, y así lo esperamos, un fuerte estímulo para el acrecentamiento del turismo, tan necesitado de positivo apoyo. Así lo han entendido, también, los catorce pintores, Carlos Alonso, Héctor Basaldúa, Carlos Cañas, Santiago Cogorno, Zdravko Ducmelic, Raquel Forner, Vicente Forte, Mario Darío Grandi, Julio Martínez Howard, Onofrio Pacenza, Leopoldo Presas, Luis Seoane, Raúl Soldi y Carlos Torrallardona, al ilustrar esos tangos. Quizás Torrallardona sintetice en tres frases el sentir de estos artistas: *"El tango yo lo siento como algo mío. Tal es así que, cuando lo pinto o lo dibujo, lo bailo. Me nace de adentro"*. •



Ernesto Sábato conversa con Aníbal Troilo, autor de la música de su tango "Alejandra", y Ben Molar.





Jorge Luis Borges, autor de la letra del tango "Milonga de Albornoz", con música de José Basso, aparece aquí con Ben Molar, editor de "14 con el tango".



Sofía Schliemann con las joyas descubiertas por su marido en las excavaciones de Troya.

HEINRICH SCHLIEMANN

El descubridor de Troya

"*En todos los sitios, en casa y en la calle, en la diligencia y en el ferrocarril, se hablaba de Troya. La sorpresa no era menor que el interés general.*" Así describía hacia 1880 un director de museo la viva atención con que la opinión pública de todo el mundo civilizado había seguido unos años antes la transformación de un remoto mundo legendario en una realidad tangible. Heinrich Schliemann había convertido en realidad su sueño, extrayendo del polvo y los escombros trimilenarios la Ilión de Homero.

La biografía del descubridor tiene también un regusto de leyenda. Su vida como descubridor de Troya comenzó oyendo de boca de su padre, pastor protestante meclenburgués de escasos recursos, narraciones en las que describía la lucha de los héroes homéricos. El entusiasmo que sentía el muchacho por esa cultura desaparecida (*"cuando sea mayor descubriré Troya"*), perdió fuerza posteriormente, debido a una situación económica poco desahogada, pero no desapareció del todo. Schliemann se vio obligado a abandonar la escuela por falta de recursos, poniéndose a trabajar de aprendiz en un comercio de comestibles. Esta ocupación tuvo que dejarla al sufrir una fisura pulmonar. Cuando posteriormente se enroló como camarero en un barco, naufragó en el primer viaje. Schliemann, que tenía entonces 19 años, llegó por primera vez a Holanda en calidad de náufrago. Las recomendaciones de un amigo de su familia le valieron una colocación de ordenanza en una compañía mercantil de Amsterdam.

Aprendizaje de 16 idiomas

En una humilde buhardilla comenzó el joven a descubrir y cultivar un talento que le había bastado para alcanzar prestigio en su siglo. Con arreglo a un método propio aprendió sucesivamente 16 idiomas, cada uno de los cuales lograba dominarlo en un plazo de seis semanas. Los diarios de sus viajes que habría de componer después están siempre escritos en el idioma del país por el que viajaba. El temor de sentirse excesivamente atraído por él y de comenzar a convertirse en realidad el sueño de su vida antes de que hubiese alcanzado la independencia económica, le hizo aprender el griego clásico en último lugar.

Pero Schliemann no tardaría en resolver también el problema económico. Enviado a causa de su conocimiento del ruso a San Petersburgo por la casa en la que trabajaba, se independizó y no tardó en convertirse en un acaudalado comerciante. Una breve estancia en los Estados Unidos contribuyó a mejorar todavía más su posición económica. Daba la impresión de que todo lo que tocaban sus manos se convertía en oro. De América regresó una vez más a Rusia. Y, ya rico, abandonó los negocios. Habría sonado su hora.

Pero, ¿quién sabía dónde yacía Troya, esa Troya que no había perdido jamás de vista? Los científicos creían que se hallaba en Bunarbashi, un pequeño pueblo turco. Schliemann inspeccionó el terreno, lo comparó con los datos de la Ilíada —en cuyo valor como fuente histórica creía firmemente— e identificó más bien la antigua Troya con la colina de Hisarlik, situada más al Norte. Y tenía razón.

A partir de 1870, las excavaciones pusieron al descubierto la riqueza histórica de los restos de nueve establecimientos humanos superpuestos. Schliemann creía que el tercero empezando por abajo era la ciudad cantada por Homero, la Ilión destruida por los griegos hacia el año 1200 AC. Pero fue su colaborador, Wilhelm Dörpfeld, el que demostró posteriormente que el sexto horizonte era el que correspondía a la Troya homérica. De ahí que Schliemann se confundiese también al creer que el fantástico tesoro hallado por él el penúltimo día de las excavaciones en el orificio de un muro, era el tesoro del rey Priano. Los piezas halladas tenían en realidad 1.000 años más de antigüedad.

Los tesoros de Micenas

El tesoro hallado no constituyó el término, sino la culminación de la trayectoria de éxitos descrita por Schliemann. Posteriormente realizó excavaciones en Micenas, hallando nuevamente tesoros arqueológicos que llamaron la atención. Paulatinamente fue redondeándose el cuadro de una gran cultura prehistórica extendida por el Egeo, de la que la ciencia histórica no sólo no había tenido noticia, sino tampoco interés.

Como no podía ser menos, Heinrich Schliemann fue muy discutido e, inclusive, atacado por los especialistas. En honor a la verdad, hay que decir que en sus primeros años de arqueólogo cometió errores de bulto, que trabajó con un cierto diletantismo y que, posteriormente, no supo tampoco ordenar históricamente muchas cosas. Pero no cabe negar que poseía un instinto incomparable y que fue uno de esos hombres *"fuera de serie"* sin los que las ciencias no podrían existir ni prosperar. El mayor eco lo halló en Inglaterra, llegando inclusive a escribir Gladstone un prólogo para su libro sobre Micenas.

El mundo debe mucho a este entusiasta aficionado. Mientras que Johann Joachim Winckelmann fue el primero que en el siglo XVIII *"señaló de lejos el misterio de los griegos"*, según las palabras de Herder, Heindich Schliemann tuvo el mérito de ser el primero en demostrar la existencia real de la cultura griega, de un mundo tangible de hombres y pasiones, de muros, puertas, columnas y riquezas de todo género. •

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión — SERVICE GARANTIZADO

EN PLENA ZONA NORTE

DIESEL - SEAVER

Carlos Pellegrini 1546 — T. E. 41 - 1282
Buenos Aires — T. E. 42 - 7520

S. A. C. I.
Concesionaria Oficial de Industria Automotriz Santa Fe S. A. Fábrica Argentina de Vehículos
DKW AUTO UNION

Departamento Autos Usados: Sucursal ONCE, *Urquiza 48* y Avda. Libertador 870 Vicente López

AUTO UNION

VENTAS — SABADOS Y DOMINGOS ABIERTO
TALLERES — SERVICIO DE GUARDIA: SABADOS Y DOMINGOS
LAVADO — ENGRASE — ALINEACION y BALANCEADO

TALLER MECANICO **UNION**

IGNACIO GIRO
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.

AUTO UNION
MECANICA
CHAPA
PINTURA

BALANCEO DE RUEDAS

UGARTECHE 3288 - T.E. 71-9751
(altura Avda. Libertador 2900)

D. K. TODO

AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS

CRAMER 2563
T. E. 78 - 8171 (casi esq. Monroe)

AUTO UNION **TALLERES SPORT S.R.L.**

Service autorizado - Engrase especializado - 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 pue de resultar indiferente el especial interés de su mensaje publicitario.

La casa más completa del Repuesto y Accesorio para su DKW

EN BAHIA BLANCA
AGENTE DE VENTAS
UNION AUTOMOTORES
de Meloni, Solar y Ortega
Chiclana 901

AUTO UNION **Adquiéralos en**

MELONI Hnos. S.R.L.

IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR — TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71 - 7376 y 72 - 6 747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66 - 3237

Borgwad
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

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

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

GERSIL
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS
SIAM DI TELLA
Ford
FORD FALCON
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
NAZCA 1269 Cap. Federal T. E. 59-2656

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

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

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

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO
SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T.E. 87-1852 - 1992

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD
FIAT

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 local de Av. J. B. JUSTO 3230 Auxilio permanente: 55-8820
REPUESTOS LEGITIMOS: VENTA. Sábados abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas.
Enviamos al interior contrarreembolso.
D'ANGELO PREPARA
TURISMO MEJORADO

FIAT
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 M² DE MODERNO TALLER, CON EL MAS AVANZADO Y COMPLETO INSTRUMENTAL ELECTRONICO. MANTENIMIENTO PERMANENTE CON TECNICOS ESPECIALIZADOS

Solicite vendedor a domicilio

En pleno centro: PERU 470 y entradas por Venezuela 543 - Bolívar 455. T. E. 34-1000 - 0995 - 4269

484

PEUGEOT

AUTO *Sport*

ARGENTINA S.A.

y ARRICO AVIANI S.R.L. Concesionario Oficial

Mecanica - Chapa - Pintura - Electricidad

Alineacion y Balanceo

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

Av. DEL LIBERTADOR 6570

Tel. 76-5327 - Bs. As.

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

HELLER Hnos.

58 H

SERVICIO OFICIAL

PEUGEOT

TECNICOS ESPECIALISTAS

BALANCEADO ELECTRONICO

REPUESTOS LEGITIMOS

VENTAS Y CONSIGNACIONES

CRAMER 3274-76 • 70-0325

LA REVISTA **AUTOCLUB**

tiene una circulación documentada de 339.000 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.

Renault

SERVICE GARANTIZADO

TALLERES

"MELO"

MECANICA INTEGRAL

"RENAULT"

Vea reparar su unidad

AMORTIGUACION

TRABAJOS

GARANTIDOS

Desc. a socios del A.C.A.

Cnel. RAMON L. FALCON 5127

Tel. 69-5287

CAPITAL

Renault

Repuestos y Accesorios

93 H

ARONDE VDT

SIMCA

REPUESTOS y ACCESORIOS

SIMCA FIAT

IMPORTACION FABRICACION

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO e HIJOS

GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3260

Tel. 83-2963 Bs. As.

Descuentos especiales a socios de A.C.A.

No cerramos al mediodía

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

En MAR DEL PLATA

OPEL y PEUGEOT

Repuestos legítimos

EL FARO S. A.

Salta 1966 — T. E. 2-4966

(En Buenos Aires: O. M. Viamonte esquina Paraná)

REPUESTOS Y ACCESORIOS

SIMCA

- ARONDE - ARIANE VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia

Tel. 72-4817 - Bs. As.

AUTOCLUB llega a los hogares de 339.000 miembros del A. C. A.

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

Studebaker

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas) T. E. 32-9179

F 613

BMW

REPUESTOS LEGITIMOS

Distribuidores exclusivos para la Argentina
Equipos Anexos y Minijunior

MAXIMO LAGO

Av. Las Heras 3469 - 71-4755
Buenos Aires

H 83



LA CASA DE LAS BUJIAS

- CHAMPION
- BOSCH
- K. L. G.
- AUTOLITE
- LODGE
- A.C.
- HASTINGS

WALTER GOICOECHEA

IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623 - Cap.
40-3237 - 3372

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.

COLOCAMOS AMORTIGUADORES ESPECIALES CON GARANTIA

MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

Gomerias

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 contrarreembolso
Anexo: Venta y reparación de ruedas
Balanceo dinámico y estático
DESCUENTO SOCIOS A. C. A. Y REPARTICIONES NACIONALES 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
CREDITOS

Av. Juan B. Justo 6215/19
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

Auto Radio Norte

Especialista receptores Europeos
Service Oficial: Autovox - Blaupunkt - Motorola - R. C. A. Victor - Kenia.

AUTO ESTEREO 3000

Reproductor Estéreo de cinta magnética.

Av. Maipú 1275 T.E. 797-2809
Vicente López

AUTO-RADIO **CATEBAR**

fabricación - venta - reparación - instalaciones

CAR-STEREO reproductor estéreo de cinta magnética, antenas eléctricas y de techo

AGENTES AUTORIZADOS
AUTOVOX, MOTOROLA, BLAUPUNKT TEN y PHILCO
descuentos a socios del A.C.A.

CREDITOS
Alsina 2074 - Cap. Fed. - T.E. 48-8709

Blaupunkt

BLAUPUNKT
AUTO-RADIO SERVICE

Precios especiales
Descuentos a socios A.C.A.

CREDITOS

CATEBAR — Fábrica, Ventas y Service
Alsina 2074 - Cap. Fed. - T. E. 48-8709

AUTO CLUB

PARA VENDER Y VENDER MAS ES NECESARIO ANUNCIAR EN **AUTOCLUB**, EL MEDIO QUE LLEGA Y PERMANECE EN EL HOGAR; SUS LECTORES SON SUS FUTUROS COMPRADORES.

BOZZI

AUTOMOTORES S.R.L.

T. E. 72-4207

MECANICA - CHAPA
PINTURA - ELECTRICIDAD
ESTACION DE SERVICIO
ALINEACION Y BALANCEO

CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

SERVICIO AUTORIZADO

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

Rectificación



Garantía de larga vida para su motor. Facilidades de pago.

PAROISSIEN 3147 T. E. 70-9473 - 8008
CAPITAL FEDERAL

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

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI
FRONTERA

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

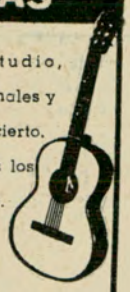
Varios

GUITARRAS



ELECTRICAS
AGUDOS Y GRAVES
UNICOS!
Máxima Garantía

De estudio, profesionales y de concierto.
En todos los tamaños.



EN CUOTAS
SIN ANTICIPO

CATALOGOS: Remitir $ 40 en estampilla. Descuento a socios del A. C. A.

96 AÑOS FABRICANDO GUITARRAS, SU MEJOR GARANTIA

ANTIGUA CASA NUÑEZ
Sarmiento 1573 T. E. 46-7164

NO HAY COMPARACION

ES SUPERIOR!
FUNTAP
MAS QUE FUNDA UN TAPIZADO



- ANATOMICA Y FLEXIBLE.
- INDEFORMABLE.
- EN CUERINA PLASTICA.
- BASTONEADO EN ESTRIAS INDEPENDIENTES, CON COSTURAS INVISIBLES.
- CONSERVA IMPECABLE EL TAPIZADO ORIGINAL.

AV. FOREST 774 - 54-3353/1396

H 146

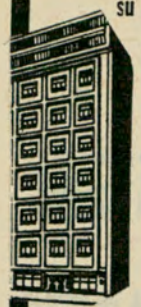
Hoteles

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

su "hogar" en BUENOS AIRES

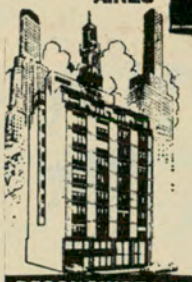


PROMENADE Hotel

70 departamentos con baño privado.
Radio, teléfono y TV.
Bar americano

Charcas 444 Tel.: 32/5681/85

EN BUENOS AIRES



ITALIA HOTEL ROMANELLI

UNICO CON GARAJE PROPIO
130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS
RESTAURANTE A LA CARTA
AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telegráfica ROMAHOTELES

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

M 82

GRAN HOTEL
ARGENTINO
SU HOGAR EN BUENOS AIRES

160 HABITACIONES - BAR AMERICANO - COMEDOR - TELEVISION - REFRIGERACION Y CALEFACCION - SALON DE FIESTAS

CARLOS PELLEGRINI 37-T.E. 35-3071-79

SE REUNIO EN BARILOCHE EL CONSEJO CONSULTIVO DE CONCESIONARIOS FORD

Los miembros del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford, presididos por el señor Francisco Villar, analizaron distintos aspectos de sus actividades en la reunión realizada en los salones del Hotel Tunquelen de Bariloche, la que contó con la presencia del Presidente de Ford Motor Argestina S. A., señor Douglas B. Kitterman, del Gerente General de Ventas, señor Traver C. Smith y de altos ejecutivos de esa empresa.

Durante las sesiones se trataron temas relacionados con el análisis de ventas, administración de negocios, servicios, repuestos, comercialización y publicidad, como así también se comentaron distintos aspectos del régimen automotriz y se trazaron las pautas de trabajo para el año 1968.

EN BUENOS AIRES

Embajador Hotel

100 HABITACIONES
TODO CONFORT



EN LO MEJOR DEL BARRRIO NORTE

Teléfono
Baño Privado
Calefacción y
Aire acondicionado Central
TV.

C. PELLEGRINI 1185
(Casi esq. Sta. Fe)
Dir. Teleg. Embahot
Buenos Aires

Teléfonos:
44 - 2739 - 44 - 5371
44 - 0885 - 44 - 2924
ADHERIDO AL A.C.A. 44 - 6350

Y... CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

Mar del Plata

E 913

HOTEL IRUÑA
MAR DEL PLATA



A **2** CUADRAS DEL CASINO

GRAN CONFORT

HABITACIONES Y DEPARTAMENTOS PARA FAMILIAS. CON BAÑO PRIVADO Y TELEFONO · FRENTE AL MAR ABIERTO TODO EL AÑO

Avda. JUAN B. ALBERDI 2250/70
Tel. 2-4037 - 4038 - 4039

(Viene de la pág. 144)

QUEDO CONSTITUIDA...

nacionales de transporte. Todos los antecedentes sobre la materia, las experiencias útiles y una legítima aspiración de perfeccionamiento, constituyen uno de los programas de trabajo de la Asociación que se va a crear.

"Para cumplir un noble objetivo constituyendo la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras se reúnen en Buenos Aires representantes de Brasil, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Argentina, que vienen a sumar sus nobles inquietudes impulsados por un alto ideal de solidaridad latinoamericana.

"Señores Delegados: hace veinte años, en esta misma ciudad de Buenos Aires, se reunió por primera vez una asamblea continental del transporte automotor, limitada entonces al sector cargas. La experiencia fue inolvidable y dejó sellada una suerte de compromiso moral, de realizar un día una gran conferencia de representantes del transporte automotor de países hermanos, para constituir orgánicamente la asociación representativa en nivel internacional. Esta hora ha llegado. La gran reunión prevista es esta que realizamos. La Asociación representativa del transporte automotor de América, que se aspiraba a establecer sobre bases firmes, es ésta que ahora, con la presencia y por la obra de tan brillantes delegaciones, esta conferencia se dispone a constituir. Señores Delegados: desde ya los felicito por la proyección histórica de la obra que os disponéis a realizar."

A lo largo de las cuatro jornadas de la Conferencia —caracterizadas por un intenso trabajo de comisiones— y luego de un exhaustivo debate, se resolvió por unanimidad la aprobación del estatuto que regirá el desenvolvimiento de la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), que de tal modo quedó formalmente constituida.

Asimismo, se resolvió designar como sede permanente de la flamante Asociación a la República Argentina, y nombrar al representantes del Brasil, señor Wander Soraes, secretario general de la Entidad.

De tal modo quedó concretado lo que se estima es un paso trascendental hacia la integración de los países participantes a través del intercambio de productos y del transporte de pasajeros, y tendiente a la reducción de los inconvenientes aduaneros que actualmente impiden esos objetivos, obstaculizando la intercomunicación y las posibilidades de desarrollo de los pueblos de esta parte de América. •

(Viene de la pág. 142)

CREO QUE EN EL MUNDO...

cosas, regula y controla el automovilismo de una manera completa. En el mundo hay muchos Automóviles Club que ven trabado su desenvolvimiento por diversos inconvenientes y debilidades —no sólo de carácter monetario—, pero nada de eso ocurre en el Automóvil Club Argentino". Luego, el señor Schroeder reiteró su agradecimiento por las atenciones recibidas y formuló votos para que los vínculos entre la FIA y el Automóvil Club Argentino **"sean cada día más cerrados, unidos y fraternales".**

Posteriormente, el doctor Carman invitó a los presentes a que formularan preguntas al señor Schroeder, generalizándose de tal modo una mesa redonda en la que se trataron diversos aspectos del deporte automovilístico, tanto en lo que se refiere al orden mundial como a sus proyecciones en la República Argentina.

Competencias con puntaje

Respondiendo a las preguntas formuladas, el visitante expresó, entre otros conceptos, que su experiencia personal le indicaba que el público asistente a competencias automovilísticas se comportaba en forma generalmente indisciplinada en todas partes del mundo. En tal sentido, agregó que **"el público argentino es tan entusiasta como el de Europa, pero no lo es más ni menos"**, y citó, a modo de ejemplo, el caso de una prueba realizada en Austria, **"en la cual el público invadió la pista antes de concluir la carrera".**

En otro momento de la mesa redonda, el visitante fue interrogado acerca de los requisitos que sería necesario cumplimentar para que las carreras que se corren en el Autódromo de Buenos Aires, ya se trate de Fórmula I o de Fórmula II, tengan puntaje para el campeonato mundial. El señor Schroeder repondió que, dados los antecedentes y la capacidad del Automóvil Club Argentino, entendía que podría realizarse el año próximo una prueba, ésta quizás sin puntaje, para realizar otra en 1969, esa otra ya con puntaje para el campeonato del mundo.

Finalmente, el doctor Carman expuso al señor Schroeder la inquietud del Automóvil Club Argentino, en el sentido de que se adjudiquen fechas más convenientes para las temporadas internacionales que en el futuro se realicen en nuestro país, problema para cuya solución el visitante ofreció el apoyo absoluto de la Federación Internacional del Automóvil.

Concluida la mesa redonda, el señor Hubert Schroeder fue agasajado con un vino de honor. •

Imp. en Fabril - Febrero de 1967
Industria Argentina

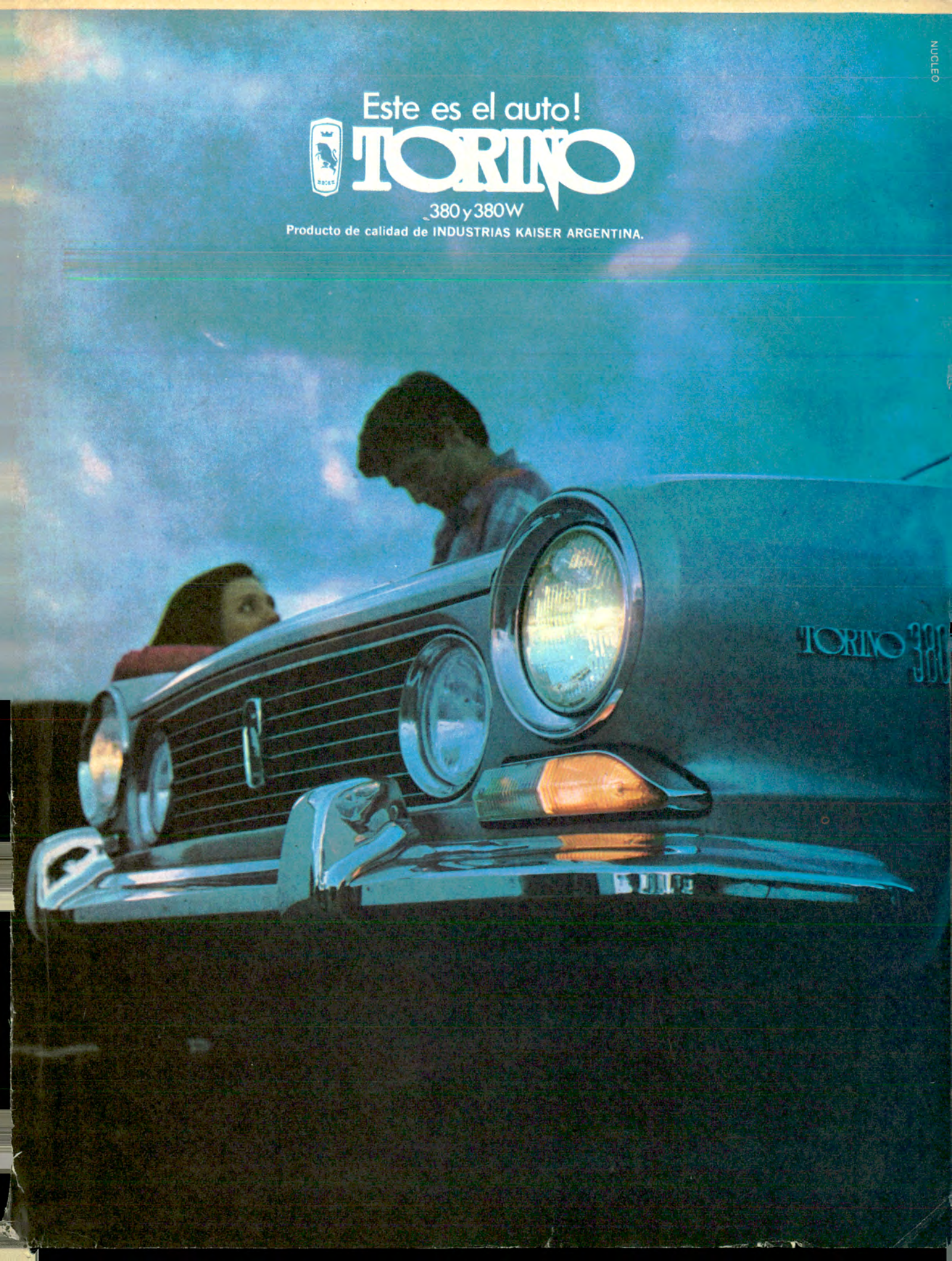
Franqueo pagado Concesión 4938
Correo Argentino Central (B)
Tarifa reducida

Este es el auto!

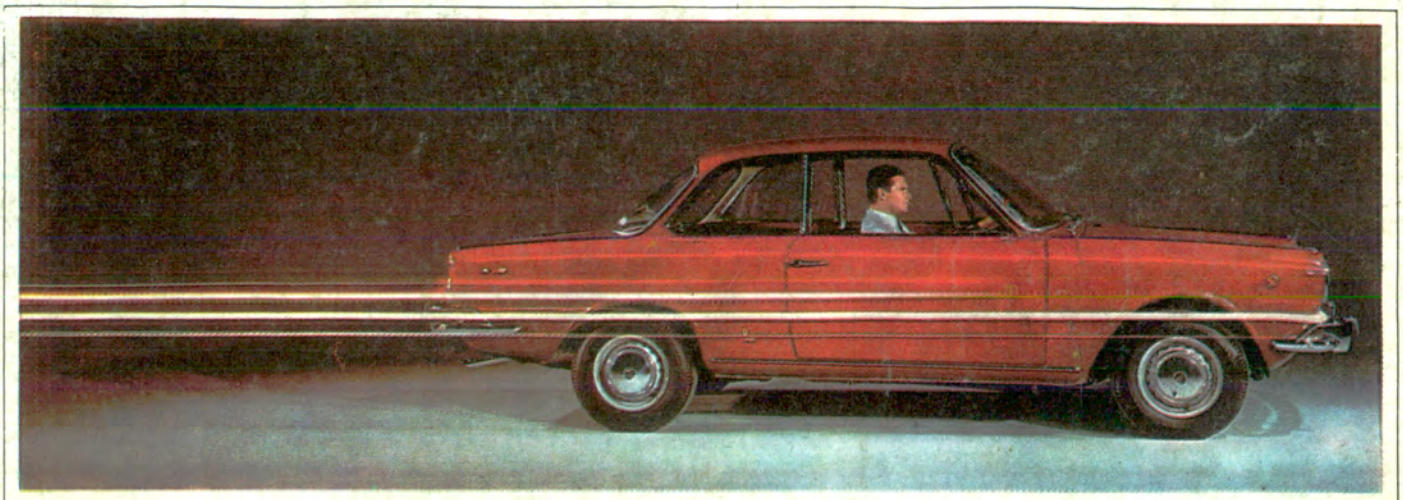
TORINO

380 y 380W

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA.



NUCLEO



FIAT 1500 COUPÉ

Equilibrio, belleza, serenidad y potencia, en su línea de perfecta elegancia. El 1500 Coupé es, UNICO!...

