AUTO CLUB

AÑO VII - Nº 35 - BUENOS AIRES - JUNIO - JULIO DE 1967



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

$150.-

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

SUPERMOVIL

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



YPF

COMPRELE AL PAIS!

YPF - PUBLICIDAD

DISCOS CBS *le ofrece:*

3 impactos musicales

ENTERESE LEYENDO EN LAS PAGINAS INTERIORES DE ESTA FABULOSA OFERTA



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

Folklore

ALTA JERARQUIA ARTISTICA.
MENTE LAS EXIGENCIAS DEL
O LO MEJOR!

NG PLAY
)S: 48 TANGOS
)YAS FOLKLORICAS

inguera se encuentran aquí reunidos. Es un
do, donde se podrá apreciar a lo largo de
ango, desde sus inicios en los piringundines
ellos de la vida nocturna, reunida en la Glo-
te en el espaldarazo que significan las luces
con el tango vanguardista.

que ha incorporado las composiciones im-
de nuestra música nativa. Allí están desde
cula, frescos en pureza y lúcidos de espon-
inspiración del artista y se han convertido

iscoteca, con un libro de singular valía que
iménez (tango) y León Benaros (folklore)
ación.

10.440.-
5.390.-
5.050.-

EN CUOTAS DE $ 995.- MENSUALES

-3 COLECCIONES AL DORSO

3

los AÑOS ALEGRES

LOS 120 MAS GRANDES EXITOS DE LOS 10 ULTIMOS AÑOS

CHARADA... LAS HOJAS MUERTAS... ALGO PARA RECORDAR... TRES MONEDAS EN LA FUENTE... DOMINIQUE... MARIA (de Amor sin barreras)... MORITAT... son algunos de los títulos que integran este desfile maravilloso de melodías inolvidables.

GRUPOS VOCALES - CONJUNTOS DE JAZZ - GRANDES BANDAS Y FORMIDABLES ORQUESTAS

Nunca antes se había realizado una colección de discos como ésta, con los maravillosos sonidos llenos de vida y animación, de los éxitos de las décadas cincuenta y sesenta. Cualquiera que sea su estado de ánimo, en "Los Años Alegres" encontrará música para su corazón. Cualquiera que sea la música que prefiera —romántica, bailable, instrumental o coral, popular— usted, estará seguro de encontrarla en esta sensacional colección de 10 discos de larga duración.

¡Estos son los éxitos que usted hubiera seleccionado, si se propusiera crear un Album Musical, con las más grandes canciones triunfadoras de los últimos años!

A POCO MAS DEL 40 % DE SU VALOR REAL

VALOR REAL $ 13.080.-
UD. PAGA $ 5.790.-
AHORRA $ 7.290.-

EN CUOTAS DE $ 1.085.- MENSUALES

*CONSULTE EL INDICE DE ESTAS COLECCIONES AL DORSO

CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

1 - Marque en la colección deseada 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, P. B. - Capital.

LA MUSICA MAS HERMOSA DEL MUNDO *

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

- ☐ Monoaural en cuotas: me comprometo al recibirla abonar 1.280,— más gastos de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de 1.280,—.
- ☐ Estereofónico en cuotas: me comprometo al recibirla abonar 1.420,— más gastos de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de 1.420,—.
- ☐ Monoaural al contado: me comprometo al recibirla abonar 6.890,— más gastos de envío.
- ☐ Estereofónico al contado: me comprometo al recibirla abonar 7.640,— más gastos de envío.

TANGO Y FOLKLORE *

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

- ☐ Monoaural en cuotas: me comprometo al recibirla abonar 995,— más gastos de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de 995,—.
- ☐ Monoaural al contado: me comprometo al recibirla abonar 5.390,— más gastos de envío.

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

LOS AÑOS ALEGRES *

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

- ☐ Monoaural en cuotas: me comprometo al recibirla abonar 1.085,— más gastos de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de 1.085,—.
- ☐ Estereofónico en cuotas: me comprometo al recibirla abonar 1.180,— más gastos de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de 1.180,—.
- ☐ Monoaural contado: me comprometo al recibirla abonar 5.790,— más gastos de envío.
- ☐ Estereofónico al contado: me comprometo al recibirla abonar 6.290,— más gastos de envío.

GASTOS DE ENVIO: Capital 115,—; Gran Buenos Aires 135,—; Interior 160,—

ACA

CORTE POR AQUI

NOMBRE ..... LOCALIDAD .....

DIRECCION ..... FIRMA .....

REMITENTE

DISCOS CBS - Departamento Productos Especiales - Sarmiento 767, Pta. Baja - Buenos Aires.

1

La Música Más Hermosa del Mundo

UD. Y SU FAMILIA
HABRAN OBTENIDO EL PERFECTO
DELEITE MUSICAL PARA TODA SU VIDA

Le ha obsesionado alguna vez una melodía que usted no ha podido identificar? Es posible que esta melodía se encuentre en esta magnífica colección de discos. Interpretada por los artistas internacionales de la Orquesta Sinfónica Festival, bajo la batuta de directores de fama internacional. Las 125 inolvidables favoritas que componen esta colección, fueron seleccionadas para armonizar todos los deseos y gustos musicales de su familia. Los deslumbrantes valses de Strauss, vibrantes marchas, encantadores trozos de ballet, ritmos gitanos de la Vieja Europa, Momentos de Oro de la Gran Opera... todo ello no lo encontrará en ninguna otra parte, con tal riqueza y variedad, como en esta colección y a un precio excepcionalmente reducido.
Complementando la extraordinaria calidad de estos 12 discos LP. grabados en Dimensión Dinámica acompañamos un libro "Notas del Programa" de 32 páginas, que le ofrece interesantes anécdotas e historia de cada composición, presentado en un lujoso estuche discoteca.

VALOR REAL $ 16.620.-
UD. PAGA $ 6.890.-
AHORRA $ 9.730.-

EN CUOTAS DE **$ 1.280.-** MENSUALES

*CONSULTE EL INDICE DE ESTAS COLECCIONES AL DORSO

2

Tango y

UN ALBUM MUSICAL DE
DESTINADO A SATISFACER PLENA
QUE SOLO DISFRUTA ESCUCHAND

8 DISCOS LO
96 TEMAS GRABAD
INOLVIDABLES Y 48 J(

TANGO: Los títulos máximos de la tradición t
desfile integral, metódico y seriamente compagina
dicha selección, el curso siempre ascendente del t
del suburbio de Buenos Aires, pasando por los dest
rieta o en lo de Hansen, su culminación esplenden
de la calle Corrientes, hasta su concepción actua

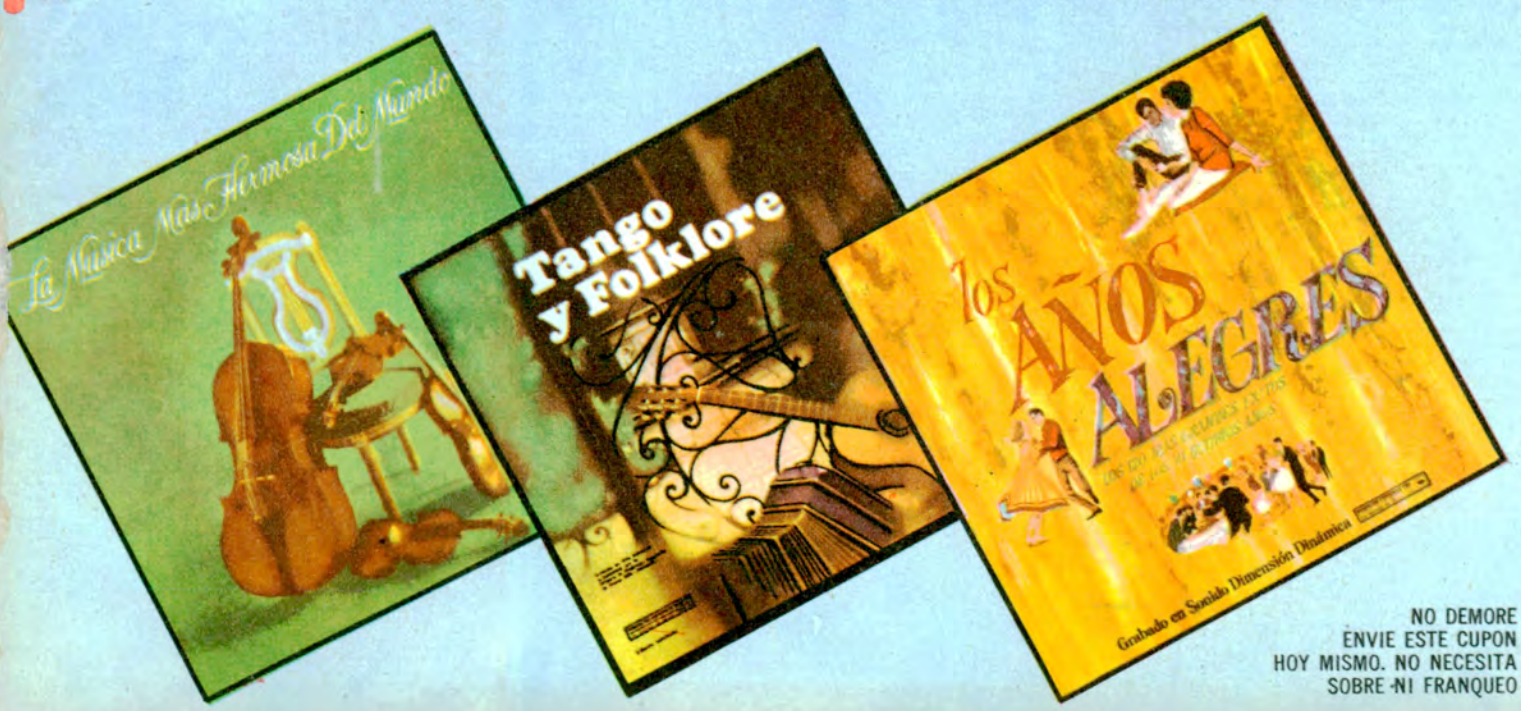
FOLKLORE: Una valiosa antología folklórica
prescindibles para conocer con certeza el desarroll
los temas anónimos recogidos de la entraña vernác
taneidad, hasta aquellos que calan hondo en la
en resonantes éxitos populares.

Presentado en un novedoso y funcional estuche-d
firman los prestigiosos autores Francisco García
con magníficas ilustraciones y excelente presen

VALOR REAL $
UD. PAGA $
AHORRA $

*CONSULTE EL INDICE DE ESTA

EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A.
COMPRANDO 2 DE ESTAS COLECCIONES OBTENDRA UN 5% DE DESCUENTO EXTRA



NO DEMORE
ENVIE ESTE CUPON
HOY MISMO. NO NECESITA
SOBRE NI FRANQUEO

La Música Más Hermosa del Mundo *

1 ARRIBA EL TELON - Rossini: Obertura Guillermo Tell. Final - Bizet: Obertura de Carmen - Suppé: Obertura Poeta y Aldeano - Wagner: Obertura de los Maestros Cantores - Wagner: La cabalgata de las Walkirias, de "La Walkiria". Wagner: Preludio al acto tercero de "Lohengrin" - Nicolai: Obertura Las Alegres Comadres de Windsor - Tchaikovsky: Obertura "1812".

2 LOS GRANDES TEMAS ROMANTICOS - Borodin: Danza Polovtsiana Nº 2 - Tchaikovsky: Tema de Amor de la Obertura "Romeo y Julieta" - Borodin: Nocturno para Cuerdas - Rachmaninoff: Variación Nº 18 de "Rapsodia sobre un Tema de Paganini" - Chopin: Polonesa en La Bemol Mayor - Ravel: Pavana para una Infanta Difunta.
Grieg: Nocturno; Día de Esponsales en Troldhaugen - Offenbach: Barcarola de "Los Cuentos de Hoffman" - Tchaikovsky: Andante Cantabile, del "Cuarteto para Cuerdas Nº 1 en Re" - Debussy: Ensueño - Wagner: Muerte de Amor, de "Tristán e Isolda".

3 DANZAS DESLUMBRANTES PARA ORQUESTA SINFONICA - Khatchaturian: Danza del Sable, de "Gayne" - Gliére: Danza de los Marineros Rusos, de "La Amapola Encarnada" - Brahms: Danza Húngara Nº 5 - Brahms: Danza Húngara Nº 6 - Grieg: Danza Noruega Nº 2 - Grieg: Danza de Anitra, de la Suite "Peer Gynt" Nº 1 - Smetana: Danza de los Comediantes, de "La Novia Vendida" - De Falla: Danza Ritual del Fuego, de "El Amor Brujo".
Strauss: Polka Tritsch Tratsch - Strauss: Polka Pizzicato - Saint-Saens: Bacanal, de "Sansón y Dalila" - Ravel: Bolero.

4 PIROTECNIA PARA ORQUESTA - Rimsky-Korsakov: El vuelo del Moscardón - Liszt: Rapsodia Húngara Nº 2 - Tchaikovsky: Capricho Italiano.
Chabrier: Rapsodia España - Sibelius: Finlandia - Rimsky-Korsakov: Capricho Español.

5 VIBRANTES MARCHAS PARA ORQUESTA - Sousa: Barras y Estrellas - Sousa: Washington Post - Sousa: Semper Fidelis - Herbert: Marcha de los Juguetes de "Juguetilandia" - Meyerbeer: Marcha de la Coronación de "El Profeta" - Gounod: Marcha Fúnebre para una Marioneta - Elgar: Pompa y circunstancia.
Prokofiev: Marcha de "El Amor por Tres Naranjas" - Verdi: Marcha Triunfal de Aida - Schubert: Marcha Militar - Berlioz: Marcha Rakoczky - Wagner: Marcha de Fiesta, de "Tannhausser" - Tchaikovsky: Marcha Eslava.

6 LOS GRANDES VALSES FAVORITOS - Strauss: El Danubio Azul - Strauss: Voces de Primavera - Strauss: Cuentos de los Bosques de Viena - Tchaikovsky: Vals de "Serenata en Do" - Lehar: Vals de "La Viuda Alegre" - Waldteufel Vals Los Patinadores - Strauss: Vals Sangre Vienesa - Tchaikovsky: Vals de las Flores de la Suite "El Cascanueces".

7 BRILLANTES FAVORITAS DEL BALLET - Offenbach: Can Can, de "La Alegría Parisién" - Offenbach: Vals, de "La Alegría Parisién" - Ponchielli: Danza de las Horas, de "La Gioconda" - Tchaikovsky: Marcha Miniatura, Danza del Hada de Azúcar, Trepak (Danza Rusa), Danza Arabe, Danza China, Danza de las Flautas, de "El Cascanueces".
Tchaikovsky: Vals del Ballet "La Bella Durmiente" - Weber: Invitación al Baile - Chopin: Gran Vals Brillante de "Las Silfides" - Tchaikovsky: Vals de "El Lago de los Cisnes".

8 MOMENTOS DE ORO DE LA GRAN OPERA - Puccini: Un Bel Di (Un hermoso día), de "Madame Butterfly" - Puccini: Che Gelida Manina, de "La Boheme" - Puccini: Mi Chiamano Mimi (Me llamaban Mimí), de "La Boheme" - Puccini-Vals de Musetta, de "La Boheme" - Puccini: E Lucevan le Stelle (Brillan las Estrellas), de "Tosca" - Verdi: Celeste Aída, de "Aída" - Verdi: Ritorna Vincitor, de "Aída" - Leoncavallo: Vesti la Giubba (Que siga la función), de "I Pagliacci".
Verdi: Canción del Brindis, de "La Traviata" - Verdi: Ah! fors'é lui (Ah!, tal vez él), de "La Traviata" - Verdi: Sempre Libera (Siempre Libre), de "La Traviata" - Delibes: Canción de las Campanas, de "Lakmé" - Bizet: Habanera de "Carmen" - Verdi: La donna e mobile (La dama es inconstante), de "Rigoletto" - Verdi: Coro de los Herreros, de "El Trovador".

9 MUSICA DE ENSUEÑO - Tchaikovsky: Sólo un Corazón Solitario - Schumann: Traumerei - Debussy: Claro de Luna - Chopin: Estudio, Opus 10, Nº 3 - Saint-Saens: El Cisne, de "El Carnaval de los Animales" - Rubinstein: Melodía en Fa - Humperdinck: Plegaria, de "Hansel y Gretel".
Grieg: La Mañana, de la Suite "Peer Gynt Nº 1" - Schubert: Serenata - Massenet: Meditación, de "Thais" - Rubinstein: Kammenoi-Ostrow - Wagner: Canción de la Estrella Vespertina, de "Tannhausser" - Brahms: Canción de Cuna.

10 MELODIAS FAVORITAS DE LAS GRANDES SINFONIAS - Beethoven: Sinfonía Nº 5, Primer Movimiento - Haydn: Sinfonía Nº 94, "La Sorpresa", Segundo Movimiento - Brahms: Sinfonía Nº 3, Tercer Movimiento - Schubert: Sinfonía Nº 8, Sinfonía Inconclusa, Primer Movimiento. Dvorák: Sinfonía Nº 5, Sinfonía "Del Nuevo Mundo", Movimiento Largo - Tchaikovsky: Sinfonía Nº 5, Segundo Movimiento - Tchaikovsky: Sintonía Nº 6, "Patética", Primer Movimiento.

11 TEMAS ROMANTICOS DE GRANDES CONCIERTOS - Grieg: Concierto para Piano en La Menor, Primer Movimiento - Rachmaninoff: Concierto para Piano Nº 2, Ultimo Movimiento.
Tchaikovsky: Concierto para Piano Nº 1, Primer Movimiento - Addinsell: Concierto de Varsovia - Gershwin: Rapsodia en Azul.

12 MELODIAS FAVORITAS PARA PIANO - Chopin: Vals en Re Bemol Mayor "Minuto" - Chopin: Polonesa en La Mayor, "Heroica" - Liszt: Liebestraum (Sueño de amor) - Chopin: Fantasie Impromptu - Chopin: Vals en Do Sostenido Menor - Chopin: Nocturno en Mi Bemol Mayor, Opus 9, Nº 2 - Brahms: Vals Nº 15 en La Bemol.
Beethoven: Sonata Claro de Luna, Primer Movimiento - Rachmaninoff: Preludio en Do Sostenido Menor "Destino" - Schubert: Momentos Musicales Nº 3 - Mendelssohn: Canción de Primavera Paderewsky: Minueto en Sol - Sinding: Murmullo de Primavera - Chopin: Preludio Nº 7, Opus 28.

Tango y Folklore *

INDICE COMPLETO

Tango

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 PIGAL - 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.

intérpretes

HECTOR VARELA - ASTOR PIAZZOLLA - RODOLFO BIAGI - JULIO SOSA - ARMANDO PONTIER - JUAN SANCHEZ GORIO - LOS SEÑORES DEL TANGO - QUINTETO REAL

Folklore

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.

intérpretes

WALDO DE LOS RIOS - LAS VOCES DEL HUAYRA - MIGUEL SARAVIA - FELIX PEREZ CARDOZO - AMADEO MONGES - CLAUDIO MONTERRIO - LOS GAUCHOS DE GUEMES - TOMAS CAMPOS, etc.

*

UD. DEBE POSEER ESTAS 3 COLECCIONES DELEITESE ESCUCHANDOLAS!

los AÑOS ALEGRES *

1 CUERDAS DE ENSUEÑO
SHANGRI-LA - MIENTRAS EL ME NECESITE - CALCUTA - DOMINIQUE - SI TE DEJARA - ESOS LOCOS DIAS DE VERANO - CHARADA - LA CALLE DONDE TU VIVES - LA GRAN TENTACION - PISO DE SOLTERO - NO ES PARA QUE YO DIGA - LAS HOJAS MUERTAS.

2 EL NUEVO SONIDO FOLK
CAMINA DERECHITO - SI TUVIERA UN MARTILLO - TOM DOOLEY - SOPLANDO EN EL VIENTO - SHENANDOAH - PASEANDO - CANTAREMOS BAJO LA LUZ DEL SOL - VERDE VERDE - ESTA TIERRA ES TU TIERRA - MIGUEL - CAMINO SOBRE LA LINEA - LA MONTAÑA WOLVERTON.

3 PIANO ROMANTICO... VIOLINES ROMANTICOS
MARIA ELENA - NO PUEDO DEJAR DE QUERERTE - LA SEGUNDA VUELTA - MELODIA DE AMOR - GATO CALLEJERO - CANCION DE BODAS HAWAIANA - UN EXTRAÑO EN LA COSTA - UN GUSTO A MIEL - MI UNICO Y SOLO AMOR - VIAJE SENTIMENTAL - JOVEN DE CORAZON - PURPURA VIVO.

4 BRILLANTE Y BULLICIOSO
JAVA - PLAZA WASHINGTON - ALGODON DE AZUCAR - MUSICA SOBRE EL TEJADO - SEÑOR ARENERO - MORITAT - UN RIO DE LAGRIMAS - CAMPOS VERDES - FASCINACION - TERCIOPELO AZUL - MELODIA DESENCADENADA - MAREA BAJA.

5 VOCES MAGICAS... SUAVES Y SENTIMENTALES
DIAS DE VINO Y ROSAS - TODOS AMAN A ALGUIEN - RIO DE LUNA - VETE PEQUEÑA - LA GENTE - TRES MONEDAS EN LA FUENTE - LLAMAME IRRESPONSABLE - CUANDO CALIENTA EL SOL - CORAZON QUERIDO - ¿QUE CLASE DE TONTO SOY? - SUAVEMENTE MIENTRAS TE DEJO - HOLA MUÑEQUITA.

6 EL SONIDO BAILABLE
¿QUIEN ESTA TRISTE AHORA? - WONDERLAND DE NOCHE - DO RE MI - EL HOMBRE QUE FUGO - QUIERO TENER TU MANO - ESPOSAS Y AMANTES - MUCHAS GRACIAS - ESO ES AMOR - LA PANTERA ROSA - LA BUENA VIDA - HAY MUCHO QUE VIVIR - HOLA, DAME UNA MIRADA.

7 BALADAS AL ESTILO VAQUERO
ROSA VAGABUNDA - ADIOS ADIOS AMOR - TU FIEL CORAZON - ANILLO DE FUEGO - BOUQUET DE ROSAS - ESTAS SOLA ESTA NOCHE - CUALQUIER MOMENTO - UNA PEQUEÑA LAGRIMITA - MANOS DESCUIDADAS - TU ERES MI RAYO DE SOL - EL HOTEL DE LOS CORAZONES DESTROZADOS - YO, EL SOLITARIO.

8 MUSICA DE PELICULAS
TEMA DE LAWRENCE DE ARABIA - MARIA ESTA NOCHE - EXODO - HASTA QUE LLEGASTE TU - CANCION DE AMOR DE TOM JONES - ANGUSTIA DE UN QUERER - CHIM CHIMENEA - DEDOS DE ORO - HI-LILI HI-LO - NUNCA EN DOMINGO - AMOR DE ABRIL.

9 CANCIONES DE AMOR
MI CUADERNO DE COLORES - DEJE MI CORAZON EN SAN FRANCISCO - AMOR PERDONAME - PODRIA YO BAILAR - MOMENTO PARA RECORDR - EN LA CIUDAD - ENSEÑAME ESTA NOCHE - ASI SURGEN LOS RECUERDOS - LA PUERTA ESTA AUN ABIERTA A MI CORAZON - QUE QUEDA DE NUESTROS AMORES - LAS ROSAS SON ROJAS - LINDA NENA.

10 EL TOQUE LATINO
LA CHICA DE IPANEMA - CORCOVADO - TE GUARDARE EN EL CORAZON - LLEVAME VOLANDO A LA LUNA - SE MI AMOR - DESAFINADO - MELODIA DE AMOR - LAGRIMAS INVISIBLES - TIERNAMENTE - PICNIC - Y YO LA AMO - EL FIN DEL MUNDO.

*

EXISTEN PODEROSAS RAZONES DE $ $ $ PARA QUE SE FORMALICE SU PEDIDO CUANTO ANTES EN EL CUPON ADJUNTO

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

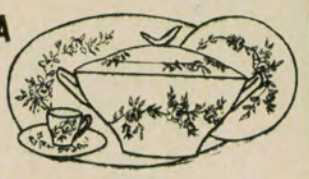
CREDITOS

UNICAMENTE A SOCIOS
DE
CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES



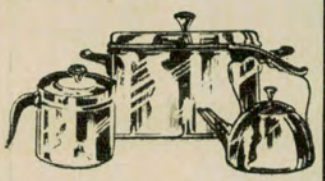
PORCELANA VERBANO
Modelo LAVINIA
JUEGO PARA MESA
COMPLETO 12 PERSONAS
$ 27.800

PORCELANA TSUJI



JUEGO PARA MESA COMPLETO
12 PERSONAS
$ 26.000

BATERIA COCINA
ACERO INOXIDABLE
IMPORTADO



12 Piezas
7.900

BATERIA COCINA
ALUMINIO EXTRA
IMPORTADO



15 Piezas
3.800

JUEGO DE COPAS SONORO



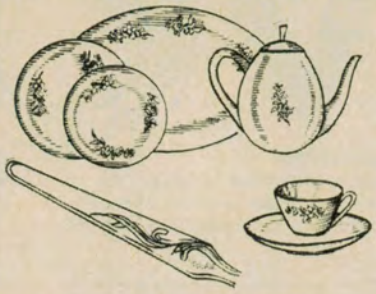
Modelo FUNCIONAL
74 Piezas **$ 16.900**

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**

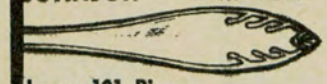
PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR
5 o/o PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

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



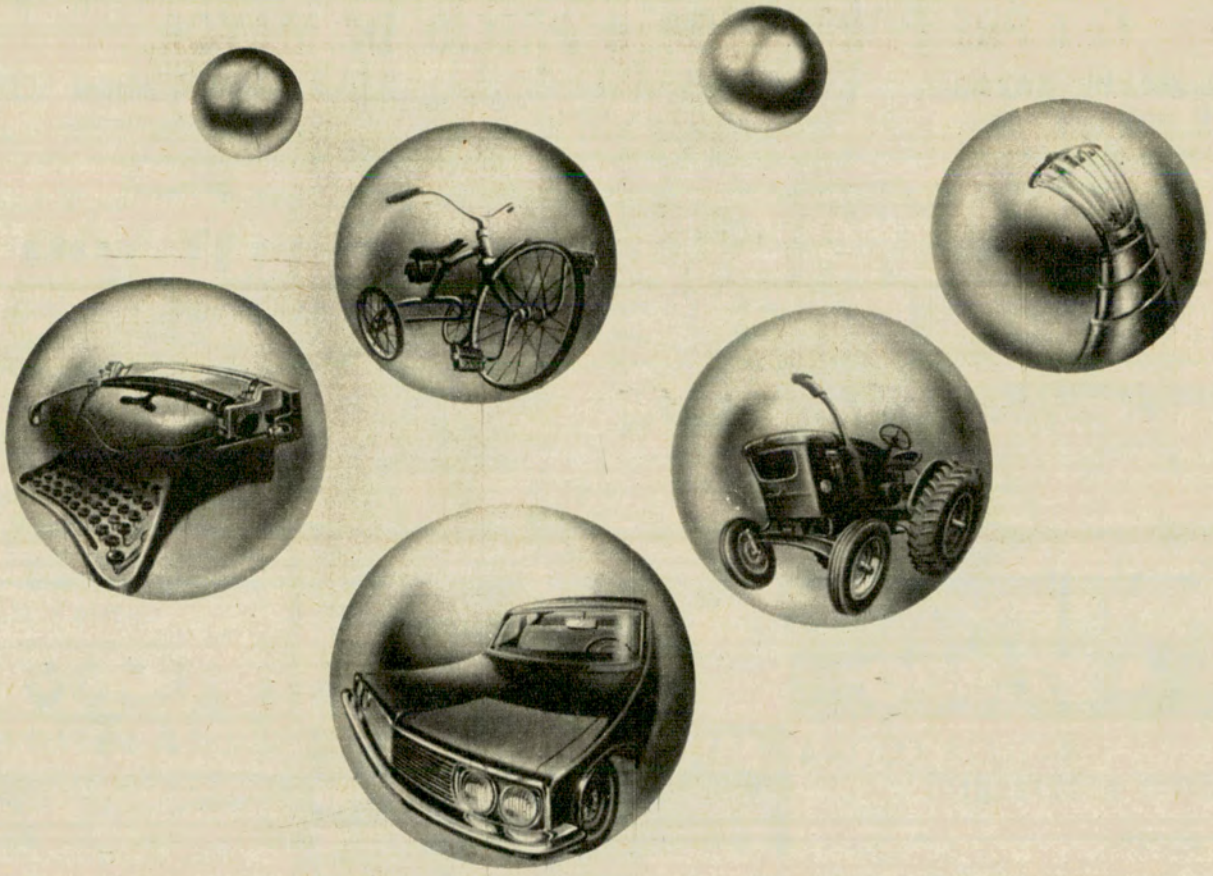
Blanco LANTEL
Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO
$ 18.900

GAMUZA INOXIDABLE



Modelo EMBAJADOR
Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO
$ 26.500

G. Monart



un juego mundialmente conocido...

...ahora se fabrica en la Argentina

Sí, "un juego mundialmente conocido" que, como elemento básico de un rodamiento, se convierte en algo que está siempre presente para satisfacer, en infinidad de formas, las exigencias del hombre de hoy: RODAMIENTOS RIV

Su automóvil, su máquina de escribir, el triciclo de su niño, la licuadora, su tractor y muchos otros elementos que contribuyen diariamente a una vida mejor, llevan RODAMIENTOS RIV, que ahora se fabrican en la Argentina y han sido adoptados por las principales industrias del país.

RIV

RODAMIENTOS RIV argentinos, producidos con los mismos medios y bajo las mismas normas de control de calidad que dieron a la marca RIV, el prestigio que goza desde hace más de 60 años.

Produce: COMPAÑIA SUDAMERICANA BTB S. A.

Distribuye:

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS

PERU 699 esq. CHILE - BUENOS AIRES - TEL.: 34-8155/6/7

ROSARIO: **VILASPASA, CROUS Y CIA.,** TUCUMAN 1490/98
CORDOBA: **MAGRIS S. A. C. I.,** HUMBERTO Iº 69
TUCUMAN: **SOTEC S. R. L.** MUÑECAS 390

1283

TIRADA
356.700
EJEMPLARES

PUBLICACION ADHERIDA AL



AUTO CLUB

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

sumario

Editorial	4	La Dirección
Nos escriben los lectores	6 y 8	
Así nació y creció Buenos Aires	9	María de Villarino
El Huaco: Turismo e historia	14	Julián Cáceres Freyre
Nuestra ignorada Patagonia	18	Ana Emilia Lahitte
Turismo a la Tierra del Fuego	22	César C. Carman
Los nobles en la Revolución Francesa	26	Jean Galotti
Viaje a Israel	29	Fermín Estrella Gutiérrez
Cumbres, quebradas y pueblos calchaquíes	34	Ana Biró de Stern
Gualeguay	38	Mario R. Alarcón
¡Cómo se come aquí!	40	Luis de la Plaza
Maderas en el Parque de Los Alerces	42	Nélida Secreto
Panoramas de México - Del Altiplano al Trópico en una hora	44	Salvador Arreguin
Taxco	48	Tina Di Domenico
Hacia el hielo continental	50	Jorge D'Amato y H. del Mazo
Las dos caras de Palermo, en Sicilia	56	Magdalen Liddle
Calles de Buenos Aires	60	Gustavo García Saraví
Haga Turismo con AUTOCLUB	65	Gustavo A. Guerrero
El rompecabezas de las calles de Londres	72	María Angélica Correa
Avila alada	76	Germán Carrasco
El Museo de Cleveland	80	Lily Leino
Cuando Buenos Aires tenía dos manos	84	J. C. Astor
Los indios la llamaban Karukinká	86	Leonor M. Piñero
Música grabada	90	Disc Driver
De aquí, de allá y de más allá	92	Juan Averiguador
Presente y futuro de Neuquén	94	Félix Galván
Caza, camping y pesca	100	
AUTOCLUB informa	108	
Repare usted mismo su automóvil	112	Mauricio Steinberg
Changuito soñador	119	Evaristo González Arena
Itinerario misionero	122	Julio Epstein
Actividades del A.C.A.	123	
Letra viva	147	Ulyses
Notículas	148	
Guía del automovilista	155	

Fotografías de J. Giralt Font y Gustavo A. Guerrero.
Ilustraciones de Domingo Villafañe.

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

COMISION ASESORA:
Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
Escr. Enrique F. Ghezzi
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. Eduardo del Piano
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 35
Junio - Julio 1967
BUENOS AIRES

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

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 publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

editorial

nuestra portada



El "punto panorámico" de la península de Llao-Llao, en la maravillosa región de los Lagos del Sur, es lugar obligado para ser visitado por los afortunados viajeros que llegan a esa zona de ensueño. La fotografía ha sorprendido uno de los habituales momentos de la casi incesante actividad turística del lugar.

Foto en color directo, de Jaime Giralt Font.

UN PLAN

TERMINADO ya, felizmente, el proceso de renovación de las autoridades del A.C.A., la asunción por éstas de sus funciones regulares implica, simultáneamente, la inmediata puesta en marcha de un vasto plan de acción servicial y obras, que abarcará en la práctica todo el territorio de la República.

Esta última expresión pareciera demasiado ambiciosa. No lo es, sin embargo, pese a la latitud geográfica que sugiere como ámbito de la proyectada actividad de esta Institución. En diversas oportunidades hemos anotado que la fuerza de las circunstancias y, especialmente, el hecho de que la masa más numerosa y compacta de los asociados se encuentra en la Capital Federal y la llamada zona del Gran Buenos Aires, impone a esta Entidad la inevitable necesidad de hacer grandes inversiones para atender las exigencias serviciales de los automovilistas, es decir, de los socios domiciliados en el gran "complejo" metropolitano. Esta razón tan obvia explica la construcción reciente de las nuevas Estaciones de Servicio de Flores, ya terminada y en funcionamiento, y de Caballito y Once, a punto de ser inauguradas; la adquisición de una Estación en Villa Devoto y de varios inmuebles afectados a diversos servicios, y de numerosos equipos de auxilio. Pero es verdad también que, por lo menos desde 1961, las autoridades del Automóvil Club Argentino, poco a poco liberadas de las preocupaciones económicas y del pesado lastre financiero que recibieron como duro legado del pasado inmediato, empezaron a extender su acción hacia el interior de la República, hacia las zonas menos favorecidas por los planes serviciales anteriores, con la patriótica aspiración de contribuir a que la totalidad del país se incorpore al ritmo del progreso que estos tiempos imponen y con la clara noción de la responsabilidad que a esta Institución le corresponde en el proceso del desarrollo general de la Nación, para cuya finalidad tanto puede cooperar el muy importante sector motorizado de la población, cuya vigorosa capacidad se refleja en el crecimiento casi vertical del parque automotor argentino —tan de manifiesto en los últimos seis o siete años— y en la perceptible multiplicación de las corrientes turísticas que utilizan el automóvil.

Este eminente sentido de responsabilidad nacional a que aludimos ha marcado la pauta de la acción del Club durante el último quinquenio, que, como hemos dicho, fue extendiéndose a todos los rumbos del país. Hoy todo el territorio nacional, todas las provincias, constituyen un objetivo inmediato para las autoridades de la Institución. Esta actitud constructiva se manifestó sin reservas en los años recientes, en cuyo transcurso, merced a los importantes acuerdos celebrados con las autoridades de muchos estados argentinos y gracias también a la iniciativa e inversiones propias de la Entidad, fueron construidas numerosas estaciones de servicio en el interior —inclusive la monumental de San Rafael, Mendoza— y una red, cuya extensión, modesta en los comienzos, se va dilatando rápidamente, de moteles dotados con las comodidades fundamentales que requiere el turismo y con los anexos serviciales indispensables para la seguridad de los automovilistas en tránsito.

EN MARCHA

Pero el plan que ejecutará el Club, especialmente a partir de 1968, se inspira en un criterio constructivo de mayor alcance, más coherente, si cabe decirlo así. Estará definidamente orientado hacia el propósito de vitalizar la periferia del país, en el campo de la promoción del turismo y de los servicios a los automovilistas. La intensa acción proyectada se fundará sobre la experiencia recogida a lo largo de los años, que se ha transformado en una fuente viva de enseñanzas con vistas al futuro y que habilita al Club, como a muy pocas de las organizaciones civiles existentes en nuestro país —debido a su potencialidad y a su notoria capacidad técnica—, para convertir esas enseñanzas en un dinámico proceso de creación en beneficio de la enorme masa de la población directa o indirectamente vinculada a las actividades del automovilismo, en sentido lato, y del turismo. Como una expresión institucional de la preocupación activa del A. C. A. tendiente a crear las condiciones para la tarea que se propone realizar, la Comisión Directiva, en su primera sesión celebrada con el elenco renovado, creó varias Comisiones Asesoras especiales de Promoción, con determinada jurisdicción territorial, para hacer más prácticas y útiles sus funciones. Las jurisdicciones son, para las respectivas comisiones: Capital Federal, Gran Buenos Aires y provincia de Buenos Aires (con excepción de la zona aledaña a la costa del Paraná y la región del Delta); Provincias del Noroeste: Catamarca y La Rioja; Provincias Cordilleranas: San Juan, Mendoza, Neuquén y San Luis; Provincias del Litoral: Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones; Costa del Paraná y región del Delta, en la provincia de Buenos Aires; Provincias de Entre Ríos y Santa Fe; Provincias de Río Negro y Chubut; Provincias del Norte: Salta, Juuy y Tucumán; Provincia de Santa Cruz y Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas del Sur, y Provincias del Centro: Santiago del Estero, Córdoba y La Pampa.

Ahora bien, obedeciendo a normas y principios ya definitivamente incorporados a la tónica de la acción de la Entidad, nada será librado a la improvisación. Se ha reunido un considerable caudal de informaciones, tanto económicas como otras de carácter especializado, que van a permitir que el Club desarrolle su política constructiva y servicial a ritmo sostenido y de aceleración creciente, apuntando no sólo a sectores geográficos un tanto olvidados, digamos, sino también a nuevas prestaciones requeridas por los automovilistas, sin descuidar el perfeccionamiento y la ampliación de las que ya proporciona a su asociados. En estos momentos, la Comisión Directiva está dedicada a analizar todas las necesidades, al lado de las posibilidades y las perspectivas, para decidir, finalmente —y la decisión no ha de tardar—, cuál será la primera zona o región argentina donde empezará a realizarse la nueva política de obras y servicios orientada hacia el interior y la periferia del país, para cuyo objetivo deberá tenerse en cuenta, por supuesto, todos los factores, inclusive los étnicos y económicos, que de algún modo gravitan en el proceso del desarrollo nacional, sin descuidar, por ejemplo, cuanto se refiere a las carreteras existentes y a los planes viales que serán ejecutados por la Nación y las Provincias en las próximas etapas, y ya en otro plano, la mayor o menor clarividencia y energía con que las autoridades locales o generales pudieran estar dispuestas a promover y llevar a cabo, dentro de sus respectivas jurisdicciones, una política promocional fundada en la experiencia a que más arriba hemos aludido.

Debemos señalar todavía que el Automóvil Club Argentino, como institución integrante de organismos internacionales y especialmente —y esto es lo que nos interesa destacar aquí en particular— de la Federación Interamericana del Touring y Automóvil Clubes (F.I.T. A.C.), y guiado por su profunda y esencial vocación americanista, se propone también, durante la próxima etapa, intensificar hasta el máximo nivel deseable y posible su actividad panamericana, contribuyendo con todos los medios espirituales, materiales y técnicos de que pudiere disponer, y con la colaboración que pueda prestar y recibir de las entidades y organizaciones similares del Continente, a promover las corrientes turísticas a lo largo y ancho de las Américas, inspirado por la convicción de que esta actividad constituye uno de los medios más poderosos y eficaces para el conocimiento y la comprensión y estimación entre los pueblos de este hemisferio nuestro, con lo que se conseguiría consolidar las bases y dar vuelo al mismo tiempo a la civilización que, con tan originales matices, se está elaborando en esta parte del mundo occidental.

Dentro de las previsiones que imponen los estudios realizados, el plan que se proponen llevar a ejecución las autoridades del A. C. A., abarca un dilatado lapso. Las primeras conclusiones concretas permiten pensar seriamente en los proyectos precisamente realizables en los próximos cinco años, y esta dimensión ha de tener seguramente la primera etapa orgánica proyectada. Pero el esquema operativo, minuciosamente elaborado y fundado sobre bases de existencia real, sobre los antecedentes reunidos y sobre los propósitos finales de cumplimiento posible y previsible, se proyecta más lejos en el tiempo, y es muy probable que el plan, en conjunto, encuentre sólido asidero en un término de desarrollo decenal. Tocará, por lo tanto, a las autoridades del Club que sucedan a las que acaban de iniciar su mandato, completar la obra e impulsarla más allá de los límites hasta ahora proyectados. De todas maneras, cabe destacar, como coronamiento de este comentario editorial, que, atendiendo a las exigencias del proceso que va a dar comienzo, la Comisión Directiva acaba de disponer una reorganización en profundidad de la estructura administrativa fundamental del Club, de modo que el complejo y dinámico organismo quede dotado de la elasticidad y de la fuerza suficientes y necesarias para afrontar las exigencias previsibles y las eventualidades que puedan surgir a medida que se vaya cumpliendo el plan servicial y constructivo que no tardará en ser puesto en marcha. •

LA DIRECCION



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

OTROSI DIGO SOBRE YAPEYU

Señor Director:

He leído la traducción del guaraní al castellano de la palabra "Yapeyú", en el Nº 32 de AUTOCLUB.

Deseo contribuir, si puedo, con mi grano de arena, para aclarar el significado de la palabra Yapeyú —que lleva el pueblo en que nació el Gral. San Martín.

Indudablemente, existen varias traducciones de la palabra de referencia, y ello se debe a que en la provincia de Corrientes, en la parte norte de la misma, hasta el río Corrientes, se habla todavía un dialecto del guaraní, que no es el idioma guaraní que se habla en la república del Paraguay, idioma oficial de aquel país.

Concretando: Yapeyú se descompone así: **Y** significa agua; **ape** significa camino (cauce), y **yú**, amarillo, que en resumen significa: agua que recorre un camino de color amarillo.

Todo esto surge de la propia palabra guaraní Yapeyú sin esfuerzo alguno; que difiere fundamentalmente de las anteriores traducciones —que recurren a circunloquios— que no admite la palabra de referencia, histórica hoy por la causa apuntada anteriormente y que conviene saber en lo posible su significado exacto o aproximado, y por haber formado parte de una de las 7 misiones jesuíticas, disueltas por orden de Carlos III en 1776.

Dr. JOSE NAZARIO GOMEZ - S. P. 75.278
Uruguay 627 - Capital Federal

EL HORNERO

Señor Director:

Me complace recibir AUTOCLUB, puesto que encuentro en esta revista material de lectura de permanente interés para el automovilista.

Es así que todos los temas tratados en los artículos que publican los leo con deleite por su amenidad y amplitud de conceptos, en especial las colaboraciones, en su mayoría firmadas por destacadas personalidades en el actual mundo de la literatura, las que dan realce a esta publicación única en su género.

No sólo interesa al automovilista lo concerniente a motores y carburantes, sino también temas que no escapan a su condición de argentino que ama a su país y las cosas de su tierra.

Quiero referirme particularmente —como ejemplo de lo antedicho— al artículo publicado en el Nº 33 bajo el título de "El Hornero" —Un pájaro argentino que no olvidaron los Historiadores", firmado por Federico Pérgola.

Si bien el carácter de AUTOCLUB es netamente automovilístico, la Dirección, con amplio criterio, no ha olvidado de incluir en sus páginas todo aquello que hace a nuestra tradición; es este artículo un verdadero estudio de una simpática y conocida ave por todos los que hacemos turismo en la Argentina, y el autor demuestra un acabado conocimiento de nuestras costumbres, documentado en la misma Historia Nacional.

HUMBERTO C. EREMITA
Socio Nº 176.017
Costa Rica 5171 - Cap.

BALNEARIO EN PARANA

Señor Director:

De mi consideración:

Hoy voy a referirme a otro aspecto importante no sólo para esta provincia, sino para todos los socios de ese club, que viajan por estas regiones, principalmente Paraná.

Paraná debe tener un balneario para todos los socios que vienen a ésta y para los que, siendo de esta provincia, estamos permanentemente acá.

Tenemos sobre el hermoso Paraná, y perteneciente a la zona del mismo nombre, lugares bellísimos, históricos y de muy variado panorama que sirven de descanso, y en general de pesca, caza. Me refiero a los lugares desde Bajada Grande hasta las proximidades del Túnel Paraná-Santa Fe, que próximamente se unirá por carretera panamericana desde Brasil hasta Chile, con paso por este túnel, el que motiva la hermosa dedicación de la revista de ustedes de fecha agosto 1966, que para mayor ilustración tiene hermoso comentario y bellas fotografías. Siguiendo agua arriba, está el lugar denominado "La Picada"; está en el centro de la zona, lo mismo que el arroyo "El Sauce", a pocos kilómetros de la ciudad de Paraná, todo por camino pavimentado, y otra cantidad de lugares desde todo punto de vista inmejorables para el descanso.

A este balneario podrían agregarse lanchas para turismo, pesca y caza, por el maravilloso río Paraná, con islas eternamente verdes, cercanas a la ciudad de Santa Fe, y hacia el centro de la costa por caminos a terminar de pavimentarse, lugares como La Paz, Hernandarias y otros, todos de singular atracción para turismo.

RAFAEL C. VILLARINO
Socio Nº 82.876

ZAMORA Y UNA FELICITACION

Señor Director:

Deseo felicitarles por la publicación en el Nº 31, correspondiente al bimestre octubre-noviembre, del artículo titulado "Zamora, la del románico y el romancero", en vuestra revista, sin lugar a dudas la más completa e informada en la materia de todas las similares existentes en el país.

Como socio del Automóvil Club Argentino y presidente del Centro Zamorano de Buenos Aires, fue doble mi satisfacción al recibir su revista y leer en su primera página el anuncio de la nota de mi querida provincia castellana, Zamora.

Quiero que sepa que en el seno de la masa societaria de este Centro, como en la totalidad de la colectividad zamorana residente en este amado país, fue muy bien recibida, dado el prestigio y la difusión de vuestra revista.

Desearía que haga extensiva esta felicitación a su colaboradora, la señora Noemí Vergara de Bietti, autora de la nota, por la calidad y exactitud puesta de manifiesto en su relato.

Señor director, el centro Zamorano, una institución modesta aún, pero con ansias de superación y de servir dentro de su ámbito al país, ha pasado por un momento crucial en su existencia, pues el pasado 27 de noviembre hemos tenido la inmensa fortuna, después de muchos meses de sacrificios y desvelos, de inaugurar nuestra nueva y moderna sede social, que nos coloca, ahora sí, en el lugar que nos corresponde dentro del conjunto de instituciones españolas que existen en la República Argentina.

JUAN BAUTISTA GARCIA, presidente del
Centro Zamorano de Bs. As.
Socio Plenario del ACA Nº 199.200

EL VALLE DE LA LUNA

Señor Director:

En el mes de noviembre del año pasado, me dirigí a usted solicitando algunas informaciones referentes a la zona llamada "Valle de la Luna" en la provincia de La Rioja. Siguiendo sus consejos, solicité más datos al diario El Independiente de La Rioja, cuyo redactor resultó ser un viejo amigo mío y uno de los fundadores del Foto Club La Rioja, juntamente con el suscripto, cuando vivía en La Rioja. Como mi hobby es la fotografía, el día 23 del corriente recorrí dicho valle y éste es el motivo de esta nota, para hacer llegar a usted algunos datos concretos y recientes, que pueden ser útiles para otros socios interesados en viajar a esa región.

La ruta provincial Nº 26 entre Patquía y Villa Unión se encuentra en *inmejorables condiciones*, teniendo en cuenta que es un camino afirmado. He recorrido todo el trayecto entre 100 y 110 kms. por hora, para dar idea del estado de la ruta (coche Peugeot 404). Entre Km. 84 y 85, contando desde Patquía, se dobla a la izquierda hasta Los Baldecitos, distante unos dos kilómetros, camino bueno. Luego doblar a la derecha (hay un letrero) hasta el caserío, distante un kilómetro aproximadamente, donde hay que buscar un guía; últimos 50 metros de este camino, *muy arenoso*, pero no hay peligro por la cercanía de casas y auxilio en caso necesario; yo pasé sin inconvenientes. En Los Baldecitos todo el mundo es guía, incluido el señor Victorino Herrera, porque él precisamente fue quien dio a la publicidad los hallazgos de los restos fósiles. De Los Baldecitos hay un camino de unos 35 Kms. de ida y otro tanto de vuelta, hasta el lugar llamado "Valle de la Luna".

Estos 35 km. de camino, a mi modo de ver, pueden ser muy buenos como muy malos, por ejemplo después de la lluvia, tratándose más bien de una huella que de camino. Cuando yo lo recorrí estaba en regular estado, sin problemas para pasar. Deseo destacar que corresponde llevar a un guía, porque se trata de una zona completamente despoblada, sin recursos, sin agua, de muchas huellas hechas por YPF y YCF y no es difícil extraviarse, corriendo serio peligro. También corresponde averiguar bien el precio que cobrará el guía, para evitar alguna sorpresa.

El mismo valle es impresionante; la parte que yo recorrí tiene dos grandes ollas de unos tres a cuatro kilómetros de diámetro, de unas formas raras, distintas de lo que se ve en la Cordillera o Sierras de Córdoba o algún otro lugar. Según me contó el guía, la gente que estudió la zona, opina que se trata de una laguna o mejor dicho del fondo de un lago. Cabe destacar que toda la zona es agrestre y el turista no va a encontrar hermosas flores ni pájaros exóticos; lo que encuentra es soledad impresionante. También es aconsejable para los que deseen conocer más a fondo la zona o dedicarse a la búsqueda de fósiles, ir por 2 ó 3 días llevando víveres y agua, mucha agua. Alguien hizo un refugio de piedra, donde se puede pernoctar (hasta unas ocho personas), llevando catres. Hay también en el lugar leña hachada para hacer fuego, traída de otro lugar. El nombre "Valle de la Luna" es reciente, en el lugar se llama Campos de Ichigualasto.

LUCIANO MARIANO OSSOWSKI
Socio activo Nº 202.082
El Nihuil, San Rafael (Mendoza)

(Continúa en la pág. 8)

fuerte por su clase **tradicionalmente sano**



■ ZANGARI 9-66

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

FERNET-BRANCA

• único en el mundo

DESDE 1845

G 153



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

(Continuación de la página 6)

UN CASO ILUSTRATIVO SOBRE EL PAGO DEL SEGURO

Por JUAN V. REINOSO

Para Autoclub

El General D. Juan V. Reinoso, distinguido socio del Automóvil Club Argentino, nos ha hecho llegar los párrafos que siguen, con destino a estas páginas. Los destacamos aquí porque pensamos que se refieren a un problema de alto interés práctico y que con alguna frecuencia afecta a los automovilistas; constituyen, por lo tanto, un útil aporte para su posible solución. (N. de la D.)

Con fines ilustrativos para los señores asociados y automovilistas en general, siento la necesidad de hacer conocer un caso concreto del procedimiento empleado por una Compañía de Seguros y que, según información de que dispongo, constituye una conducta muy generalizada en este tipo de instituciones.

En el mes de noviembre próximo pasado, fuí protagonista de un accidente automovilístico en la vía pública con otro automóvil que chocó de atrás a mi vehículo.

El conductor y propietario de este último me dio conocimiento de los datos relativos al seguro, que contra accidentes a vehículos de terceros poseía en una Cooperativa de Seguros.

Efectuados los trámites de rigor, que se caracterizaron por una deliberada falta de diligencia por parte del personal de la aseguradora, llegué, al cabo de 30 días, al asesor jurídico de la misma, donde fuí notificado de la insólita resolución, motivo central de este caso.

Una tasación arbitraria y preconcebida de los daños, efectuada por el técnico de la Compañía, de $ 8.000.— m/n., contrastaba con dos presupuestos de sendos talleres mecánicos presentados a requerimiento de la aseguradora, uno de $ 24.000.— m/n. y otro de $ 28.000.— m/n.

Los daños ocasionados en mi automóvil consistían en el hundimiento del paragolpes trasero en la carrocería, con repercusión en ambos laterales de la misma y con destrozo total del paragolpes.

Hasta un niño sabe que un deterioro de esta magnitud, aun sin ver el vehículo, ocasiona un gasto de reparación muy superior a m$n. 8.000.—. No obstante, el tasador de la Compañía entendió que tal valor era el que correspondía a los daños referidos.

Pero aquí viene lo insólito: el "asesor jurídico" (debo ponerlo entre comillas), siguiendo instrucciones de la aseguradora, me hizo un ofrecimiento del 50 % de la tasación, o sea $ 4.000.— m/n.

Mi sorpresa inicial, por el valor de la tasación, debió dar paso a mi indignación ante el ofrecimiento. No acepté, por supuesto, como no podría aceptarlo ninguna persona con dignidad.

Días después, procedí a remitir a la aseguradora un telegrama colacionado pidiendo ratificación de la oferta ($ 4.000.— m/n.). Dicho telegrama colacionado no fue contestado.

Como se ve, estamos frente a una deliberada maniobra para eludir el pago de los daños, pese a la obligación que le corresponde como entidad aseguradora. Es evidente que se pretende conformar al damnificado con una oferta rayana en lo inmoral, con lo que se busca obligarlo a abandonar la demanda o ir a juicio. Es vergonzoso que esto pueda perpetrarse porque las leyes existentes permiten estas maniobras.

El damnificado, por otra parte, no sólo debe soportar los perjuicios que le produce un tercero, sino que, además, debe soportar las incomodidades de un trámite mañoso por parte de la compañía de seguros, con un final casi siempre desprovisto de justicia y contrario a los intereses del damnificado, que por esta vía resulta doblemente perjudicado.

He resuelto iniciar juicio, el único camino lícito, que por ironía es, en nuestro país, el camino buscado por los tramposos.

Pero no es esto lo que me preocupa, inclusive no es mi interés principal resarcirme de los gastos y perjuicios ocasionados; me preocupa el estado de cosas anormal, tortuoso y afrentoso, con que se manejan algunas compañías de seguros. Quiero, con mi modesta contribución, resarcir a la sociedad de los perjuicios ocasionados por sus enemigos oscuros, esos que creen que es un mérito de capacidad y viveza trampear a su oponente desprevenido, crédulo y casi siempre desarmado.

Es la segunda vez que debo encontrarme en trance de este tipo. La primera vez, hace 35 años, y valga esto como una anécdota ilustrativa, recuerdo que, 48 horas después del accidente, se me presentó a mi domicilio un empleado de la compañía, observó los daños y me dio una tarjeta de presentación a un taller mecánico para efectuar allí el arreglo de mi vehículo. Una diligencia amable que duró cinco minutos.

Es urgente poner término a la retrógrada situación actual, mediante leyes o disposiciones que encuadren con la necesaria rigidez los procedimientos de las instituciones de seguros, en normas justas y honestas.

Espero también de todas las instituciones que tienen vinculación con este problema, así como de todos los ciudadanos honestos, la necesaria acción de apoyo a este punto de partida para el saneamiento que con estas líneas pretendo dejar inaugurado.

En tal sentido, he cursado nota, con la información precedente, a la Superintendencia de Seguros.

UNA JUSTA SUGERENCIA

Señor Director:

Hace alrededor de tres años detuve mi automóvil en el Parque 3 de Febrero para disfrutar con mi señora y mi nene de la preciosa sombra que brinda la frondosa arboleda del lugar y gozar del aire libre, tan escaso para los habitantes de nuestra poblada capital. A los pocos días recibí un acta de infracción por estacionamiento indebido en esa zona.

Días pasados, con fecha 3 de febrero, he recibido otra por la misma infracción, la cual motivó que remitiera, junto con el cheque por el pago voluntario (?), la siguiente nota, que me evita todo comentario.

"Adjunto a la presente el cheque correspondiente al acta de infracción recibida en el día de la fecha, pero deseo aclarar algunos conceptos:

"En primer lugar, mi coche no es de color crema, ni tampoco he estacionado en ese lugar ese día, dado que los fines de semana viajo al interior por razones de trabajo.

"Pero todo eso no importa. Lo realmente digno de comentar es el lugar de la supuesta infracción; sería muy interesante que las autoridades explicaran públicamente cuáles son los fundamentos por los que no se puede detener un automóvil en esos jardines en horas del día, para que puedan disfrutar los niños y los mayores de tan hermoso lugar, cuando en horas de la noche y amparados por la oscuridad que les regala la Municipalidad, lo hacen decenas de coches.

"Hago votos para que las actuales autoridades, que se encuentran tan bien encaminadas para lograr un ordenamiento en el tránsito urbano, dispongan de ese personal de vigilancia, que actúa sin notificar al infractor, para zonas donde realmente es perjudicial el estacionamiento indebido, reprimiendo las bocinas "ruteras" y los gases tóxicos de los "intocables colectiveros", que será para el bien de todos..."

JORGE E. CASTAÑO - S. P. Nº 122.421
Blanco Encalada 4750
Capital Federal

SIN COMENTARIO

Señor Director:

Me veo en la obligación de dirigirme al señor Director en mi doble carácter de socio de la Institución, y de damnificado por la nota publicada en el número 33 de la revista (febrero-marzo 1967, pág. 108-9) con el título "Las estancias y su relación con el turismo" bajo la firma del señor Rubén Osvaldo Farina.

Dicha nota, distinguida con el segundo premio tema B del concurso de Autoclub, tiene en total unos 135 cms. de columna, de los cuales aproximadamente 107 (un 80 %) constituyen un simple resumen de diversos capítulos de mi obra "El desarrollo agrario argentino" (Ed. Eudeba, Bs. As., 1964). Sólo el 20 % no ha sido extractado de allí.

Pese a ello, no existe en la nota la menor alusión a la fuente de las ideas utilizadas, que el autor presenta como propias. Para eliminar cualquier duda, debo aclarar que los períodos históricos en que divido la evolución agraria argentina, así como la mayor parte de la argumentación expuesta en el libro son absolutamente originales, de modo que no cabe alegar que se trata de conocimientos del dominio público.

No pretendo en forma alguna responsabilizar al señor Director ni a los responsables del concurso, quienes obviamente son ajenos a todo esto. Sólo me permito solicitar que se publique en Autoclub, en forma visible, el texto de esta carta, no tanto para cumplir con una justa acción de esclarecimiento, sino más bien para coadyuvar a que no resulte tan fácil olvidar por completo elementales normas de ética.

HORACIO GILBERTI
S. P. Nº 103.469 - Emilio Mitre 71, 3º A, Ciudad

¿VERA O ALONSO?

Señor Director:

Me permito molestar en algo su atención, acerca de un artículo publicado en la magnífica revista Autoclub, número 32, correspondiente a diciembre 1966-enero 1967; hago la corrección por la verdad de la historia, ya que, dejando "pasar" un día una cosa, y otro otra, se va deformando todo.

En la página 42 del número citado, una gentilísima colaboradora, la Srta. María Angélica Correa estampa, con la mejor intención, textualmente lo siguiente: "San Juan de Vera de las Siete Corrientes" la bautizó Alonso de Vera, al fundarla allá por 1588"; de todo ello, hoy emerge una verdad, que Corrientes efectivamente fue fundada ese año, el 3 de abril; todo lo demás está equivocado. 1º) Corrientes no fue fundada por Alonso de Vera sino por *Juan Torres de Vera y Aragón*, heredero del Adelantado, por ser yerno de Ortiz de Zárate, Adelantado anterior; 2º) El nombre no es tal, ya que el acta lo dice claro: "fundo, asiento y pueblo la *Ciudad de Vera*, en el sitio que llaman de las *Siete Corrientes;* ello merece una pequeña explicación: el acta de fundación jamás se encontró, pero existen dos copias muy dignas de fe que difieren en minúsculos detalles, posiblemente el acta esté en Lima, donde se ventiló el pleito que sostuvo Vera y Aragón; el nombre de la ciudad, con el que se la fundó es, por tanto, Ciudad de Vera; eso de las siete corrientes alude a que en 1581 Fray Juan de Rivadaneyra, Custodio del Tucumán, remitía una petición a Felipe II y le hacía notar la conveniencia de fundar dos ciudades, una en el emplazamiento actual de Corrientes y otra a la altura de la actual ciudad correntina de Esquina, como "posta" del largo trayecto de Asunción a Santa Fe y Buenos Aires; ese sitio era por tanto conocido y los fundadores conocían la conveniencia de la fundación allí. Es cierto que muchísimo después llevó ese nombre, pero tampoco se sabe quién se lo puso. El patrono religioso de la ciudad es San Juan, por el nombre de su fundador, Juan de Vera.

JOSE R. LOPEZ
Mendoza 1681 - Corrientes



La Plaza de la Victoria y el histórico Cabildo, testigos de importantes acontecimientos de la historia patria. (Reproducción de una acuarela de Vidal.)

ASÍ NACIÓ Y CRECIÓ BUENOS AIRES

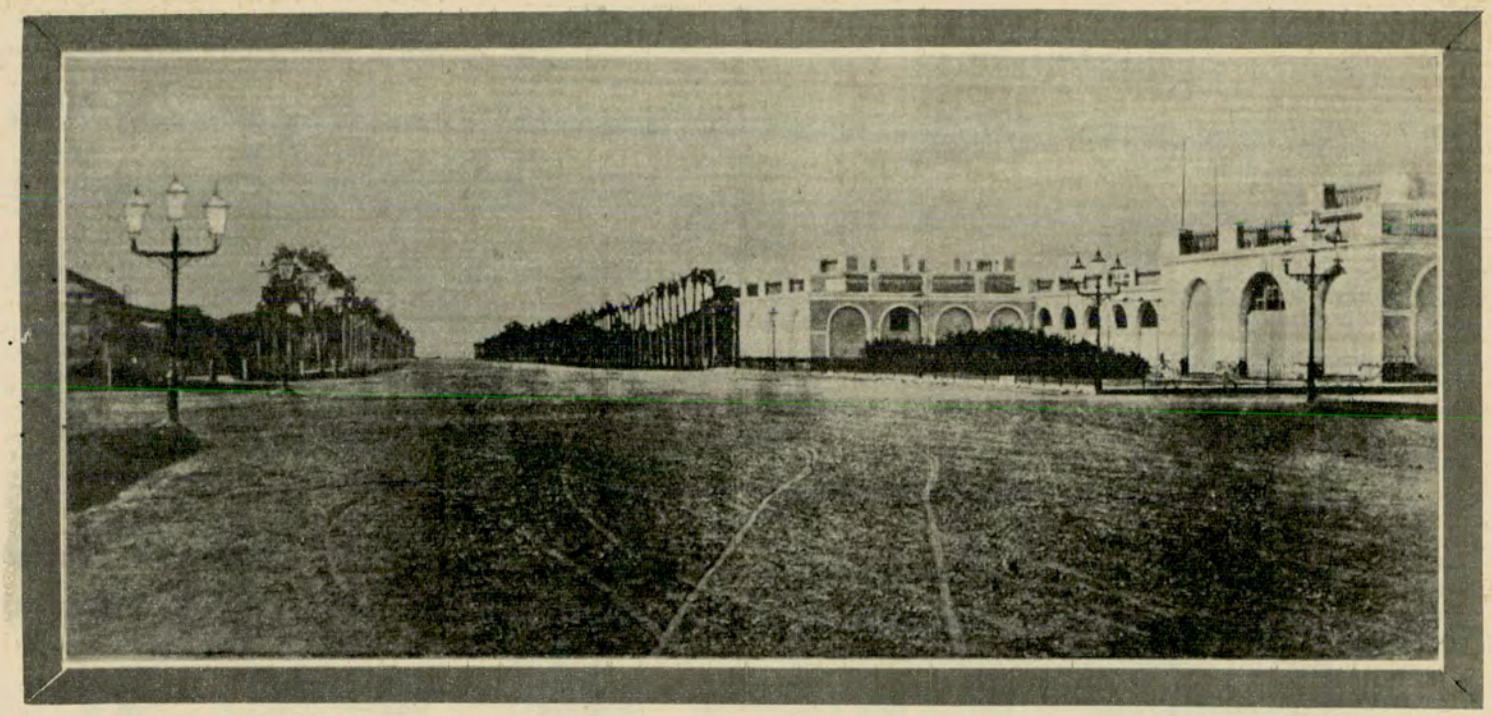
Monografía periodística de la historia de una ciudad

Por MARIA DE VILLARINO — *Para Autoclub*

A pique sobre las barrancas del Río de la Plata y en torno a una fortaleza de barro apisonado, se agrupó el primer núcleo de población que constituiría el origen de la *Villa de la Santísima Trinidad, Puerto de Santa María de Buenos Aires.*

Juan de Garay insistió en repoblar el mismo suelo en el que el tiempo había sepultado aquel pentágono de la Primera Fundación, cuya traza nos legara el alemán Ulrico Schmidl en su *Vera Historia*, de 1567, con la narración de sus peripecias. Así, un 11 de junio de 1580 la tierra de la extinguida ciudad de Mendoza sintió estremecer sus entrañas por una nueva gestación cuando Garay, desplegando el estandarte real a los primeros vientos del arribo, erigió sobre las barrancas del Riachuelo el *rollo de la justicia*: mojón primigenio que se erguía como un totem de honra a los antepasados, ostentando, clavado en su pecho, el pergamino del acta de la nueva fundación de Buenos Aires, bajo el signo de la cruz desnuda y de la espada apuntadora.

La primitiva aldea, de apenas 250 almas, fue un pequeño caserío de junco y barro amasado. Al frente, el horizonte del río, y al fondo, las



Antes de fin de siglo, éste era el aspecto que presentaba el actual Parque 3 de Febrero. Se observa la casa de Rosas, convertida luego en Escuela Naval, poco antes de ser destruida en 1899.

chácaras de labranza y pastoreo. Y hacia tierra adentro y muy adentro, la pampa, todo aquel trozo del país que, como lo describiría siglos más tarde el padre Cattaneo, no seguía siendo "otra" cosa que un desierto continuo donde apenas se encuentra, después de muchos días, algún árbol, siendo todo llanura y campo raso cuyo término, como el mar, no se ve en ninguna parte. Infinito bidimensional, cielo y tierra que, a través del tiempo inscribiría en la historia su proceso de civilización y barbarie, de miseria y grandeza.

Nace una ciudad

Por entonces la aldea era el nacimiento de una ciudad futura, la cabeza del gigante yaciente a lo largo de un territorio desconocido con las puntas de sus botas unidas en la Tierra del Fuego.

Al repartir las tierras el fundador dio a su planificación inicial la característica simetría que conserva la ciudad, la que, al desarrollarse con lentitud parsimoniosa durante los primeros siglos, iría adicionando cuadrículas sucesivas a los lotes y cuartos de manzana otorgados por gratuita dación a los primeros pobladores.

La más antigua relación que existe de la aldea de Garay es la de Enrique Ottesen, que arribó al Río de la Plata en 1599, y que la describe como un llano abierto, pobre y sin árboles, y con algunas casas dispersas cuyos habitantes, que subieron a bordo, eran *unos pobres diablos que no tenían vestido que ponerse en el cuerpo y mostraban los dedos de los pies que pasaban por la punta del calzado.*

A través de la cronología planimétrica que A. Taullard presenta y comenta en su obra *Los planos más antiguos de Buenos Aires*, podemos seguir el desarrollo de la ciudad desde su nacimiento, verla aquietada en el estancamiento de los primeros siglos y crecer desde el último tercio del siglo XVIII, en que comienza a despojarse de su saya ocre y a abandonar sus pobres sandalias para iniciar el paso agigantado que, poco a poco, la llevaría al punto de distinguirse entre las urbes más bellas y grandes del mundo.

Diversos viajeros a estas tierras aportan, a su vez, una suma de datos que nos permiten reconstruir la fisonomía que tuvo la ciudad en distintas épocas, así como su comercio, su vida, sus costumbres. Sabemos, por la imagen que nos da el mercader holandés Acarate o Azcárate de Viscay, en 1658, que *el pueblo está sobre terreno elevado, a orillas del Río de la Plata, a tiro de mosquete del canal, en un ángulo de tierra formado por un riacho llamado Riachuelo, el cual desemboca en el río a un cuarto de legua de la ciudad: ésta comprende 400 casas, no tiene empalizada ni muralla, ni foso, ni nada que la defienda sino un fortín de tierra circundado por un foso, que domina el río, y tiene diez cañones de hierro, el mayor de los cuales es de a doce. Allí reside el gobernador, que no tiene sino 150 hombres de guarnición, los cuales están formados por tres compañías comandadas por tres capitanes a los que nombra a voluntad y a quienes cambia con tanta frecuencia que difícilmente haya ciudadano rico que no haya sido capitán.* También se refiere a las casas, todas de un solo piso, hechas de barro y techadas de caña y paja, pero con habitaciones y patios espaciosos y con huertas colmadas de frutales y hortalizas. De los vecinos de la clase alta destaca sus gustos por las colgaduras, cuadros y ornamentos; por sus vajillas de plata y sus muchos esclavos, aun de aquellos que tienen sólo *un pasar tolerable.*

El plano de Bermúdez nos sitúa en una ciudad que en 1708 sólo contaba en torno de la Plaza Mayor con el fuerte (hoy Casa Rosada); con la pequeña Iglesia Matriz (hoy Catedral); con una *modesta casita* (el Cabildo) y con el Colegio de la Compañía de Jesús. También se delínean, en el mismo plano, los ya entonces viejos conventos de la Merced, Santo Domingo, San Francisco. En una carta del padre Carlos Gervasoni, de 1729 cuando, según sus cálculos, la ciudad tendría 24 mil habitantes, un tercio de los cuales eran esclavos negros, leemos que la mayor parte de las casas son fabricadas con ladrillos pero que todavía *quedan muchas de tierra y cubiertas de paja, habitadas por personas principales: entre ellas el Señor Obispo. En las ventanas*, agrega, *que no dan a la calle sino sobre los patios, usan talco, del que hay en las minas; en las que dan a la calle, ni yo ni nadie tenemos otro reparo contra el viento que las tinieblas. No se encuentran vidrios, a no ser que los traigan de Europa.*

El estado de las calles

Veamos ahora el estado de las calles, que, a ¡dos siglos! de la fundación de la ciudad aún carecían de

pavimento. *Los que viven en Buenos Aires* —escribe Juan María Gutiérrez en 1860— *y transitan por sus cómodas aceras no se imaginan cómo eran las calles del siglo XVIII. A mediados de él, en 1757, y a consecuencia de una lluvia continuada de treinta y cinco días, quedó el vecindario confinado en sus casas, alimentándose de viandas secas como en una plaza sitiada. Formáronse pantanos y tan profundas hondonadas, que se necesitaron poner centinelas en una de las cuadras de la calle Torres (Rivadavia) de las cercanías de la plaza principal, para evitar que se hundieran y ahogaran los transeúntes, principalmente los de a pie.*

Imaginemos el estado de aquellas calles. A esto agreguemos que las recorrían los albañales de aguas servidas; que los profundos fosos dejados por la extracción de la tierra para construir *formaban tales albardones que las cabalgaduras entraban nadando;* que los postes de atar caballos eran *verdaderos pesebres;* que los cerdos andaban sueltos por la ciudad y que se arrojaban en medio de los arroyos las almohadas y paños de difuntos.

El virrey progresista Juan José de Vértiz y Salcedo, oriundo de América (México), que al asumir en 1778 encaró el adelanto edilicio de la ciudad, encomendó al ingeniero Joaquín Antonio Mosquera un estudio de nivelación y empedrado. No era fácil emprender y realizar tal tarea sin impedimentos; uno de ellos, aunque parezca paradojal, era la resistencia que los vecinos oponían a la iniciativa argumentando que el paso de las carretas sobre la calzada empedrada conmovería los cimientos de los edificios.

Los vecinos de la calle Bolívar, de la Plaza Mayor a San Ignacio fueron los primeros en elevar el pedido de pavimento. Fue la primera cuadra que lo tuvo completo después del empedrado de las bocacalles para facilitar el tránsito de una a otra acera.

Fisonomía de la Plaza Mayor

La Plaza Mayor no le iba en zaga a las calles en cuanto a su estado. Era una superficie sucia y polvorienta en la que se veían las huellas profundas del paso de las carretas al mercado y que, como las calles, se transformaban en lodazales con las lluvias. El ruedo de los palenques eran verdaderos suelos de corrales fangosos y pisoteados. En estos dintornos los vendedores exhibían sus productos (carne, huevos, frutas, legumbres) sobre mantas de dudoso color. Animaba el cuadro un constante vaivén de gente, entre perros que merodeaban al acecho de los desperdicios.

En 1776 —a fines del gobierno de Cevallos y a principios del de Bucarelli— empieza a girar la idea de construir en la Plaza la famosa Recova desaparecida, que tantas veces atrajera nuestra curiosidad al repasar los dibujos y litografías del antiguo Buenos Aires; en particular aquéllas, las más perfectas, tomadas *in situ* por el ingeniero Enrique Pellegrini.

Lento fue el proceso de las tramitaciones anteriores a su realización. Retomadas éstas en 1774 durante el primer gobierno de Vértiz, reabiertas al asumir el virreinato en 1778, se llega a 1802, cuando el virrey Joaquín del Pino autoriza la construcción de la Recova, que estuvo a cargo del renombrado primer Maestro Mayor de obras de la colonia, don



Interesante apunte del antiguo Buenos Aires, captado desde una de las terrazas próximas a la actual Plaza San Martín.



Grupo de apuntes del álbum "Uso Costumbres del Río de la Plata", de Ca... Morel, tomados hacia 1845. Comprenden la vista de una casa desde el río, las lavanderas, un farolero y aspectos sociales diversos.

Juan Bautista Segismundo.

La Recova dividió en dos partes a la Plaza Mayor por medio de una arquería con una arcada central que las comunicaba: una, llamada Plazoleta del Fuerte, que daba frente al mismo; la otra, frente al Cabildo y la Catedral, conocida por Plaza de la Victoria después de las invasiones inglesas, en conmemoración del triunfo sobre los invasores.

Pasaron los años hasta que, en 1835, bajo el gobierno de Rosas, dado el estado ruinoso en que se encontraba el edificio, se manda, sin éxito, exponerla a la venta privada. En 1882, siendo intendente don Torcuato de Alvear, se autoriza definitivamente la expropiación para encarar el mejoramiento edilicio de esa parte de la ciudad. Dos años más tarde, las piquetas borran de la Plaza, en pocos días, la arquería de la Recova vieja, cuya historia física podemos resumir así: 36 años duró su gestión. Fue construida en nueve meses, ciclo exacto de la gestación; duró como la edad del hombre: 81 años, y, ya señalada la hora de su fin, fue demolida en cinco días.

Las primeras luces

Si graves fueron las penurias que soportaron nuestros antepasados por el estado de las calles, no fueron menores las que ocasionaban las tinieblas nocturnas de la ciudad. Y, otra vez Vértiz, "el de las luminarias", el 20 de setiembre de 1770 imponía, bajo pena de multa, en forma de *bando de buen gobierno, a todas las pulperías y quartos de oficio que tuvieran puertas a la calle, la obligación de poner de noche los faroles en las puertas, si las tenían abiertas.* El 2 de diciembre de 1774, se vuelve sobre el bando por no haber sido debidamente observadas sus disposiciones; *se agregan otras (todas ellas en materia edilicia) y se extiende particularmente en el alumbrado público en forma amplia puntualizando cada detalle y haciendo consideraciones tales como las de evitar, mediante la colocación de faroles, las frecuentes muertes, robos y otros excesos que se cometían al amparo de la oscuridad, y a la necesidad de meditar sobre el establecimiento de una iluminación a ejemplo de las ciudades más principales de Europa* (Historia del alumbrado de la ciudad de Buenos Aires por E. Raúl Vergara).

El primer alumbrado de esta clase, como es de suponer, cambió las tinieblas por sólo una escasa penumbra a base de velas de sebo colocadas dentro de un armazón de madera con un papel protector en lugar de vidrios. El alumbrado definitivo se haría efectivo en 1777.

Después de variadas formas de alumbrar las sombras en lugares y casas particulares por sistemas de bujías a velas se estearina y candilejas; de faroles fijos en las paredes o portátiles en la lanza de los serenos que recorrían las calles; del kerosene y el alcohol carburado, la noche del 25 de Mayo de 1856 la Plaza de la Victoria, el Cabildo y la Recova surgieron a la luz de 500 faroles de gas.

La electricidad tampoco irrumpiría triunfalmente en la ciudad. Diez años después de haberse ensayado en París se hizo, en 1853, el primer experimento en Buenos Aires. El precursor fue un francés radicado, don Juan Echepareborda. Como único comentario veamos la nota que publica *La Crónica* del 28 de mayo de 1854, con motivo de los festejos de Mayo de ese año: *Por la noche juegos artificiales e iluminación a gas, y para hacer más brillante la fiesta, el Señor Echepareborda colocó sobre la Recova Nueva, dos aparatos de luz eléctrica con los cuales anonadó los faroles de gas y aceite, enseñoreándose sobre la concurrencia que atónita de la belleza de aquella "Aurora Boreal", volvía*

los ojos hacia esos focos brillantes, verdadera maravilla de la ciencia humana. La Plaza estaba tan clara como el día, pudiendo leer los caracteres de lápiz y aun retratar al reflejo de aquella hermosa luz.

La cabeza del gigante

Al entrar al siglo XIX la ciudad había cambiado fundamentalmente de aspecto. En 1830, escribía el viajero francés Alcide D'Orbigny: *Pasaba Buenos Aires antes de la época en que llegó a ser residencia de un virrey, por la cuarta ciudad de América Meridional; pero desde aquella época apenas cede en nada a la misma ciudad de Lima.* Se refiere luego a la regularidad y buena edificación de sus casas de los barrios de la clase alta, blanqueadas cuidadosamente, con sus patios espaciosos al estilo español y sus rejas de hierro y pórticos con blasones de sus primeros dueños. Habla también de las calles rectas y anchas, no todas empedradas, pero de estrechas e incómodas aceras, *especialmente en muchos puntos, mucho más altas que las calzadas;* del movimiento comercial y ajetreo callejero, en fin, del centro urbano que por ese tiempo tenía visos de ciudad grande. Pero añade: *en honor de la verdad que describe,* que ése era el más hermoso cuartel de Buenos Aires, como quien dice la Calzada de Antín de Perís, porque el resto de la ciudad, habitado por los mestizos y los negros, tenía el aspecto más miserable.

Al promediar el último tercio de este mismo siglo Buenos Aires, aunque ya ciudad grande, no era más que una *gran aldea,* definida con la frase feliz de Lucio V. López, con menos de doscientos mil habitantes, mitad argentinos, mitad extranjeros, cuyo aluvión inmigratorio, al finalizar el siglo, vigorizaría sus músculos y aumentaría su población para entrar espectacularmente a la primera década del siglo XX, pasando de un millón de habitantes.

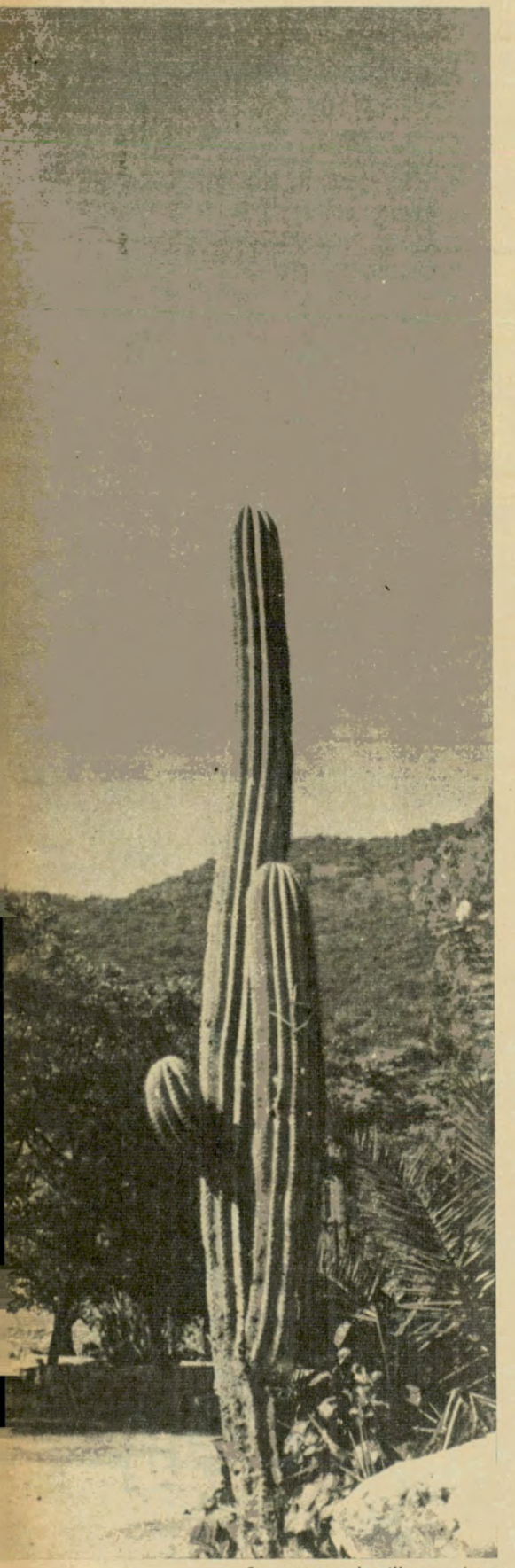
Los viajeros que desde entonces llegaban a Buenos Aires tenían la tendencia a compararla con ciudades europeas: al escritor y pintor francés Jules Huret, en 1909, le evoca a Londres *por sus calles estrechas, llenas de casas de banca, sus vendedores de cerillas y los negros cascos de sus policías; a Viena, por sus victorias de dos caballos; España entera, por sus lisas fachadas, de ventanas enrejadas. Y a París, por sus cafés en las aceras de la hermosa Avenida de Mayo.* Clemenceau, que llegó para los festejos del primer Centenario de Mayo, ve a Buenos Aires como una gran ciudad de Europa dando por todas partes la sensación de crecimiento prematuro, pero anunciando, por el adelanto prodigioso que ha tomado, la capital de un continente. *La Avenida de Mayo* —dice— *tan ancha como nuestros mejores bulevares, se parece a Oxford Street por el aspecto de sus escaparates y la decoración de sus edificios.*

Sin duda —escribe Adolfo Posada en el mismo año—, *la capital argentina tiene parecido exterior con muchas ciudades europeas.* Y añade algo más: *Buenos Aires ofrece el excepcional y curiosísimo fenómeno de una ciudad que camina sin cesar, conquistando la llanura, un tiempo inaccesible, sobre la base de cuanto hemos sido, uno de los centros propulsores más poderosos con que hoy la Humanidad se honra.*

Así fue creciendo la cabeza de gigante de la ciudad a la que sirviera de primera cuna la mísera aldea de Garay, allí donde se confundía una dualidad infinita: el espacio-pampa ofreciéndole la inmensidad para extender sus colosales miembros—, y el tiempo-soledad, para crecer y poblarla desde la gesta cimera hasta los días que corren.•



En primer plano, la Recova vieja, demolida en 1884. Dividía a la actual plaza de Mayo por la mitad. A continuación se encuentran el edificio de los "Altos de Escalada" y luego los conventos de San Francisco y Santo Domingo.



Sanagasta es la villa veraniega de La Rioja. Entre las sierras de Velazco este pintoresco rincón de la provincia exhibe una frondosa vegetación.

EL HUACO, TURISMO E HISTORIA

Bello rincón riojano inmortalizado por Joaquín V. González

Por JULIAN CACERES FREYRE

Para Autoclub

SIEMPRE he pensado que la única manera inteligente de hacer turismo es, no sólo recorrer y ver los paisajes y pueblos, sino compentrarse del sentir de sus habitantes, como asimismo tratar de tener un conocimiento veraz sobre el origen de los lugares visitados y si fuera posible indagar algo de su trayectoria histórica. De tal manera este turismo, sobre todo cuando se hace dentro del propio país, tendrá una concepción integral y de gran valor formativo para adquirir un dominio de su historia y su geografía, con sus aditamentos sociológicos, tales como el folklore y el costumbrismo.

Es por ello que, interpretando este concepto, que es evidentemente el que anima a AUTOCLUB, he preparado una serie de notas sobre lugares de nuestro país y en especial de La Rioja, provincia que posee muchos y grandes atractivos, prácticamente desconocidos para el turista.

Hoy me voy a referir al bello rincón serrano de Huaco, en las montañas del Velazco, que Joaquín V. González inmortalizara al dedicarle un capítulo de su libro clásico: *Mis Montañas*, la biblia de La Rioja, como tan acertadamente lo llamara Ricardo Rojas.

Viajando desde la ciudad capital de La Rioja por la ruta nacional Nº 75 se llega, en seguida nomás, a la puerta de la Quebrada, para subir a un camino de cornisa que bordea, en medio de una belleza agresiva de cardones y grises peñascos, al dique de Los Sauces, el embalse de agua que provee de riego a la ciudad. Luego se llega a Sanagasta, el pueblo verde de viñedos y nogales, donde los riojanos han establecido su ciudad de veraneo por el clima fresco y la proximidad a la capital (30 km.).

Se sale de Sanagasta subiendo una escarpada cornisa y se entra a un valle a través del cual se emprenderá una fuerte subida por camino



La pesca en el embalse de Los Sauces, cercano a la ciudad de La Rioja, es uno de los deportes que más adeptos concentra.

llano, para tomar luego una larga recta a la que se le denomina *la vista de Huaco*. Se entra así en un anfiteatro montañoso del complejo sistema que posee la sierra del Velazco; es un bolsón según la terminología geográfica. Altas cumbres rodean el campo por todos los rumbos y para salir de allí, el camino debe orillar por otra cornisa, lo que se llama la Cuesta de Huaco.

Huaco es hoy una muy pequeña población en la que se explota principalmente la ganadería y se hace algo de agricultura. En esta estancia, que fue propiedad de los antepasados y donde también vivieron los padres de Joaquín V. González, él pasó días de su niñez que se grabaron tan profundamente en su mente, que debió estamparlos en las páginas imperecederas de su ya citado libro.

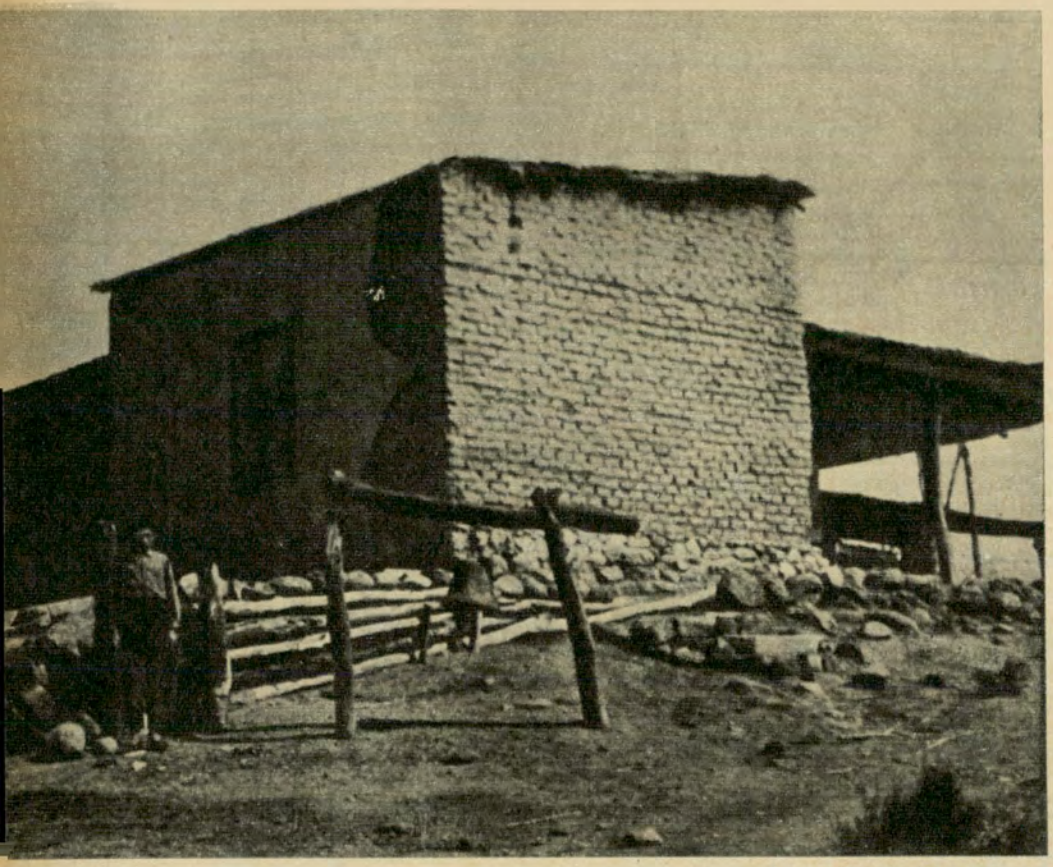
Origen de la voz "HUACO"

No se han puesto de acuerdo los expertos en toponimia y etimología indígenas acerca del origen de la voz *huaco*. Así, mientras Samuel Lafone Quevedo, en su *Diccionario de Catamarqueñismos*, expresa: *"En la región diaguita o cacana todo nombre de lugar puede pertenecer a esta lengua. La verdad es que una raíz «Hua» existe en todos estos idiomas, si bien no se puede fijar aún su valor léxico, que en quichua podría ser prole o algo que se le parezca, y en cacan ésta u otra cosa. Yo sospecho que "co" sea una raíz que signifique agua en cacan, y así el tema completo diría: El agua de Hua. Lo probable es que la voz sea del idioma cacan, propio de los diaguitas"*.

Dardo de la Vega Díaz, en su *Toponimia riojana*, refiriéndose a la etimología de este nombre de lugar expresa, después de transcribir lo dicho por Lafone: *"A pesar del respeto que nos merece el sabio Lafone, discrepamos con su etimología. Más probable es que Huaco venga del quichua Huac, que según el P. Mossi 'significa cosa que está aparte'. Pues este Huac que forma Guajcho, huérfano, apartado de sus padres, y Huaca, abalorio o riqueza escondida, apartada de la vista de las gentes, bien pudo dar Huaco o Guaco, referido a un paraje o valle, significando escondido o apartado, que conviene especialmente a nuestro Guaco dada su propia configuración geográfica en medio del Velazco"*.

Estoy de acuerdo con De la Vega Díaz y me parece más natural y racional su hipótesis. De cualquier manera parece ser que después del Gran Alzamiento de los Calchaquíes en 1627, los indómitos indios andalgalás que habitaban el fuerte del mismo nombre, fueron desnaturalizados o expatriados para evitar su contumacia y trasladados a este Huaco riojano. Cuando en el siglo XVIII regresaron a Andalgalá, denominaron a su vez Huaco a un barrio de este lugar, nombre que perdura en la actualidad.

Cuando el Huaco riojano era pue-



La capilla de Huaco es sin duda una de las más humildes del norte argentino. Obsérvese la colocación de la campana que llama a misa periódicamente.



Comienzo de la Cuesta de Huaco, donde todavía no se tiene idea de los repechos y cornisas que se prolongan por varios kilómetros en el viejo camino de Aimogasta.

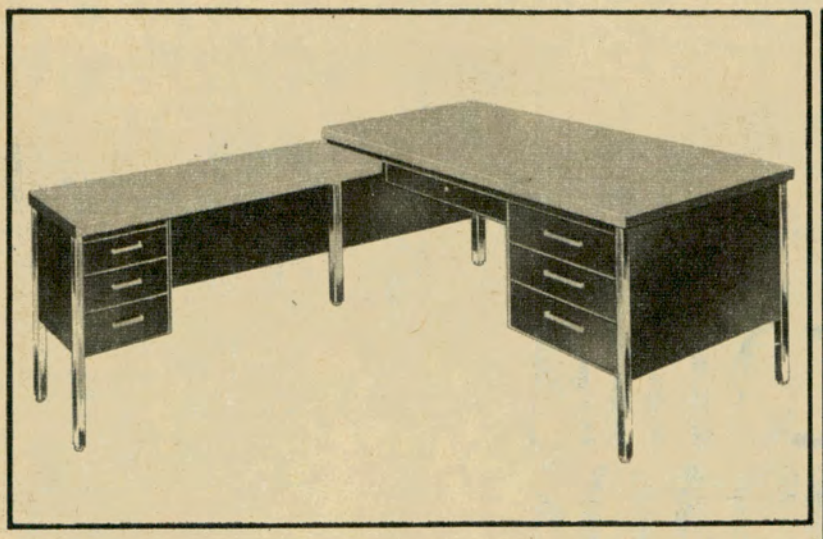
blo de indios, en 1719 había pertenecido al Maestre de Campo Ignacio Bazán de Pedraza y posteriormente a la Compañía de Jesús, la que tuvo allí una estancia para obtener alimentos para su colegio y convento de La Rioja y para los esclavos y catecúmenos que poseía en el mismo lugar.

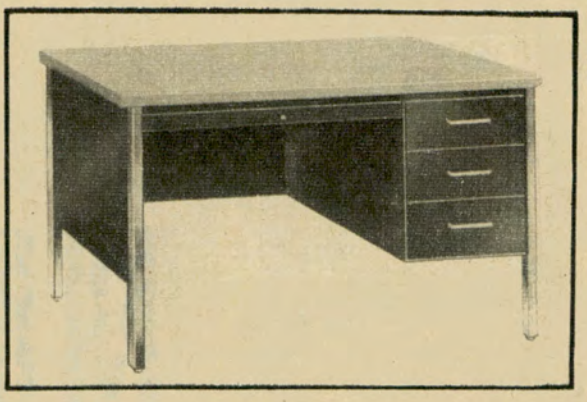
El antiguo dique

Fue en ese tiempo cuando se construyó el antiguo dique nivelador en cal y canto, que hoy todavía subsiste y es el que presta el servicio de poder levantar el agua de riego; de ese tiempo de los jesuítas no creo queden otras cosas, pues de la capilla que allí tenían y que González alcanzó a conocer, ya para 1905 no quedaban sino ruinas y el altar policromado que poseía había desaparecido. Lo que sí se conserva es una campana de bronce, sin fecha, que bien puede ser de ese tiempo, y una imagen del patrono del lugar, San Isidro protector de los labradores, preciosa imagen de madera de talla popular mestiza que pudiera haber pertenecido a la época jesuítica. Es una escultura de más de un metro de alto, que se conserva en perfecto estado. Inspirado en esta imagen, González escribió un relato legendario, evidente obra de invención literaria, que tituló *El patrono de Huaco*, y fue publicado como un capítulo de su libro ya citado.

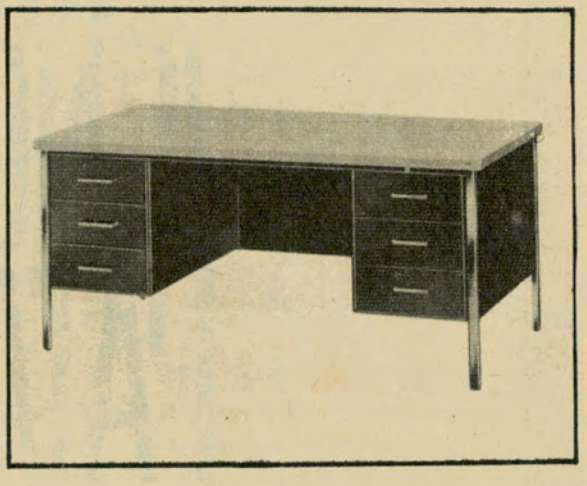
El bisabuelo de don Joaquín, un leonés llamado Fabián González, recibió Huaco *en dación de pago por lo que le debían las temporalidades de los regulares expatriados del nombre de Jesús, según consta de las diligencias practicadas en el año mil setecientos noventa y seis, ante el Obispo de la ciudad de Córdoba, de esta República, relativas a una capellanía sobre el mismo campo, habiendo dicha estancia pasado a su descendiente don Manuel Marcelino González* (abuelo de Joaquín). De allí que el padre del doctor Joaquín, que también se llamaba Joaquín, pasara temporadas largas en Huaco, especialmente en tiempo de la guerra intestina que animaba la montonera riojana, pues allí estaba más seguro que en su casa de Nonogasta, cerca de Chilecito. Era alrededor del año 1867, y Joaquín era entonces muy niño, pero recordaba bien esos momentos de angustia materna, cuando el padre fugitivo era algo misterioso para sus hijitos.

Queda aún en pie la vieja casona de los González y queda también permanentemente viva, la presencia de esa flora y esa fauna locales que él tan bien nos describiera en el mentado capítulo. Visitar hoy el lugar, apartándose una legua de la ruta nacional Nº 75, antes de cruzar el puente sobre el río Huaco, nos deparará singular sorpresa y nos dará oportunidad de cohonestar las afirmaciones de uno de los clásicos de la literatura argentina. •



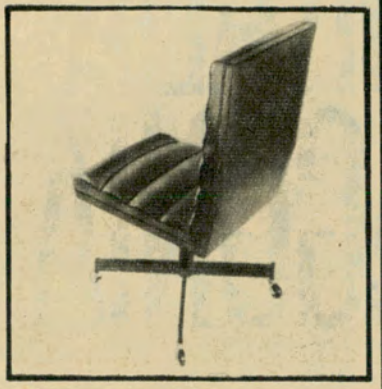


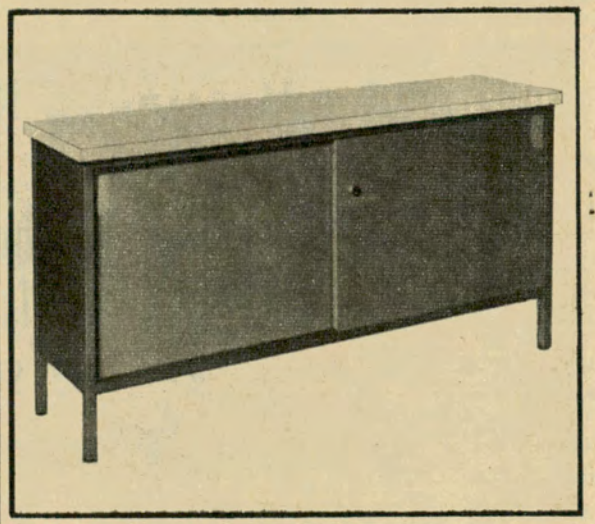
J 203



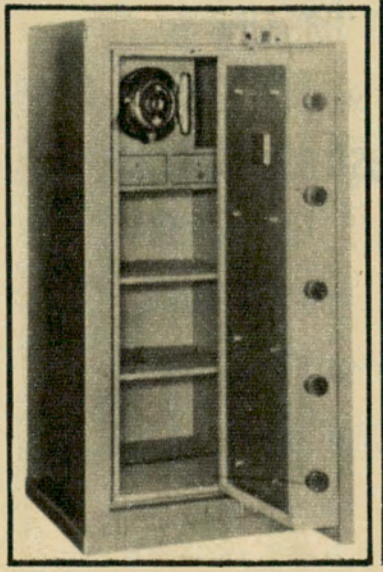
CAJAS FUERTES PUERTAS PARA TESOROS MUEBLES DE ACERO

Fabricantes









COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION

60 AÑOS DE PRESTIGIO EN EL AMUEBLAMIENTO DE EMPRESAS

D'Alvia Hijos

CANGALLO 462
T. E. 33 - 9649
BUENOS AIRES

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

NUESTRA IGNORADA PATAGONIA

No ha sido descubierta por nuestros artistas en la justa medida de su grandiosidad y de su problema

Por

ANA EMILIA LAHITTE

Para Autoclub

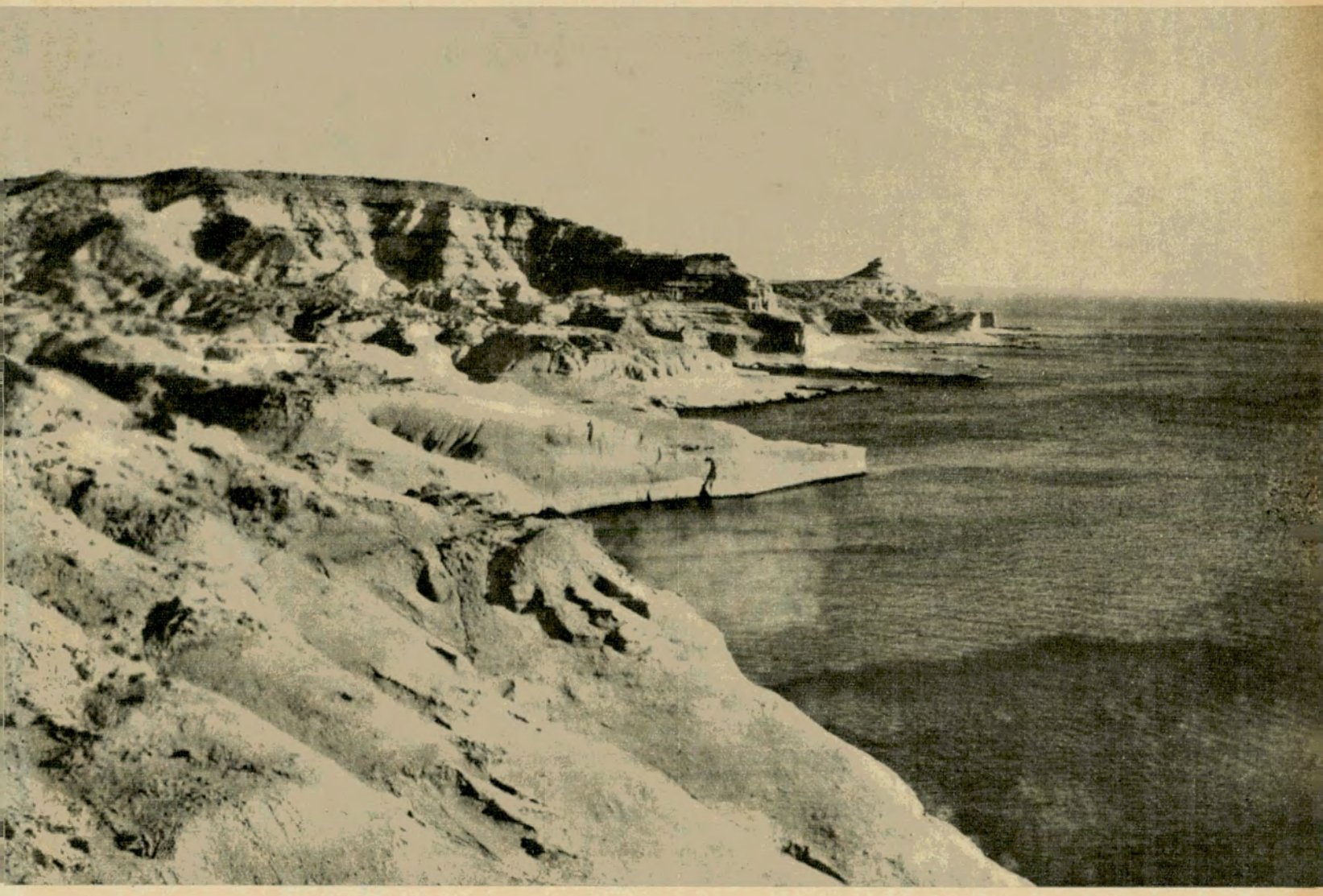
Aspecto general de la costa de la península de Valdés, en la zona de Puerto Pirámides, en el golfo Nuevo.

HUBIERA querido hablar del sur argentino como lo hago de otras regiones del país, asociando geografía y poemas Pero, paradójicamente, nuestra deslumbrante Patagonia prosigue siendo casi un mito para los escritores nacionales. Ni en su belleza, ni en su grave, angustioso llamado —actualmente en plena vigencia—, la Patagonia ha tenido la suerte de ser *descubierta* por los artistas nuestros, en la justa medida de su grandiosidad y de su problema.

En el último Encuentro de Escritores, promovido por la Subsecretaría de Cultura de la Nación, en diciembre de 1965, se trató el tema a nivel de S.O.S. Como debe tratarse. Tanto es así, que el corolario de esa actitud fue un convenio con la SADE para organizar un próximo Congreso de gente de letras allá en el sur. De esta manera se insinuaba un gesto simbólico de solidaridad intelectual, que ojalá llegue a buen puerto. Si se logra concretar esta *Operación Patagonia*, se conseguirá, por fin, que un grupo elegido de escritores se interiorice directamente de la tensa situación real y dé testimonio de ella. Quizá después de este acontecimiento, los lectores podrán disfrutar de páginas inspiradas que reflejen aquel bien llamado paraíso, en cuanto a su naturaleza privilegiada cuyo desvalimiento asistencial no concuerda, por cierto, con esa imagen.

Una lúcida explicación

Roberto Ledesma, en su *Geografía argentina vista por poetas* —libro de interés general, que debe figurar en las bibliotecas de los establecimientos educacionales y en las de quienes se interesen por *lo nuestro*—, Roberto Ledes-



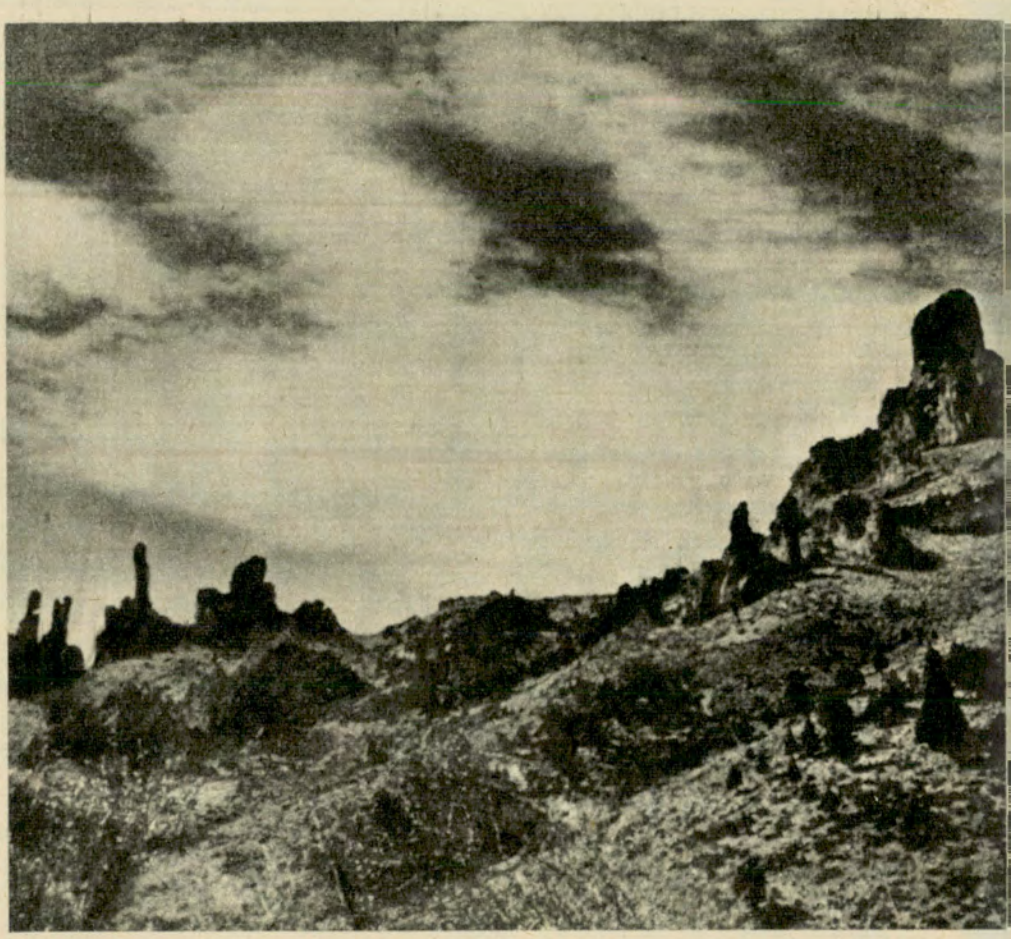
ma decía, explica con lucidez la carencia de poesía proveniente de los autores de la zona: *Desde que iniciamos esta peregrinación poética en el extremo norte de la república, desde Jujuy, en todas las provincias hemos encontrado poetas. Al pasar, ahora, la corriente del Río Negro, hemos de encontrar poesía nacida en otras regiones. Es un hecho que revela una realidad geográfica y, a la vez, una realidad espiritual. Geográficamente, bien lo sabemos, el territorio austral está apenas poblado, y mal podrían los temperamentos líricos asentarse allí donde sólo hay lugar para los hombres de acción.*

Y agrega Ledesma, en su intento de dilucidar esta carencia de poesía natal en una de las zonas que sugieren ser más exaltadas: *El hecho de que el lejano Sur, a pesar de todo tenga su poesía, poesía creada por poetas de otras regiones argentinas, es una prueba de cómo se ha ido incorporando al alma nacional la vastedad desolada que hasta no hace mucho estaba prácticamente aislada del cuerpo de la Nación.*

Esto es evidente: recordamos los poemas que llevan las firmas de Ricardo Rojas, Nicolás Cócaro, Rafael Alberto Arrieta, Gaspar Benavento, donde el sur emergía como un sortilegio fugazmente habitable, como una lejanía que nos pertenece y, sin embargo, todavía no se nos ocurre auténticamente nuestra. En cambio, la poesía raigal, nacida del poeta sureño (aquel Neuquén humano, aquel alto Valle del Río Negro; Esquel, brotado de sí mismo por conjuro del frío; San Martín de los Andes, con su lujo de estancias al pie de las montañas; Bariloche, cita de nieves y amancays...), aquella poesía, que es la que nos interesa que ingrese al poema por boca de sus habitantes, no existe.

Un viaje anual

Por eso, nos preocupa la incrementación ordenada del turismo a la Patagonia —que debiera ser una de nuestras principales fuentes de divisas— y que sólo se cumplirá, coherentemente, cuando parta de las escuelas, del pupitre de las escuelas argentinas, la organización



La erosión ha creado extrañas formas en los cerros del Valle Encantado, en la provincia de Neuquén

simplificada del viaje anual que cada grado o división secundaria sueña hacer. Algún día será cosa natural —no podrá ser de otra manera— recibirse de maestro u obtener el título de bachiller justamente el año en que se termine de conocer el país, de punta a punta: cada año una provincia, merced a los convenios de intercambio, a la habilitación de los bosques, para que acampen allí los contingentes jóvenes y se acostumbren a hacer *scoutismo*. Cada año un paso más, tierra adentro.

No es una utopía: es algo perfectamente realizable y que está en el espíritu de cinco millones de jóvenes argentinos: echarse a andar, alegremente, por los caminos de la patria. Conocer la patria, y, de hecho, amarla, pero no en teoría, como hasta ahora, a través de las frases o los discursos de circunstancias, sino palmo a palmo.

Poemas precursores

Vayamos ahora hacia alguno de los poemas precursores, que nos ofrecen la visión del Sur. Vayamos al extremo blanco de los hielos que ya conocen nuestra bandera y el perenne reclamo de su posesión. Estamos en las Malvinas. Y es José Pedroni, el gran poeta santafesino, quien nos la describe así:

Tiene las alas salpicadas de
[islotes.
Es nuestra bella del mar.
La patria la contempla desde
[la costa madre
con un dolor que no se va.
Tiene las alas llenas de lunares.
Lobo roquero es su guardián.
La patria la contempla. Es un
[ángel sin sueño
la patria junto al mar.
Tiene el pecho de ave sobre la
[onda helada.
Ave caída es su igual.
El agua se levanta entre sus alas.
Quiere y no puede volar.
El pingüino la vela. La gaviota
[le trae
cantos de libertad.
Ella tiene los ojos en sus canales
[fríos.
Ella está triste de esperar.
Como a mujer robada le
[quitaron el nombre;
lo arrojaron al mar;
le dieron otro, para que olvidara,
que ella no sabe pronunciar.
El viento es suyo; el horizonte
[es suyo.
Sola no quiere más.
Sabe que un día volverá su
[hombre
con la bandera y el cantar.
Cautiva está y callada. Ella es
[la prisionera
que no pide ni da.
Su correo de amor es el ave
[que emigra,
la nieve que cae es su reloj
[de sal.
Hasta que el barco patrio no
[ancle entre sus alas,
ella se llama Soledad.

Creo innecesario comentar la transparencia inspirada del poema de Pedroni. Nadie podía haber descrito con mayor ternura la helada sugestión de las Malvinas. Y creo, una vez más, que no estamos equivocados cuando echamos de menos esta clase de poesía argentina, dentro de la obsesiva deshumanización del arte actual, intelectualizado hasta el límite snob de la incoherencia y el absurdo.

Por cierto, no solamente lo descriptivo nacerá del sur argentino: aquellas distancias enormes, sólo cruzadas por el viento y el silencio, son propicias al más depurado subjetivismo, tanto como al alegato más realista. Allí donde el glaciar y la desolación dialogan interminablemente, Nicolás Cócaro anota:

Las nervaduras del hielo
recorren en luz el continente,
y un pájaro de fuego ilumina la



Inmenso banco de sardinas reunido
sobre la costa
del canal de Beagle,
en la isla de Tierra del Fuego.

soledad, el desamparo, nuestro
andar por entre helados
[glaciares.
Yo creo que tu presencia, oh,
[patria,
abro tu geografía como un
[clavel de piedra
y perfumo tu aire y la vida,
y el vuelo de los cormoranes,
[y recorro mis manos
como un manantial del deshielo,
en esa latitud dormida
de las altas y profundas aguas
del Señor.

Estos dos poemas integran la *Geografía vista por poetas* a que nos referimos al principio, así como muchos otros, representativos de diferentes regiones del país. No obstante las sensibles omisiones que, como toda obra de este tipo, acusa el volumen, es un valioso aporte de las Ediciones Culturales Argentinas, del Ministerio de Educación y Justcia, colección creada por el profesor Héctor Blas González, que aún sigue dando frutos sobre el planeamiento originario.

Ojalá que muy pronto quienes, como Roberto Ledesma —recientemente desaparecido—, salgan en busca de las cosas nuestras, adviertan en este privilegiado extremo de América Latina, esa maravilla y ese tormento que se llama Sur. •



Monumento al Cristo Redentor
levantado en el istmo
Carlos Ameghino, que conduce a la
península de Valdés,
en la provincia de Chubut.

EL TURISMO A LA TIERRA DEL FUEGO

Un problema de gobierno de alto interés argentino

Por
CESAR C. CARMAN
Para Autoclub



La ciudad de Ushuaia, capital de Tierra del Fuego, es la meta ilusionada de muchos turistas. Sin embargo, en razón de los inconvenientes que se mencionan en esta nota, muchas veces postergan el viaje para otra oportunidad.

EN el Nº 20 de esta Revista (Diciembre de 1964), en un artículo titulado "La ruta a la Gran Isla" me he ocupado con alguna extensión sobre la necesidad, que se acentúa con los años, de que nuestro gobierno promueva un entendimiento con el de la hermana y vecina República de Chile para hacer más viable y más corta la ruta de acceso por tierra, es decir, el camino abierto ante los automovilistas, los turistas motorizados por excelencia, hacia la Tierra del Fuego. Para volver sobre ese tema, que nunca ha tenido más "actualidad" que en estos tiempos, tanto por razones políticas como económicas, es conveniente recordar algunos datos geográficos y los antecedentes relativos al régimen vigente del tránsito carretero, supeditado más a la geografía política local, en la zona limítrofe con Santa Cruz, que a los accidentes de la topografía de la región.

Debe tenerse presente que la soberanía argentina, en la zona más meridional de nuestro territorio continental —digamos, para abreviar, en la región de la provincia de Santa Cruz, que mira hacia el estrecho de Magallanes—, no llega a la costa norte de esta histórica vía de agua. Desde el Cabo Vírgenes mismo (cuña terrestre sudoriental extrema nuestra, ya que la vecina Punta Dungeness de hecho está en territorio chileno), la línea limítrofe con Chile se aparta del estrecho cada vez más, y así queda bajo el dominio de nuestros vecinos una franja territorial que se va ensanchando hacia el oeste y, por otra parte, avanza también hacia el sur, formando la península piriforme de Brunswick, costeada por el Estrecho de Magallanes, que desciende en esa zona y sobre cuya orilla está la muy importante ciudad chilena de Punta Arenas.

Por otro lado, debe recordarse que la Gran Isla está dividida igualmente en dos sectores: un amplio triángulo, que ocupa la región oriental, es territorio argentino, mientras que la zona occidental, de extensión más o menos equivalente a la anterior, bañada por el curvilíneo Estrecho de Magallanes y por las aguas del Pacífico, más al Sur, pertenece a Chile.

En definitiva, de la información cartográfica que acabamos de resumir y con un mapa a la vista, se desprende que todas las posibles vías de acceso terrestre —salvado el Estrecho— hacia nuestra parte de la Tierra del Fuego, inevitablemente deben atravesar territorio bajo soberanía chilena. Anotemos en seguida que este hecho no constituye un obstáculo real para nuestras comunicaciones en este plano, ya que siempre hemos encontrado la comprensión y la colaboración de las autoridades del país hermano.

Pero algunas circunstancias de la situación existente deben y pueden ser mejoradas, y merecen la atención de nuestras autoridades por su importancia y por su gravitación en las comunicaciones con nuestra Tierra del Fuego; a este aspecto de la cuestión hemos dedicado precisamente el artículo mencionado al comienzo. Y porque entendemos que las comunicaciones por vía terrestre con la Isla, cuanto más fáciles, frecuentes, accesibles y cómodas sean, serán también el más útil instrumento para consolidar los legítimos intereses argentinos en nuestro territorio insular del Sur y para anudar más estrechamente sus vínculos espirituales con el resto del país, es que insistimos sobre el tema en esta nota. Creemos que estos resultados pueden ser obtenidos principalmente con el fomento de turismo, especialmente automovilístico, sin perjuicio de los beneficios económicos de orden general derivados del empleo de los transportes marítimos y aéreos; pero éstos, en el caso que nos ocupa, probablemente son menos eficaces que el automóvil del turista, instrumento más personal y directo que, por esta misma razón, sirve con mayor idoneidad para unir a los argentinos del continente con los de la Isla en una visión patriótica común.

Las circunstancias de hecho que perturban el incremento de nuestras comunicaciones terrestres con la Tierra del Fuego pertenecen a tres categorías distintas, que expondremos con forzosa brevedad:

1. —*La insuficiencia vial*: Es verdad que dentro de poco tiempo, así lo esperamos, la Ruta Nacional Nº 3, que a partir de Bahía Blanca corre prácticamente costeando nuestro litoral atlántico, estará totalmente pavimentada; pero las previsiones conocidas sólo hacen llegar el pavi-



La Bahía de Ushuaia es centro de diversas atracciones. El viaje hasta allí obliga al automovilista al cruce del Estrecho de Magallanes, por territorio chileno, con largos trámites aduaneros.

mento liso, por ahora, hasta Río Gallegos, es decir, hasta unos 65 a 70 kms. de nuestra frontera con Chile, contados en línea recta hacia el Sur. Dadas las características topográficas de la zona, la falta de un camino bien pavimentado no contribuye a estimular el impulso turístico, como es lógico. Por otra parte, el camino del lado chileno que continúa al nuestro y se prolonga hasta Punta Arenas es firme y está en buenas condiciones. Todo esto sugiere la conveniencia de que nuestra autoridad vial se preocupe del sector de la obra que faltaría completar hasta llegar al límite meridional con Chile, lo que de hecho dejaría expedita la ruta a la Isla, dentro de la cual y tanto en el sector chileno como en el argentino, las carreteras, si bien no son óptimas, son perfectamente transitables con un mínimo de precauciones que todo automovilista conoce.

2. —*El cruce del Estrecho*: Como ya hemos señalado en nuestra nota anterior en AUTOCLUB en 1964, existen dos lugares —ambos en tierra chilena— donde, por medio de balsas adecuadas, se puede atravesar el Estrecho: por la llamada Primera Angostura, paso marítimo situado frente a la Punta Delgada en territorio continental, y por el paso que une Punta Arenas con la localidad llamada Porvenir, en la zona chilena de Tierra del Fuego. Pero las diferencias son grandes entre ambos pasos.

En primer lugar, frente a la ciudad de Punta Arenas, el Estrecho, que debe ser atravesado, tiene un ancho de alrededor de 40 kms. aproximadamente, y las aguas, por esta misma razón, no siempre están muy tranquilas; en cambio, el paso de la Primera Angostura, frente a Punta Delgada, sólo tiene unos 5 a 6 kms., según las últimas estimaciones aceptadas; se atraviesan en pocos



minutos y, debido a su estrechez, las aguas se presentan generalmente propicias al cruce.

En segundo lugar, existe un factor importante que el automovilista común no desprecia: la distancia. Mientras que desde la frontera hasta Punta Arenas hay que recorrer alrededor de 200 kms., hasta Punta Delgada, después de pasar por la Estancia de Kimiri Aike y desviándose desde aquí hasta la costa, el total del recorrido, desde el límite internacional, es sólo de unos 55 kms. Es una diferencia.

Es claro que, para el turista motorizado, la visita a Punta Arenas, hermosa ciudad con buenos hoteles y comercios muy bien surtidos con artículos extranjeros —es "puerto libre"—, puede ser una excursión muy interesante y tentadora; pero, aparte de que también nuestras ciudades de Ushuaia y Río Grande gozan del régimen de "puerto libre" y ofrecen grandes atractivos para los turistas (y recordemos, de paso, que en Ushuaia y sus alrededores existen ahora excelentes hoteles, entre ellos el flamante "Albatro", que administra el Automóvil Club Argentino, al igual que el buen hotel "Los Yaganes", en Río Grande), el automovilista podrá extender su excursión hasta Punta Arenas, si lo deseare, a la ida o al regreso de Tierra del Fuego; pero lo que estamos tratando es respecto de la posibilidad de ofrecerle una alternativa que significaría una sensible economía de tiempo y distancia y una mayor comodidad para llegar a su destino.

Pero sucede que actualmente el automovilista no dispone de esta alternativa porque, por razones que respetamos pero que, a nuestro juicio, no benefician los intereses de ninguna de las dos partes interesadas —Argentina y Chile—, las autoridades del país hermano exigen que los automovilistas se alleguen, en primer término, a Punta Arenas, donde deben realizar todos los trámites aduaneros, inclusive los correspondientes al transporte de su vehículo a la balsa, y sólo después le permiten cruzar el Estrecho, sea desde la nombrada ciudad hasta la localidad de Porvenir, en Tierra del Fuego, sea regresando al embarcadero de Punta Delgada para atravesar los 5 ó 6 kms. que tiene en este lugar, hasta la localidad chilena de Espora, en la Isla. Es un innecesario recorrido de varios cientos de kilómetros.

Después de haber recogido minuciosas informaciones sobre este tema —inclusive la fundada opinión del Arq. Alejandro Maveroff, actual Secretario de Obras Públicas de Tierra del Fuego—, creo que el problema puede ser resuelto sin mayores dificultades, ni políticas ni económicas. Se trata simplemente de conseguir del gobierno chileno la habilitación, nada complicada ni costosa, de una oficina aduanera dentro del actual puesto fronterizo instalado en el límite internacional, donde nuestro camino procedente de Río Gallegos se une al del país vecino. Sabemos que la Comisión Argentino-Chilena de Vinculación Carretera y una Comisión interna de nuestro ministerio de Relaciones Exteriores se han ocupado del asunto y han propuesto una solución adecuada y satisfactoria para ambas partes; pero los gobiernos respectivos aún no la han aprobado, y es de suponer que este mutuo consentimiento no debe constituir una cuestión insuperable. Sería útil, en consecuencia, que se intente llegar a un feliz acuerdo.

3. —*Comodidades hoteleras*: Es sabido que en estos últimos pocos años, gracias a una mayor visión y mejor orientación de la iniciativa y empresas privadas y, más aún, a la decidida acción de algunos gobiernos provinciales (citemos la ejemplar actividad de los de La Rioja, Catamarca, Neuquén, La Pampa y Río Negro, para nombrar sólo algunos) que se han dado cuenta cabal de la extraordinaria importancia que para la economía local tiene el fomento del turismo, las construcciones hoteleras —hoteles, hosterías y especialmente moteles— con buena atención y confort moderno, han adquirido considerable impulso y paulatinamente las rutas del país van tomando animación mayor, estimulada por la seguridad que tales establecimientos, unidos a las estaciones de servicio, ofrecen a los automovilistas.

Podemos decir sin vano alarde, que en este terreno el Automóvil Club Argentino, asociando su esfuerzo orgánico a los de los entes gubernamentales y al de las comunidades civiles interesadas, y con certero juicio y visión del futuro, está a la vanguardia de esos planes progresistas. En realidad, esta Institución está creando las condiciones que harán posible el desarrollo acelerado de grandes corrientes turísticas motorizadas, tanto internas como procedentes del exterior. Y el país entero está recogiendo los frutos de esta política promocional, en la que el Club es solamente un dinámico agente de progreso y no persigue, en modo alguno, un beneficio lucrativo. Esto es obvio.

Con el criterio así enunciado y con el mismo propósito de bien público, quiero señalar aquí la necesidad imperiosa, de ya impostergable solución, de que sea construido un hotel de suficiente capacidad y confort en los aledaños de Río Gallegos. Debe recordarse que, merced a su situación geográfica, a esta ciudad meridional llegan necesariamente importantes y de ella parten frecuentes comunicaciones aéreas (por jemplo, Buenos Aires-Río Gallegos-Punta Arenas, Río Gallegos-Río Turbio, Buenos Aires-Río Gallegos-Ushuaia, etc.). Las respectivas líneas no siempre coinciden, por diversas razones, en sus horarios, lo que obliga a los turistas y viajeros en general a permanecer durante cierto tiempo a veces prolongado en la ciudad. Ahora bien, el aeropuerto está bastante alejado de la población —unos 10 u 11 kilómetros— y el costo del transporte hasta ésta es alto; por otra parte, las actuales comodidades hoteleras dentro de la ciudad son algo deficientes y nada baratas.

Estos antecedentes y circunstancias sugieren la necesidad y la conveniencia de abocarse sin demora a la solución del problema. Quizás esta solución estaría en la construcción de un hotel —con instalaciones de motel también— en la vecindad inmediata del aeropuerto, que dicho sea de paso, es actualmente zona militar. Pero pienso que no sería difícil llegar a un acuerdo entre las autoridades pertinentes —militares y de la Provincia—, que permitiría dotar a Río Gallegos, como ciudad y como aeropuerto, de esa indispensable comodidad hotelera que significaría un importante estímulo para el turismo, aparte de que quedarían de ese modo completados los servicios del transporte aéreo de pasajeros hacia y del Sur de la República. •

Medicamentos y seguridad en el tránsito

LA Revista "Auto", órgano oficial del Automóvil Club de Suiza, dedica en su última edición un interesante comentario a la posible influencia de ciertos medicamentos sobre la seguridad en el tránsito, a través del conductor que los ingiere.

Señala la publicación que, en Suiza, existen actualmente en el comercio alrededor de 30.000 medicamentos diversos. Muchos de ellos, aparte de su acción propiamente terapéutica, producen efectos secundarios, entre los que debe señalarse una especie de euforia, con acrecentamiento de la audacia y agresividad de quien los ingiere. Pero, consecuentemente, determinan una disminución de la facultad de dominio y contralor ante circunstancias peligrosas.

El empleo "legítimo" de medicamentos por el automovilista no necesita justificación, desde luego; pero tampoco sirve como excusa procesal en caso de un accidente de tránsito que pudo haber sido causado, directa o indirectamente, por el efecto secundario de la droga ingerida. Es aconsejable, por lo tanto, que en caso de duda el automovilista consulte a su médico tratante para saber si está en condiciones de conducir sin riesgo y peligro mientras está bajo la acción del medicamento prescripto •

CROGA pieles

a la vanguardia de la
industria peletera mundial

¡ahora y siempre!

CALIDAD
DISTINCION
Y DEPURADA
ARTESANIA

nutria - visón
astrakán
gato montés
ocelote
agneau - rasé
potrillo, etc.

A PRECIOS SIN
COMPETENCIA

CREDITO DIRECTO

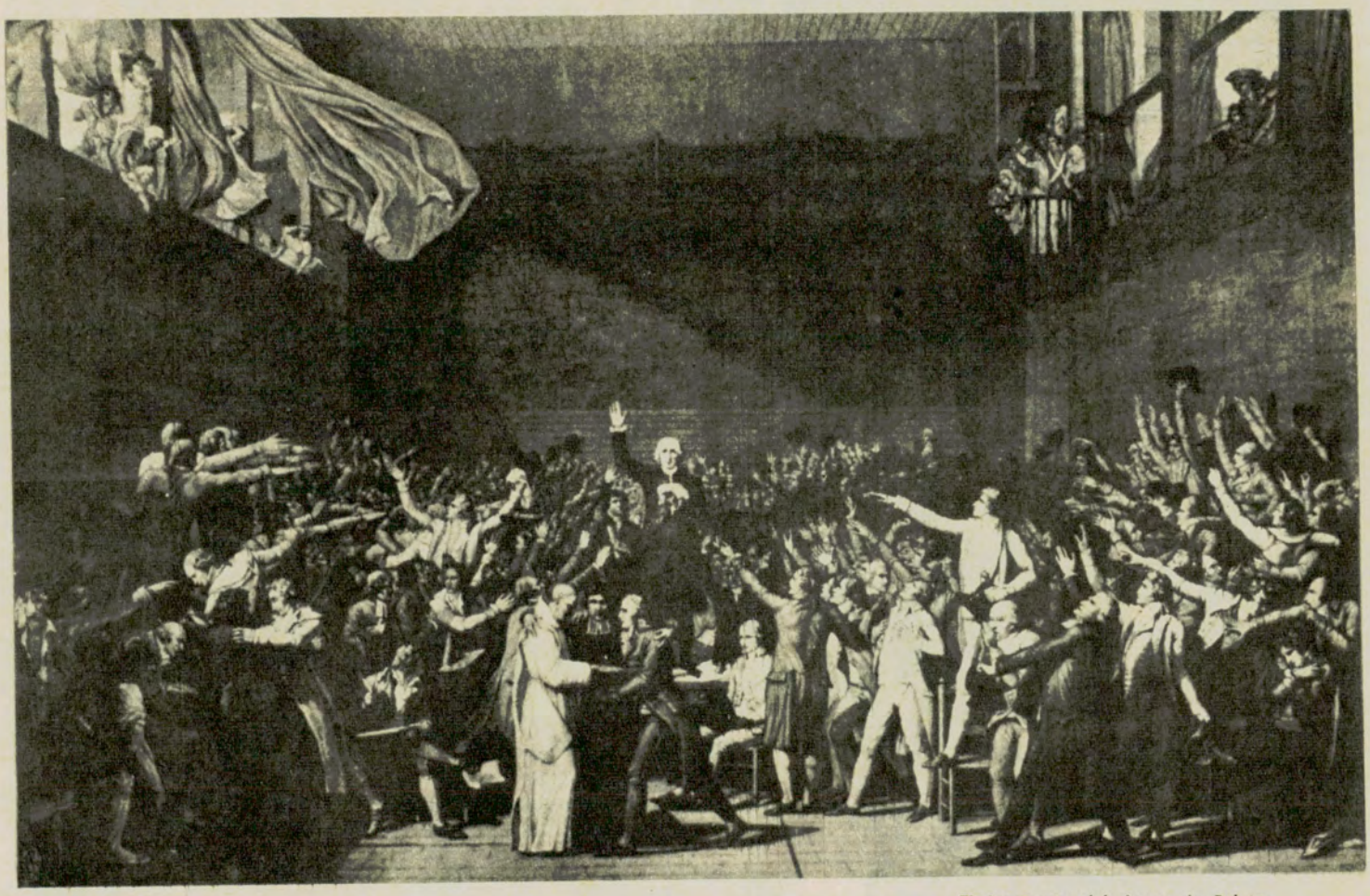


VISITE EL MONUMENTAL EDIFICIO
INTEGRAL DE LAS PIELES

CANGALLO 3866 - T. E. 87 - 0408 - 1136

LOS NOBLES EN LA REVOLUCION FRANCESA

Por JEAN GALLOTTI — Para Autoclub



El juramente del Juego de Pelota, en Versalles, el 20 de junio de 1789.

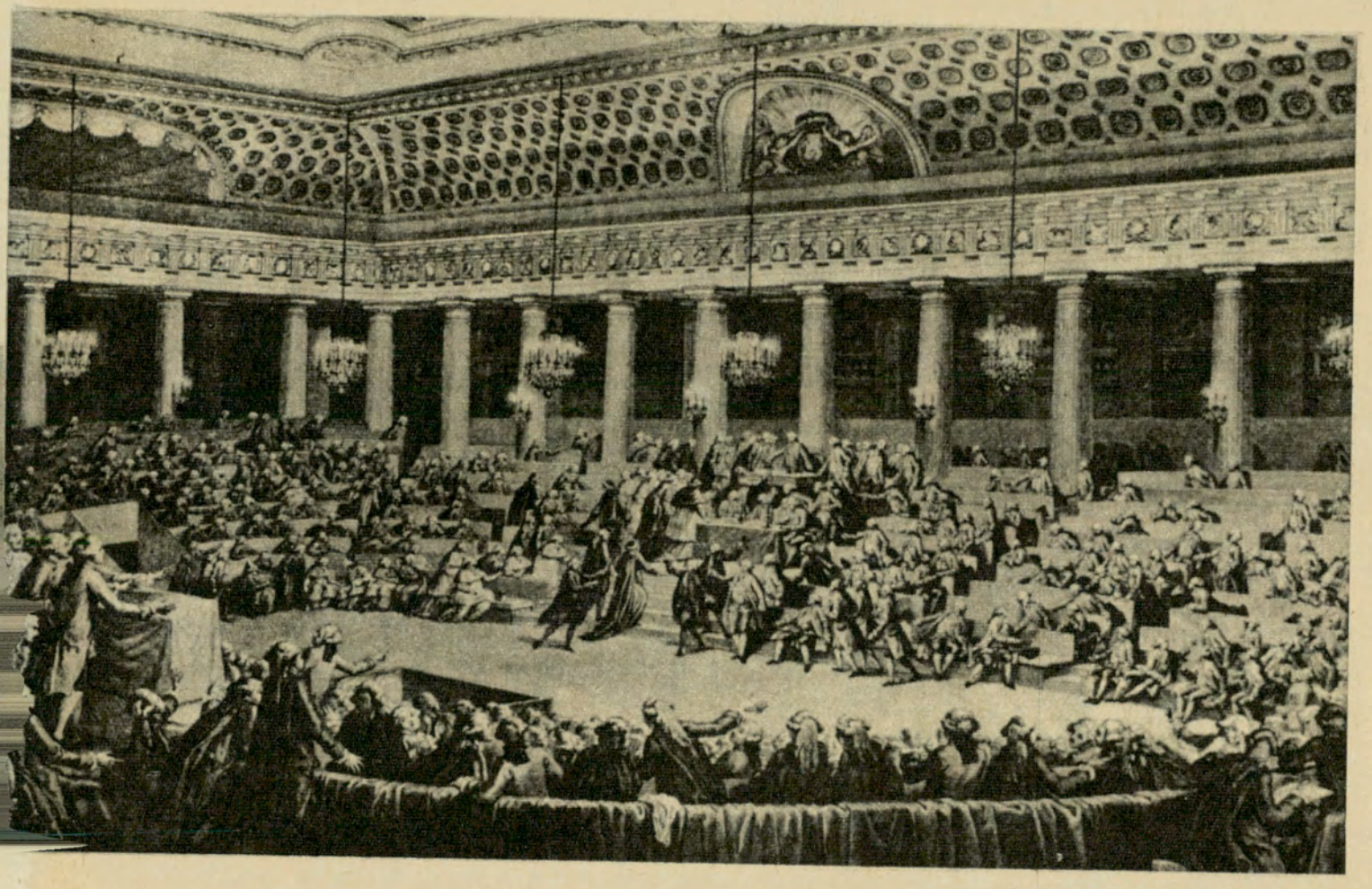
LA celebración anual del 14 de julio trae a la memoria el comienzo de la Revolución Francesa. Este acontecimiento, de trascendental importancia para la historia de Europa y, por consiguiente, del mundo, no es para muchos sino una serie de episodios sangrientos entre las clases populares y las clases privilegiadas. Suele pensarse en ciertos sucesos como la caída de la Bastilla y las Tullerías, las matanzas de setiembre, las ejecuciones durante el período del terror, la revuelta de los chuans y las invasiones de los ejércitos de los Príncipes.

A pesar de que efectivamente ocurrieron, estas cosas no reflejan la fisonomía total del período revolucionario. Hubo otros aspectos, como lo revela el siguiente relato de la inauguración de los Estados Generales de Versalles, la víspera del 5 de mayo de 1789: *Las calles estaban adornadas con tapices reales; los regimientos de guardias francesas y suizas formaban a todo lo largo una apretada línea desde Notre Dame hasta San Luis... Los balcones estaban engalanados con ricas colgaduras y las ventanas estaban atestadas de espectadores... Los nobles vestían pantalón negro, con frac y puños de tela dorada; sobretodo de seda, corbata de encaje, sombrero de tres picos con plumas estilo Enrique IV; los clérigos llevaban sobre su balandrán un gran manteo y un bonete cuadrado; allí estaban los obispos con sus vestiduras moradas y su roquete; los miembros del Tercer Estado iban vestidos de negro con sobretodos de seda y corbatas de batista. Esos eran los que formaban el desfile. Multitud de espectadores aplaudían a nuestro paso... brillaba la alegría en todos los ojos... se esforzaban por vernos llegar y nos seguían con la mirada hasta habernos perdido de vista.*

A la llegada a San Luis los tres estamentos tomaron asiento en los bancos instalados en la nave de la iglesia. El Rey y la Reina se situaron bajo un dosel de terciopelo morado adornado con flores de lis do-

Desempeñaron un importante papel en la elaboración de las reformas

(COLABORACION SUMINISTRADA GENTILMENTE POR LA EMBAJADA DE FRANCIA.)



En la sesión de la Asamblea Nacional, celebrada en Versalles la noche del 4 al 5 de agosto de 1789, la nobleza y el clero renuncian a todos sus privilegios.

radas; los príncipes, las princesas, los altos dignatarios de la Corona, las damas de palacio..., espléndidamente ataviados y cubiertos de diamantes... ocupaban el recinto que se les había reservado.

Llevaron el Santo Sacramento al altar al son de una bellísima música... Monseñor de la Fare, obispo de Nancy, pronunció el discurso de apertura... Al día siguiente los diputados se reunieron en la Salle des Menus. La Asamblea, con ser menos impresionante, no era un espectáculo menos magnífico que el del día anterior.

La aristocracia y las reformas

Estas líneas de las memorias del marqués de Ferrières revelan, como se ve, que no había nada en común con las atrocidades de la guerra civil, si bien la armonía no había de durar mucho en esos Estados Generales que luego se convirtieron en Asamblea Constituyente.

Además, muchos no conocen el importante papel que desempeñó la aristocracia en la elaboración de las reformas. Las ideas subversivas difundidas por los escritores del siglo XVIII habían sido acogidas con un entusiasmo que, fuerza es reconocerlo, iba acompañado de cierta curiosidad y cierto diletantismo, en muchos de los salones de la más alta sociedad.

Por otra parte, la Revolución Americana había ofrecido una oportunidad a algunos audaces caballeros para arriesgar su vida en aras de los principios de la libertad que tanto estimaban. Uno de ellos, el marqués de La Fayette, había adquirido, en compañía de Jorge Washington, una experiencia política que le permitió convertirse en una gran figura de la historia. Los que le habían acompañado, aunque no adquirieron su fama, regresaron de todos modos con un hondo sentimiento de admiración por las instituciones creadas allende el Atlántico. Entre ellos figuraban los condes de Lameth, que

fueron además miembros de los Estados Generales. Pero inclusive, ciertos señores aún más encumbrados habían adquirido algunas de las nuevas ideas. Participaban de ellas príncipes de sangre real, y uno de los más poderosos, el duque de Orléans, cabeza de la rama colateral de los descendientes de Luis XIII, fue hasta tal punto a la vanguardia de los acontecimientos que, después de la caída del trono, votó inclusive, por la ejecución del Rey. Su hijo, el duque de Chartres, combatiría más tarde en los ejércitos de la República y sería luego el rey-ciudadano Luis Felipe. Este modo de pensar llegó hasta el hermano menor de Luis XVI, el futuro Luis XVIII, que en 1788 manifestó ciertas tendencias liberales y obtuvo una momentánea popularidad al conseguir que el número de diputados del Tercer Estado en los Estados Generales fuese igual al de los otros dos estados juntos.

Hubo dos revoluciones

Es de señalar que, en realidad, hubo dos revoluciones sucesivas que fueron muy distintas, aunque estuvieron relacionadas entre sí. La primera fue una revolución relativamente pacífica, que duró tres años y transformó el poder absoluto en una monarquía constitucional. La segunda, el período de terror, que se caracterizó por los levantamientos internos y la invasión.

Hay un hecho indudable, y es que ningún miembro de la alta nobleza siguió en el Gobierno durante el segundo período, salvo el duque de Orléans, que pagó este privilegio con la cabeza. No obstante, la primera de estas revoluciones recibió, es cierto, el apoyo de la efervescencia popular, pero fue la aristocracia la que dio la orientación y el impulso.

El más eminente de todos los nobles que participaron de ella, tanto por la importancia de su participación al frente de los acontecimientos como por su personalidad, fue el conde de Mirabeau. Era Mirabeau un espíritu revolucionario, impetuoso y ávido de destacarse. Su padre, el marqués de Mirabeau, decía de él que era un *halcón que tiene su nido entre cuatro torreones.* Era un orador valiente, cuya voz atronadora dominó y dirigió las tempestades que pusieron fin a todo un pasado.

Rechazado por sus pares, a quienes escandalizaban sus actividades, se hizo mercader de paños para perder sus títulos nobiliarios y poder así ser elegido para el Tercer Estado. Una vez en él, movido por la violencia de su carácter tanto como por sus gustos aristocráticos, libró un doble combate para acabar con el despotismo y para mantener la monarquía. Murió en plena gloria, cuando se había dejado comprar por la Corte, pero la idea popular que de él se conserva es la del hombre que el 23 de junio de 1789 osó replicar al oficial enviado por el rey a disolver la Asamblea: *Id a decir a vuestro señor que aquí estamos por la voluntad del pueblo, y que de aquí no saldremos más que por la fuerza de las bayonetas.*

Al principio de la existencia de la Asamblea, el Tercer Estado se constituyó aparte de los otros estamentos y quedó relegado en el Juego de Pelota porque, aparte de Mirabeau, no tenía oradores capaces de participar en los debates, y por eso no pudo hacer uso pleno de sus miembros hasta que empezó a hacer sentir su poder y se le unieron algunos de los diputados de la nobleza y el clero. El movimiento lo inició el clero de provincias. Siguieron varios prelados y luego se presentaron cuarenta y siete caballeros en el Juego de Pelota, donde fueron acogidos con alegría. Todos resolvieron, como dijo uno de ellos, *trabajar en común por la regeneración pública.*

Este cambio de posiciones dio lugar a la unificación de la Asamblea que en la famosa noche del 4 de agosto iba a derribar, como se derriba un árbol, todo un edificio social que databa de la Edad Media.

Sentimiento fraternal

Durante la formulación de la Declaración de los Derechos del Hombre, el vizconde de Noailles, el duque de Aiguillón y el vizconde de Montmorency subieron a la tribuna y propusieron la abolición de todos los injustos derechos y usos que oprimían a las provincias. Un propietario bretón vestido con ropas de campesino, Leguen de Kerendal, hizo una terrible descripción del sistema feudal. Una especie de embriaguez se apoderó de la Asamblea. Cada uno renunciaba a sus privilegios. La nobleza dio el ejemplo, que fue seguido por el clero. En esa sola noche fueron abolidos los siguientes privilegios: la servidumbre, las jurisdicciones señoriales, los derechos exclusivos de caza y de palomar y conejar, la venta de cargos públicos, los privilegios especiales en los municipios y provincias y la obtención de pensiones sin justificación; se aprobaron decretos para la redención de los diezmos y derechos señoriales, la igualdad de contribuciones, la admisión de todos los ciudadanos a los cargos civiles y militares y la reforma de la tutela.

La caída de la Bastilla y las sediciones populares que se producían por doquier, estimularon indudablemente este sentimiento fraternal que llegó a ser casi una manía de desinterés, y a la que más de uno de los entusiastas iba a renunciar luego. No por ello es menos notable que este movimiento recibiera su impulso de los círculos superiores. Sirva de ejemplo el siguiente pasaje de Chateaubriand, teniendo en cuenta, naturalmente, las reservas impuestas por la intransigencia de ese autor:

Los golpes más poderosos contra la vieja Constitución del Estado fueron los que le asestaron los caballeros. Los patricios empezaron la revolución, los plebeyos la terminaron. Lo mismo que la antigua Francia debe su gloria a la nobleza francesa, la joven Francia le debe su libertad. •

J 265
PARA LUSTRAR basta
GRUMETE
13 14 16 18
LUSTRA AUTOMOVILES, MUEBLES, HELADERAS, ETC.,
TAMBIEN LIMPIAMANOS GRUMETE
Solicítelos en estaciones de servicio, bazares y ferreterías.
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



Una vista aérea de Tel-Aviv. En primer plano, el edificio del moderno y confortable hotel Dan.

VIAJE a ISRAEL

Un pueblo henchido de pasado se proyecta pujante sobre un futuro de progreso

Por FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ

Para Autoclub

HUBIERA querido entrar en Israel por mar, como llegaron los invasores y los comerciantes a los puertos de Fenicia y Palestina, en la más remota antigüedad. O por tierra, como llegaron del norte, del este o del sur, del desierto siempre, otros pueblos invasores y otras caravanas de mercaderes, balanceándose sobre las gibas de los amarillentos camellos, y como llegó Moisés, procedente de Egipto, al frente del pueblo hebreo, luego de la travesía, azarosa y terrible y de larguísima duración, del desierto. Pero llegamos, mi esposa y yo, invitados por el gobierno de Israel, por el aire desde Atenas, en un rápido vuelo por sobre las islas griegas y el Mediterráneo oriental, *el mar color de violetas* que cantó Homero.

El avión aterriza en el aeródromo de Lud, al sudeste de Tel Aviv. Llegamos de noche. Nos espera, con un hermoso ramo de claveles, el funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores de Israel, que será nuestro acompañante



Edificios confortables y modernos reemplazan a las primeras escuelas improvisadas en construcciones precarias.



Las reinas de belleza en Israel son radiantes embajadoras de la bisutería fabricada en el país.

VIAJE a ISRAEL

y nuestro guía durante toda nuestra gira por Israel. Se llama Nahum Megged. Es licenciado y fue secretario general del Instituto de Relaciones Culturales Colombo-Israelí en Medellín (Colombia), durante varios años. Joven y culto, de espíritu fino y sensible, conocedor del pasado y del presente de Israel, se sabe páginas enteras de la Biblia de memoria. No hubiéramos podido tener un cicerone mejor que él en este bello país de ensueño que es Israel. Y con los rojos claveles, un saludo a los recién llegados. *Al pisar tierra de Israel* —reza la tarjeta—, *con alegría la tierra de los profetas les da la bienvenida.*

Estamos pisando la tierra de Canaán, la Palestina y la Tierra Santa de ayer. El Israel de hoy. La tierra de Abrahán, tronco de la raza hebrea, y de Jesús. Y tierra también en la que vivieron, durante largos años, los árabes, discípulos de Mahoma. La cuna de una de las más viejas religiones del mundo, inspiradora, a su vez, del cristianismo y del islamismo, religiones monoteístas las tres, y de gran expansión universal. La tierra de la Biblia. Del Viejo y del Nuevo Testamento. La tierra de los grandes poetas, tan leídos y admirados por mí, desde mi juventud: el David de los Salmos, el Salomón de los Proverbios, del Eclesiastés y del Cantar de los Cantares y los profetas. La tierra donde brotaron esos cuatro ríos de inextinguible ternura y poesía que son los cuatro Evangelios. El corazón me golpeaba fuertemente en el pecho. La historia iba a descorrer sus velos y yo entraba, desde el Génesis, en ese torrente, ora calmo, ora tempestuoso, que no deja de correr y que fluye desde los comienzos de la vida del hombre sobre la tierra, hasta nuestros días.

Tierra en la que dice Dios a Abrahán (Génesis, cap. XVII, vers. 8): *Y te daré a ti y a tu simiente después de ti, la tierra de tu peregrinación es toda la tierra de Canaán en heredad perpetua y seré el Dios de ellos.*

❖

De Lud en auto a Tel Aviv. Campos, poblaciones de reciente data. Casas blancas y árboles verdes, bajo un cielo azul purísimo. Antes de Tel Aviv, pegada a ella, la antigua ciudad filistea de Japho o Japha, una de las más antiguas del mundo, mencionada en las escrituras egipcias y asirias, de la que Tel Aviv empezó a surgir, hacia 1909, como un suburbio. Japho —restos de murallas ennegrecidas, estrechas y tortuosas calles— fue el primitivo puerto de Jerusalén y su fundación fue atribuida a Jafet. Según la tradición, en ella se construyó el Arca de Noé, y por su puerto entraron, de lejanas tierras, las ricas maderas que se utilizaron en la construcción del Templo.

Esta es Tel Aviv, la ciudad más grande de Israel, con cerca de medio millón de habitantes, fundada hace exactamente cincuenta y cinco años. Calles anchas y rectas. Edificios modernos. De vidrio y acero muchos. Otros, de vivos colores. Monobloques residenciales, con árboles en los jardines y plantas y flores en los balcones y terrazas. Esta es la bulliciosa y alegre avenida Dizengoff, flanqueada de altos edificios rutilantes, y, abajo, de cafés sobre las aceras, como las famosas terrazas de París, las mesas llenas de parroquianos bajo los toldos de colores. Ciudad comercial e industrial, en la que nos detenemos en el



Un sacerdote se dispone a abordar la rauda lancha que momentos después lo llevará a Tiberíades.

edificio, moderno y de audaces líneas, de la famosa Orquesta Filarmónica Israelí, en el Museo Municipal, en la Galería de Artes. Yendo de sur a norte, la plaza Herbert Samuel, las excavaciones arqueológicas en plena marcha, y el viejo puerto de Japho, el monumento a Shalom Ash y los modernos barrios del centro. Partiendo de la plaza Dizengoff y yendo por la avenida del mismo nombre hacia el norte, pasamos por el flamante Hospital Municipal, por el Museo Haaretz, que visitaremos luego, y por el Centro Cultural Friedrich Mann, el Teatro Nacional Habimah y el Z.O.A. Hause y la tumba de Bialik.

Alojados en el hotel Sheraton, dedicamos una mañana al Museo Haaretz, que constará de varios pabellones que se alzarán, como los ya existentes, sobre una rampa, en los terrenos de la futura, y también levantada en parte, Universidad. El primer pabellón está dedicado a la colección Moses, de vidrio antiguo, la tercera en su género en el mundo; edificio casi circular, revestido de mosaicos de color turquesa, en el que se exhiben los antiguos y modernos objetos de vidrio, algunos de un valor artístico extraordinario, y dispositivos que explican la evolución de la industria del vidrio a través de los siglos. El segundo pabellón lo constituye el Museo Numismático Kadman, de líneas rectas y modernísimas, revestido exteriormente de mármol de Galilea de color marrón claro, sin ventanas al exterior, para que la luz artificial y el aislamiento ayuden a crear un clima de antigüedad en el recinto. Todas las paredes son de vidrio y el salón de exposición se desarrolla alrededor de un patio central. En las vitrinas, que se suceden sin interrupción a lo largo de toda la exposición, divididas en doce secciones, se exhiben los medios primitivos de pago, anteriores a la invención de las monedas, y monedas y medallas, desde las más antiguas hasta las de uso actual (unas ocho mil monedas y unas dos mil doscientas medallas en total). Monedas fenicias, griegas, romanas, judías, bizantinas, de las cruzadas, árabes, turcas, y monedas y billetes del Estado de Israel, desde la constitución de éste hasta nuestros días. El tercer recinto o pabellón del Museo Haaretz, está dedicado a la cerámica antigua y posee asimismo riquísimas piezas, la mayor parte halladas en las excavaciones que realizan a diario los arqueólogos israelíes en muchos lugares del país.

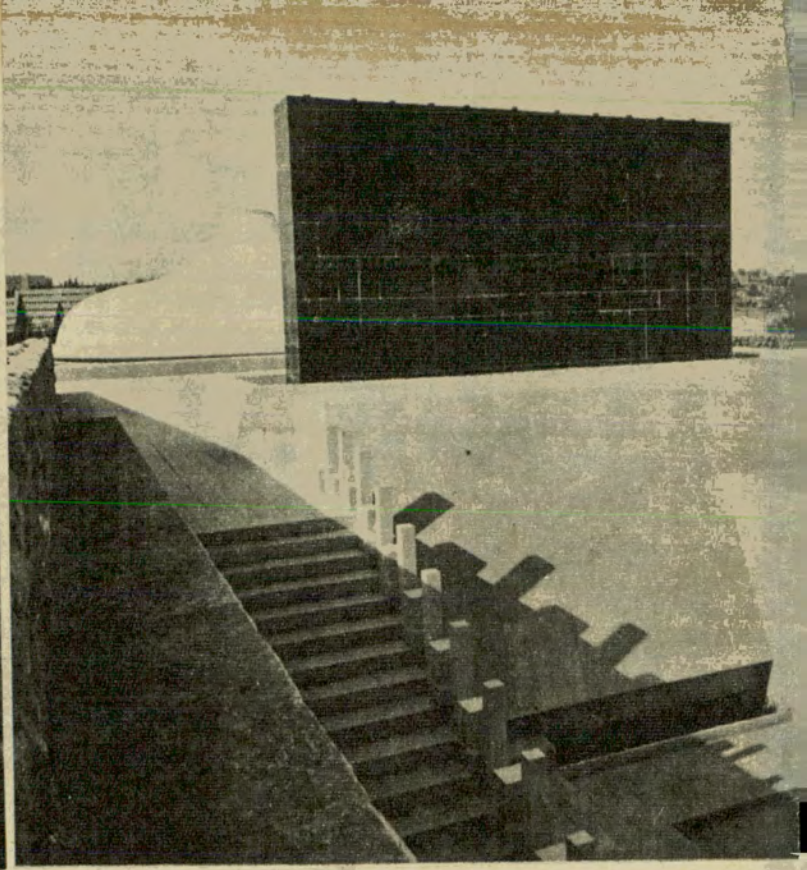
Visita inolvidable, también, la que hicimos una mañana a la Histadrut, la Organización General de Trabajadores judíos, a la que están afiliados, a través de los distintos sindicatos, más de medio millón de socios, es decir, un quinto de la población de Israel, y de la que forman parte los obreros, los empleados, los agricultores, los funcionarios, los profesionales y, en general, todo el que vive de su trabajo en Israel. Recorrimos las vastas oficinas y dependencias, su biblioteca, sus aulas, y nos interiorizamos del papel preponderante que desempeña en la vida y en el progreso del nuevo Estado, como institución y fuerza que colabora estrechamente con el gobierno para el logro de dicho progreso y para el mejoramiento de dicha vida en todos sus órdenes. Su propósito principal es luchar contra la explotación del hombre que trabaja y lograr un mejor nivel de vida para todos. Posee cooperativas, cajas de ahorro, un servicio admirable de asistencia social, líneas de ómnibus para el transporte de pasajeros y, entre otras empresas, la constructora más grande e importante de Israel, que ha construido ya más de 100 mil viviendas y es factor decisivo en la producción y comercialización de productos agrícolas. En la sección o departamento de actividades culturales pudimos apreciar la acción intensa e inteligente que desarrolla la Histadrut por medio de sus escuelas y cursos de capacitación profesional, de sus bibliotecas, de sus espectáculos teatrales y cine, conciertos, organización de coros, etc.

✥

De Japho, o Japha, en la antigua Judea, y la modernísima Tel Aviv, hacia el norte, a Cesárea, en la Samaria bíblica. Por el camino de la costa. Carretera magnífica. A la derecha, la llanura litoral. A la izquierda, en algunos momentos, el resplandor azul del Mediterráneo. A la derecha e izquierda, algunas poblaciones, antiguas o modernas: Tel Quassila Natanya, Alexandre, y por fin, Cesárea. En la costa del Mediterráneo. Antigua ciudad de Samaria, reedificada en honor de Augusto, durante la dominación romana fue la capital de Palestina después de la ruina de Jerusalén. Aquí, traído desde esta última ciudad estuvo prisionero San Pedro, por orden de Herodes, y aquí fue coronado el emperador Vespasiano. Cesárea junto al mar. Trozos de muralla y ruinas, de enormes piedras oscurecidas por los siglos, entre ellas las de una catedral de los cruzados —restos de basamentos, arcos y columnas esparcidos por el suelo—; las semicircunferencias concéntricas de un teatro romano, visto desde lo



La vida comunal implica el esfuerzo colectivo destinado a consolidar el bien de todos.



El Santuario del Libro de Jerusalén que alberga los rollos del Mar Muerto.

VIAJE a ISRAEL

alto de la colina al pie de la cual fue construido, teatro en el que se dan ahora de nuevo espectáculos al aire libre; lienzos de las viejas murallas y fortificaciones, tras de las que se ve, acá y allá, al azul luminoso, a veces coronado de espuma, del Mediterráneo. Indicios, en los terrenos donde van a levantarse nuevas construcciones, de recientes y continuas excavaciones, en las que se hallan a menudo verdaderos tesoros arqueológicos: collares labrados primorosamente, anillos y joyas, ánforas y utensilios caseros, etc. Y junto a lo que queda de la Cesárea romana, la Cesárea de hoy, donde almorzamos, alegre y limpia, con su hermosa cancha de golf, suaves colinas de verde césped bajo el azul límpido del cielo.

De Cesárea, siempre hacia el Norte, por la carretera de la costa, dejando atrás, a la derecha, Zijron Yaakov, con la casa de reposo para artistas y escritores Beit Daniel; Meir Chefaya. A la izquierda, sobre el mar, Dor. A la derecha otra vez, Guéva Carmel, Ein Hoh, el Monte Carmelo, y por fin, Haifa, la bella e inolvidable Haifa, en el promontorio y extremo sur de la bahía que termina más al norte en San Juan de Acre, al pie del Monte Carmelo, entre palmeras, rodeada de huertas, olivares, viñedos y bosquecillos de laureles, extendida desde el mar —manzanas de densa edificación, las hendiduras de las calles arboladas, las islas verdes de los jardines persas—, hasta la cúspide del monte. El puerto principal de Israel, en el que vemos, desde lo alto del monte, anclados, junto a buques de gran calado, con las chimeneas empenachadas de humo, infinidad de botes y pequeñas embarcaciones. Con importantísimas plantas industriales, astilleros, refinerías de petróleo, fundiciones, fábricas de vidrio, de automóviles y de fertilizantes, hilanderías, etc. Con bellos suburbios residenciales en el Monte Carmelo. Monobloques, vistos desde lo alto del monte, en líneas onduladas y paralelas, unas después de otras, e infinidad de edificios modernos y viviendas populares, construidos por la Cooperativa de la Histadrut. Bosque de cemento y vidrio que nace casi a la orilla del mar y que trepa hasta lo alto del Monte Carmelo. Y los jardines persas, de plantas y flores exóticas, surgiendo de ellos la cúpula dorada del templo de Bahaí, perteneciente a la secta del mismo nombre, fundada en 1844. Tumba del profeta Elías, en el lugar donde éste confundió a los sacerdotes de Baal; el monasterio de los Carmelitas, el Instituto Israelí de Tecnología, especializado en construcciones modernas, junto a una verde arboleda.

De Haifa la bella, siempre hacia el norte, pasando por Kiryat Bialik, Kiryat Yam, Kfar Masaryk, San Juan de Acre, ciudad y fortaleza y puerto de la época de los fenicios, rodeada de altas murallas amarillentas levantadas a pico desde el mar y sobre cuyos sólidos basamentos vemos, en este hermoso y violáceo atardecer de invierno, golpear, con isócrono embate, las lentas y oscuras olas. En un tiempo, egipcia, luego, sucesivamente, fenicia, colonia romana, ciudad árabe —la Akka de los musulmanes—, tomada a sangre y fuego por los cruzados, cris-



En los kibutzim la tierra pertenece en comunidad a todos aquellos que la trabajan.

tiana durante un tiempo, reconquistada luego por Saladino y vuelta a tomar esta vez por mar, por la 3ª cruzada, dirigida por Felipe Augusto, rey de Francia, y Ricardo Corazón de León, rey de Inglaterra, famoso este último por sus ferocidades y represalias crueles (de una sola orden mandó degollar a cinco mil musulmanes cautivos), reino cristiano bajo Guido de Luisiñan y desvastada, luego, por sucesivas invasiones de egipcios y turcos, y sitiada sin éxito durante dos meses por Napoleón en ella viven hoy, en la parte vieja y nueva de la ciudad, judíos, musulmanes o drusos, y cristianos. Hermosa mezquita de Jazzar Pasha, de varios colores, predominando el marrón, restaurada y pulcra, en la que vimos rezar, en cuclillas, sobre la roja alfombra, a numerosos árabes tocados de blancos albornoces. San Juan de Acre. Altas y gruesas murallas amarillentas. Y el mar batiendo, sin cesar, las rocas de los cimientos cubiertas de herrumbre.

De la Galilea de la costa a la Galilea montañosa del interior, centrada por el mar de Galilea, escenario de tantos paisajes y hechos de la vida de Jesús. Carretera de oeste a este, pasando por Maid el Kroum, Karmiel, Rama, Merone, hasta Ayelet Hachahar, en cuyo *kibutz* vivimos horas inolvidables.

Con el *kibutz*, una de las varias clases de cooperativas agrícolas surgidas en Israel, se ha creado una nueva forma de vida en el moderno estado. Originados hace cincuenta y tantos años, en 1910, el primero fue la colonia colectiva de Degania, en el valle del Jordán. El propósito de sus jóvenes fundadores, judíos provenientes de Rusia, era echar los cimientos de una nueva sociedad, basada en el trabajo en común y la igualdad absoluta entre todos sus miembros. Vida dura y de tremendos sacrificios la de los primeros tiempos de los kibutzim, instalados en tierras áridas o en pleno desierto, que sus pioneros debían transformar en tierras productivas. Elementos de importancia capital en la organización y desarrollo actual de Israel, en los 230 kibutzim de hoy viven más de 90.000 personas y el tercio de la producción agrícola del país proviene de dichas colonias, cuyos integrantes pueden incorporarse a ellas o salir de las mismas libremente, por su propia voluntad. Todo es común entre los miembros del kibutz: el trabajo, las comidas, los deportes, las actividades culturales, el producto de la venta de lo que en ellos se obtiene o se fabrica, la educación de los hijos, etc., menos la vivienda de los adultos, consistentes en pequeños bungalow o departamentos donde viven los matrimonios, pues los hijos, desde que nacen, viven aparte, reuniéndose en el lugar donde moran sus padres sólo cuando éstos concluyen sus labores diarias.

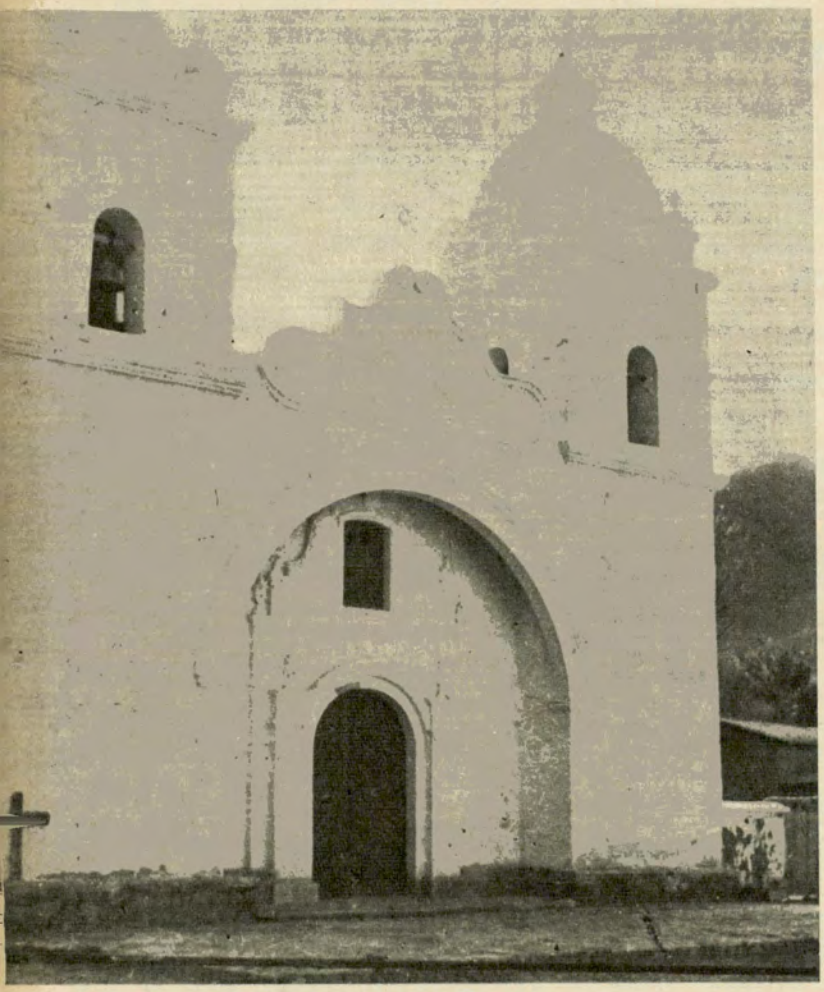
El kibutz de Ayelet Hachahar, uno de los más antiguos y prósperos de Israel, es un verdadero jardín, con campos dedicados al cultivo de los cereales, con montes de frutales, colmenas, rebaños de ovejas y hasta piscicultura en los canales construidos en el lugar donde antes se extendían los antiguos pantanos de Juleh. Almorzamos en el alegre comedor del kibutz —el lugar donde se centra la vida de la comunidad: donde se almuerza, se toma el té y se cena, donde se realizan las asambleas, las reuniones y los actos culturales, etc., con amplios ventanales, vistosas cortinas y vitrinas en las que se exhiben joyas y fantasías en venta, obras de los artífices yemenitas. Afuera, en los hermosos jardines, grupos de niños, sanos y alegres como hemos visto pocos en otras partes, atendidos por las *madres de hogar*, como se llama a las jóvenes que cuidan de los pequeños, y macizos compactos de naranjos, en los que, como en el verso de Goethe, de la *Balada de Mignon*: *en verde oscuro brillan naranjas de oro y miel.*

Desde Ayelet Hachahar, casi en línea recta, hacia el sur, hacia el lago Tiberíades, en el corazón de Galilea, pasando cerca de Hatsor, Roch Pina, Ammi'ad. De pronto, a la derecha, el Monte de las Beatitudes, y luego, a la izquierda, ya sobre el hermoso lago, Capharnaum.

Estamos en el corazón de Galilea, la tierra de Jesús. Este es el Monte de las Beatitudes, apenas una suave colina verde, en las proximidades del Jordán, desde cuya cima, según la tradición, Jesús dijo el Sermón de la Montaña. Y *viendo las gentes* —dice el Evangelio de San Mateo—, *subió al monte; y sentándose, se lle-*

SIGUE EN LA PAG. 152

En la progresista localidad de Seclantás, en uno de los más atractivos lugares de los Valles Calchaquíes, se levanta esta hermosa iglesia de estilo cuzqueño.



CUMBRES QUEBRADAS Y PUEBLOS CALCHAQUIES

Se abren, ensanchan y angostan sobre el mapa del noroeste argentino

Por ANA BIRO DE STERN

Para Autoclub — *Fotos de C. Dellepiane Calcena*

NUESTRO país ofrece muchísimos motivos para satisfacer aquel diablillo escondido en nosotros, siempre sediento de nuevas aventuras. Aventuras que se traducen en viajes. Desde luego, la propaganda turística ya se hizo cargo de las descripciones laudatorias de los paisajes, el pintoresquismo de la gente y lo típico de las artesanías provincianas. A pesar de ello me gustaría sugerir ahora, simplemente, un itinerario distinto, poco conocido, un viaje atrayente para aquellos que gozan saboreando el aire quieto de los pequeños pueblos o el silencio de las cumbres, y se emocionan al ver una pastorcita hilando en las quebradas.

Iniciemos este viaje imaginario en los valles calchaquíes. Estos se abren, se ensanchan y se angostan, como un largo tajo sobre el mapa del noroeste argentino. Atraviesan las provincias de Tucumán, Catamarca y llegan hasta el norte de Salta. Muchos siglos antes era el *habitat* de aquellos indios diaguitas, cuya indómita bravura costó tanta sangre española. El tiempo, ese tiempo inexorable, revolvió las piedras que eran casas y destruyó las fortificaciones de sus atalayas. Hoy sólo el viento y el silencio reinan en sus soledades.

Viajemos al revés

Comencemos, pues, el viaje en los valles calchaquíes, pero hagámoslo en sentido contrario al acostumbrado. Ya sabemos que pasando por Tucumán y atravesando la incomparable belleza de la Quebrada de Lules, podemos llegar a Tafí del Valle. Luego, subiendo a la temida Pampa del Infiernillo y pasando por la acogedora Amaicha del Valle, se puede aquietar el viajero en Cafayate, la de los vinos y frutas renombrados. Pero nosotros emprenderemos nuestra muy particular aventura desde la ciudad de Salta; subiremos venciendo alturas y precipicios por la Cuesta del Obispo para llegar al varias veces centenario pueblo de Cachi, y de allí *bajaremos* a buscar los vinos y frutas prometedores de Cafayate.

Si es verdad que el más grande atractivo del viaje reside en descubrir bellezas, acentos autóctonos y escenas inesperadas, doy fe de que este itinerario exhibirá todos estos atractivos.

El sol envolvía en doradas brumas la ciudad de Salta cuando nuestro jeep encontró el camino que se estiraba en curvas y vueltas siempre hacia el norte, siempre más alto. El pueblito de Escoipe, al pie de la Cuesta, apenas se desperezaba de su sueño de las largas noches invernales. Dentro de su capillita centenaria todo estaba aún en penumbra; sólo una que otra vela prendida por alguna viejita madrugadora iluminaba los candorosos *santos de palo*.

El canto invisible

Jadeando y fatigado trepaba nues-

Cachi es una de las más tradicionales localidades de los Valles Calchaquíes. Sus calles, de trazos irregulares y altas aceras, muestran viejas construcciones y las sugestivas tapias de adobe.



tro jeep las alturas que se iban sumando en metros. Jirones de niebla bajaban de los cerros, tapizando los abismos e imponiendo un denso silencio. El día es breve en las altas montañas y el sol abandonó pronto hasta los más elevados picos de los cerros. En este momento crepuscular, en algún lugar, lejos o cerca, en medio de la soledad y el silencio, alguien cantaba:

Arbolito de la playa,
No llores agua rosada.
Llorarás cuando me vaya
Sangre viva y colorada.
En la palma de mi mano
Yo quisiera retratarte.
Cuando me encuentro solito
Abrir la mano y besarte.

Este canto invisible, este canto manso, nostálgico, atravesaba la quebrada, remontaba hasta los picos ya apagados, llenaba los valles. Detrás del canto, saliendo de la nada, venían caminando unas ovejitas. Su pastor tras ellas. De repente la niebla los hizo mágicamente invisibles: sólo la copla resonaba en el crepúsculo.

La Cuesta del Obispo

Empinada y alta es la Cuesta del Obispo. Dice la leyenda que su nombre proviene de un accidente infortunado de un obispo, quien perdió la vida al desbarrancarse en el abismo, en aquel tiempo cuando este camino no era más que un sendero para andar en mula. En el alto páramo, de más de tres mil metros de altura, ululaba salvajemente el viento; las estrellas relumbraban ya en la fría y límpida noche invernal, iluminando la eterna nieve de la cumbre del Cachi, cuando llegamos al pueblo del mismo nombre.

El río Calchaquí aísla y rodea al pueblo. Caudaloso en verano, agrega un encanto más al paisaje. Con la majestuosa cadena de montañas como telón de fondo, donde se destaca como un patriarca bonachón el bonete siempre níveo del pico del Cachi, el pueblo se extiende recatado y silencioso, con sus callejuelas irregulares y torcidas. Muy de vez en vez pasa una colla con sus innumerables polleras, su sombrero autoritario en la cabeza; el sol, cuyo brillo nada puede empañar en este aire diáfano, convierte en oro viejo las paredes parduscas de las casas y refulge sobre las cruces de la iglesia. Si no fuera porque pasa ruidosamente algún camión, uno se sentiría como si viviera en pleno siglo XVIII.

Don Felipe de Aramburu ha edificado la iglesia de Cachi, de estilo Cuzqueño, a mediados del siglo XVIII, para alhajar su hacienda y honrar a Nuestra Señora del Rosario. El templo sufrió muchas vicisitudes y peripecias a través de los siglos; no obstante, sus altares construidos de adobe están adornados aún con hermosas tallas coloniales, entre ellas un imponente grupo del Calvario. Fue declarada Monumento

La alfarería tiene numerosos cultores en esa pintoresca región de Salta. Muestra de ello son estas ollas y cántaros de barro cocido de la pequeña localidad de La Paya.



Histórico Nacional y bien merece tal distinción.

No han desaparecido del todo en Cachi la nobles artesanías tradicionales. Aunque los plateros, tan renombrados antaño, escaseen cada vez más, lamentablemente, hay en cambio varios *teleros* que trabajan los vistosos ponchos y los gruesos puyos, defensores del frío.

Pese a que en nuestro país la artesanía del tejido, desde tiempos remotos, era practicada siempre por la mujer —recordemos las emocionadas palabras de Sarmiento cuando habla del telar de su madre—, curiosamente, por motivos que no podemos rastrear ya, en el norte son los hombres los que se dedican a la tejeduría, si bien es cierto que la mujer les presta su ayuda en el hilado y teñido.

Alfombrado estaba el suelo del patio con rojos pimentones puestos a secar, cuando llegamos a la casa de don Sixto Huertas, telero de renombre en la región. Cuenta que ha aprendido a tejer de sus mayores sobre el telar criollo, de cuatro horcones, sólidamente plantado bajo el alero. De igual modo aprendió a tallar cucharas y platos de dura madera de algarrobo negro, y trenzar filigranas de cuero crudo. Sabe proveer a las necesidades de los suyos con su trabajo agrícola, y cuando le resta tiempo cumple uno que otro "encargo" para los amigos.

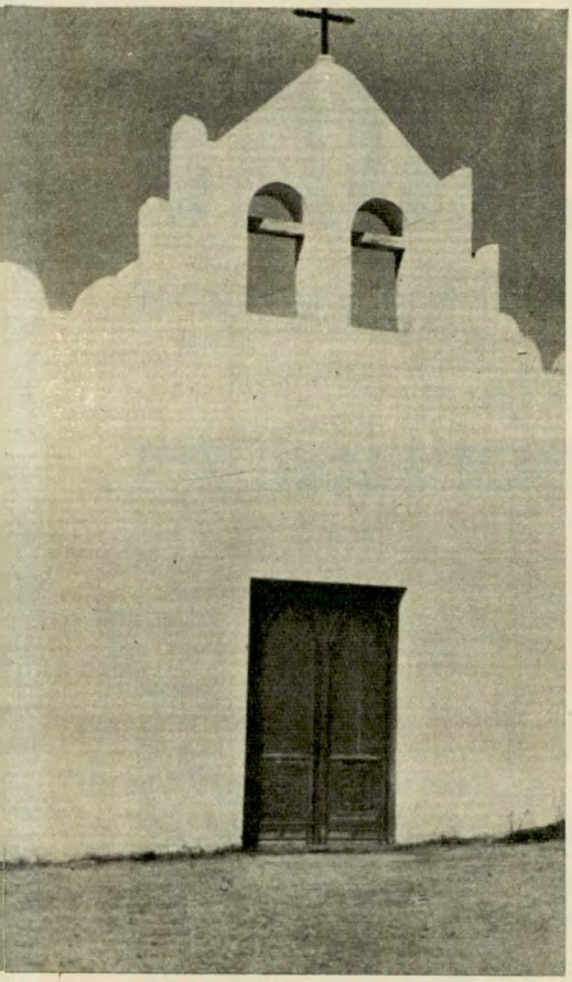
La Paya y sus burritos

Dejamos Cachi, luminoso y transparente; dejamos a Desideria, una mestiza colla que regentea una vieja casona transformada en pensión acogedora, con sus cuentos de fantasmas y aparecidos. En el camino a La Paya, burritos cargados de panes de sal, floreadas las orejas con borlas de lana, se espantan por nuestros bocinazos. Vienen de lejanos salares del altiplano para hacer el trueque con otra mercancía.

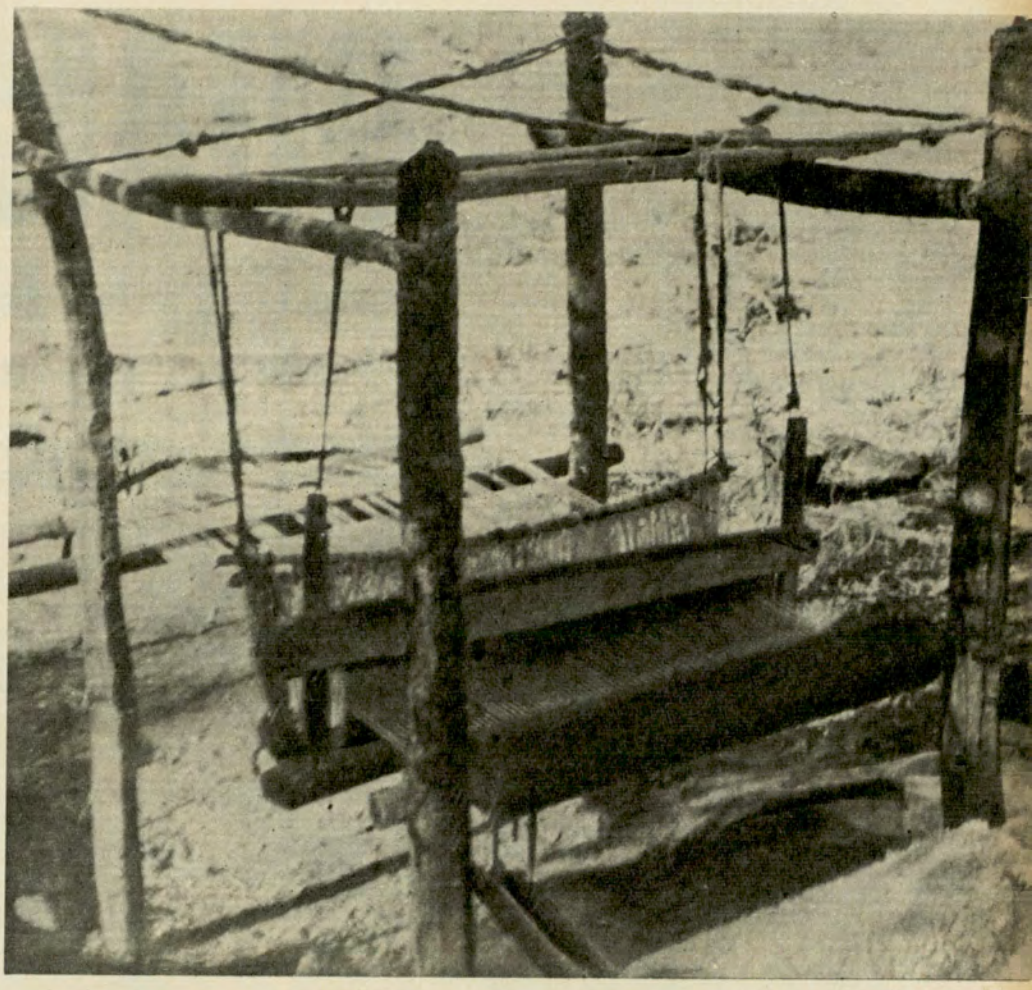
La Paya es un nombre ilustre en la historia de nuestra arqueología. Su pucará ha sido explorado y excavado por el sabio Ambrosetti, y nos dio una maravillosa colección de urnas funerarias y otros objetos de valor, de la cultura diaguita. Aún hoy nos sorprende la grandiosidad de las ruinas de la *ciudad;* todavía se distinguen los muros de piedra de sus casas y las pircas que la rodean. Actualmente un pueblito de escasas viviendas se cobija bajo la sombra de esa gloria pasada. Sobrevive, no obstante, la sabiduría artesanal de las alfareras diaguitas de antaño, en los quehaceres de las "olleras" que elaboran aún un tipo de alfarería más bien tosca, que satisface las necesidades de la región.

El camino nos lleva a Seclantás, pueblito de calles aseadas, donde dominan las antiguas casonas señoriales de largos corredores, que revelan las viejas raíces hispánicas. Los habitantes conservan los apellidos ilustres de los encomenderos. La iglesia, de puro estilo cuzqueño,

Al pie de la Cuesta del Obispo se encuentra la pequeña y humilde capilla de Escoipe, muy visitada por los turistas.



Los telares abundan en muchas de las localidades del oeste salteño. Aquí vemos en las afueras de Cachi un telar rústico que sigue produciendo ponchos, mantas, chalinas, etcétera.



está engarzada como una piedra preciosa, sin mácula, en este ambiente donde parecen no haber pasado los siglos, donde en las esquinas se cuelgan todavía faroles cuando la luna se niega a brindar su gratuito alumbrado.

Aquí, en Seclantás, al filo de las montañas, saltan aún las "luces malas", señalando algún tesoro escondido celosamente por los españoles.

El tradicional arte de tejer

Una vez más, el aislamiento y la falta de rutas de turismo se relacionan con la supervivencia de las artesanías locales. Porque en Seclantás existe la ocupación constante de tejer ponchos y frazadas. En primer término se hace el abrigado "poncho criollo", de lana hilada; pero más renombre tiene el fino "poncho merino", de lana manufacturada, que ostenta los colores preferidos por el general Güemes. Tanto es así que en Seclantás hemos presenciado, profundamente emocionados, un milagro: la supervivencia plena y vigorosa del arte de tejer tradicional. Falta solamente rodear a esta pequeña planta con calor y cuidado, para que se robustezca y nos dé el fruto que luego puede convertirse en un verdadero orgullo nacional.

Las dos torres imponentes de la iglesia de Molinos nos invitan a desviarnos del camino y entrar al pueblo, adormecido bajo los intensos rayos del sol de las alturas. La iglesia fue edificada en el año 1659 por don Diego Díez Gómez, en estilo español poco frecuente en estos valles. Entre sus paredes reposan los restos del general Nicolás Severo de Isasmendi Echalar, encomendero de los indios del Valle Calchaquí. Durante el movimiento emancipador se mantuvo fiel a su Rey, y por tal motivo sufrió persecuciones de los patriotas. Su cuerpo, completamente momificado, es una curiosidad turística para Molinos. Cuando es el día de la Virgen de Candelaria, Molinos se engalana para su fiesta. Con procesiones, carreras cuadreras y abundantes fuegos artificiales, honran los *alfareces* a la patrona del pueblo.

El camino se estira hacia el sur, hacia el pueblo importante de San Carlos, cuya iglesia conserva preciosas imágenes de talla colonial. Se estira hacia Cafayate, la de los vinos aromáticos, de huertas cargadas, de álamos vigilantes, de paz y cordialidad. En su museo, debido a la pasión incansable del señor Eduardo Bravo, se añejan las urnas funerarias, las joyas y los utensilios de los antiguos habitantes de este valle, de los indios diaguitas y calchaquíes.

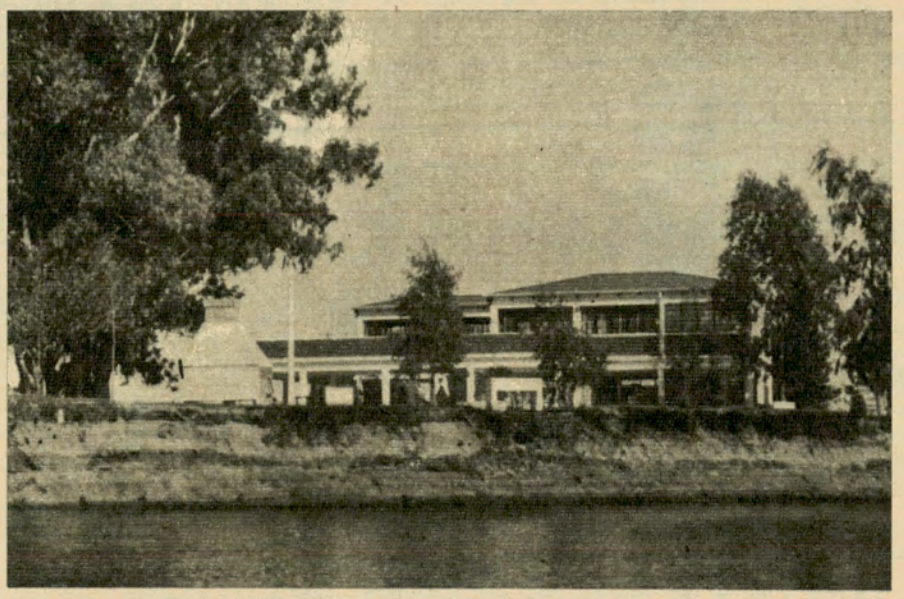
Y es aquí donde, cuando llega el Carnaval, se oye viniendo de lejos, al son de una caja chayera, esta copla:

Triste está la palomita,
Ausente está su dueño,
Quiere dormir y no puede,
El amor le quita el sueño.

GUALEGUAY

Primera capital de Entre Ríos. Centro turístico de atracción permanente: caza, pesca, descanso.

Por MARIO R. ALARCON *Para Autoclub* *Fotos de Oscar M. Caccia*



Amplias y cómodas instalaciones ofrece la confitería y comedor que la Municipalidad construyó sobre la costa, en los terrenos del balneario.

EL río estaba solo. El monte le tejía sombras, mientras él caminaba su lento sendero de siglos hacia el sur, estirándose sobre la geografía esmeralda. La sed de los minuanes y charrúas le puso nombre: ¡cuarey gauy...! Cuánta agua!

Vino el blanco, abriéndose paso en la tela umbría del monte. No había oro en las riberas. Pero el color de la tierra florecida, el cielo hondo, el río lento y largo, lo apresaron en las manos de la esperanza. El charrúa y el minuán se fueron al amanecer, dejando las últimas fogatas.

Y sólo el río quedó. El único. Le montaron en el lomo las riquezas del paisaje verde. Le pusieron pueblos a sus bordes de barro. Los tigres se escondieron detrás de los años.

Es la imagen de la soledad, transitando lentamente hacia el sur, con su larga figura recortada en la geografía esmeralda. En cada recodo, nos asoma todavía al asombro de aquel paisaje antiguo de montes, tigres y minuanes. De los pájaros, del viento, de la lluvia roja de los ceibales.

Cuando llegó el blanco buscó las costas del Gualeguay y agrupó su gente en dos poblaciones, al sur, donde el río forma un ángulo inmenso y rico. Una, Capilla Vieja; otra, La Cuchilla. La historia dibuja después el nombre de un hijo de esta América: el guatemalteco Tomás de Rocamora, visionario y progresista. Trae en las manos una orden del virrey Vértiz, y una mañana su espada dibuja las cuatro manzanas de la plaza, para que todos vivan allí, en torno de ella. Los de Capilla Vieja, los de La Cuchilla, se reúnen entonces en el pago del Abra. De hoy en más, el Abra se llamará San Antonio de Gualeguay.

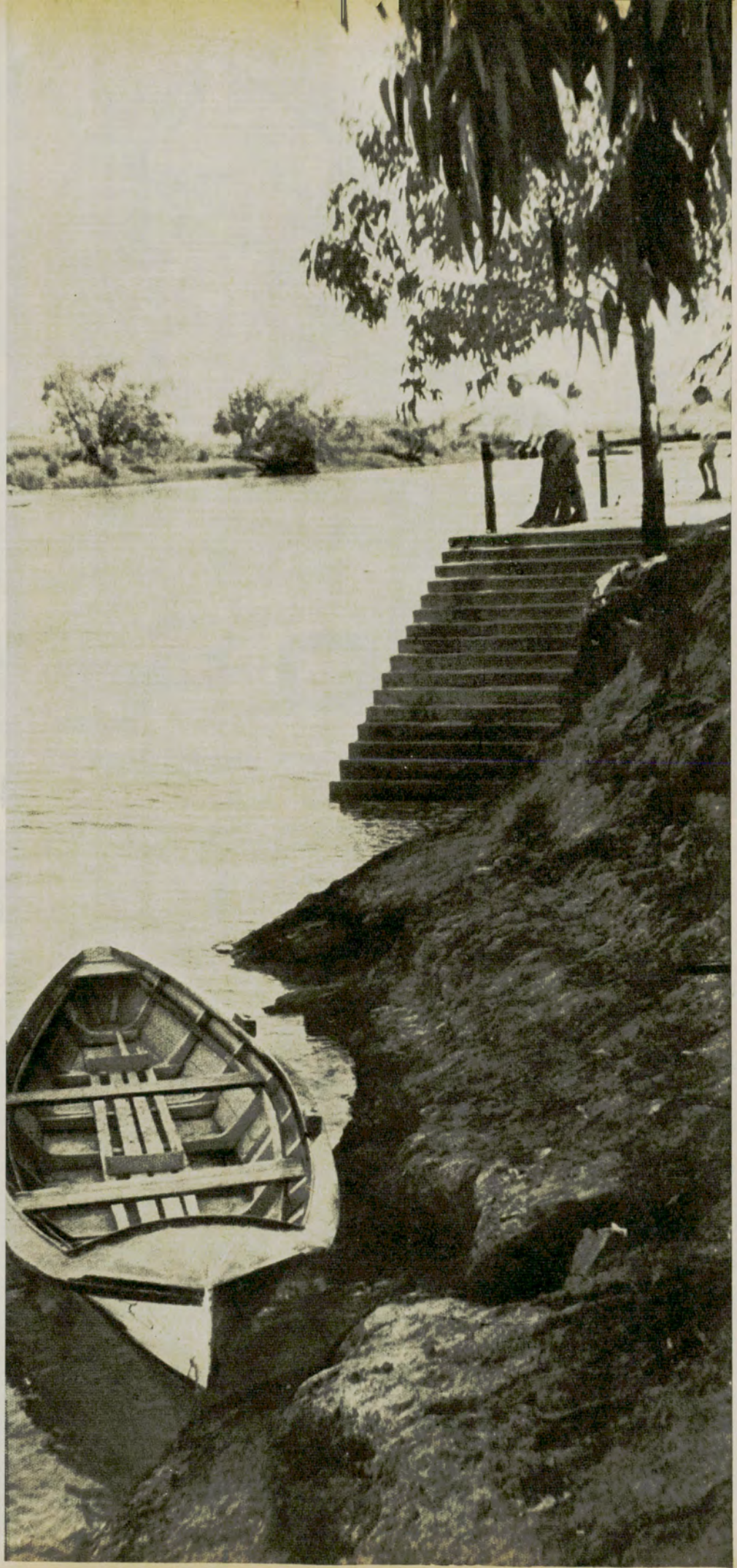
Así fue Gualeguay la primera capital de Entre Ríos, erigida a ese carácter por don Tomás de Rocamora. Estaban a las puertas del otoño aquel 19 de marzo de 1783.

A sólo 300 kilómetros de Buenos Aires

Hoy, 184 años después, Gualeguay ha comenzado un sólido avance. Es un ciudad moderna, en la que el progreso ha ido ganando terreno gradualmente con el solo esfuerzo de sus hijos. En los últimos tiempos, una nueva veta ha crecido a orillas del río minuán y su paisaje agreste de ceibos y pájaros: el turismo.

En la temporada veraniega la zona balnearia de Gualeguay, que cuenta con instalaciones cómodas y una singular belleza natural, se transforma en un lugar de esparcimiento, recreación y descanso que, sin duda, muy pronto competirá como atracción turística con otros centros importantes del interior.

A sólo 300 kilómetros de Buenos

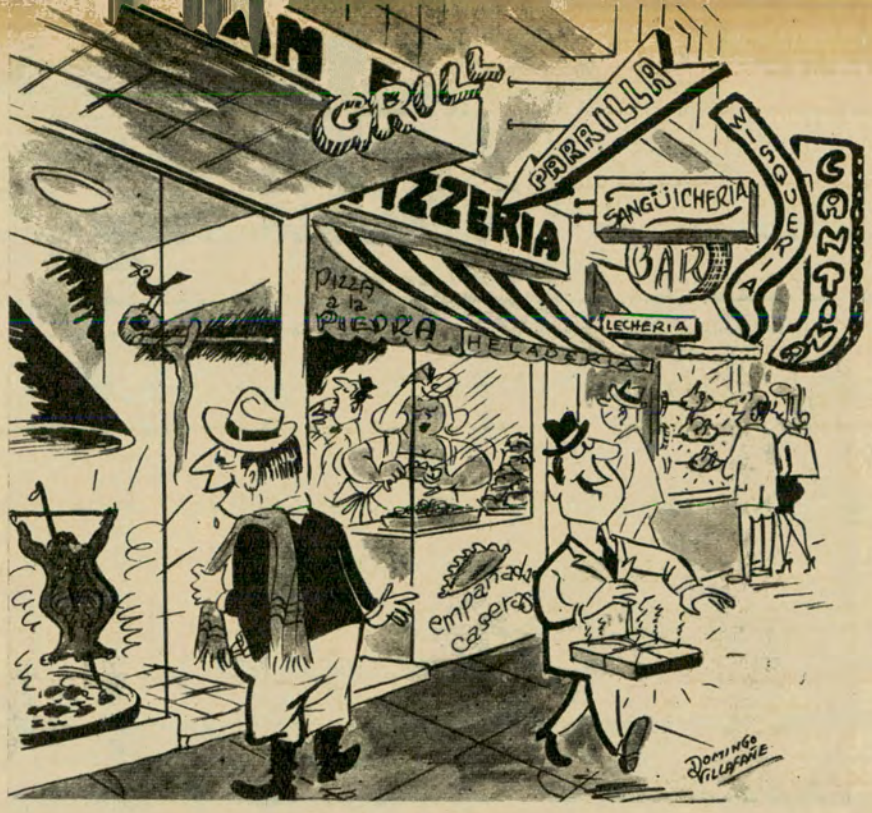


El río Gualeguay, en el parque Intendente Quintana, con frondosa arboleda. Es lugar ideal para la pesca o el descanso.

Aires, Gualeguay presenta condiciones excepcionales para el turismo: un hermoso paisaje que respira soledad y mansedumbre; ambiente de tranquilidad, lejos del bullicio y la vibración de las grandes ciudades; un amplio balneario, apto para la práctica de todos los deportes náuticos y dotado de adelantos que favorecen la comodidad del turista; comunicación con la Capital Federal por camino firme, servicios permanentes de trenes y ómnibus y servicio aéreo diario regular con Aeroparque.

La caza y la pesca constituyen permanentes motivos de interés turístico en la zona. Para los cazadores, las variadas especies acrecientan sus deseos de frecuentar Gualeguay, pues ofrece extraordinarias posibilidades de realizar, en la época correspondiente, una fructífera faena. Los pescadores, tanto en el Club Náutico y de Pesca Gualeguay, como en los muelles de Puerto Ruiz (a ocho kilómetros de la ciudad, por camino firme) o en cualquier otro rincón ribereño, encuentran motivos más que suficientes para hacer de la pesca en esta zona una deliciosa satisfacción.

Todo ello configura un panorama especialísimo para turismo y deportes. Cabe, sin embargo, una mención que agrega matices gratos a una visita a Gualeguay: la cordialidad de su gente. La III Semana de Turismo, realizada en enero pasado, se desarrolló bajo un lema que no es sino la traducción fiel del espíritu de los gualeguayenses. Decía, simplemente, *Amistad y cordialidad*. Eso es lo que el turista encuentra a sólo 300 kilómetros de Buenos Aires. ●



¡CÓMO SE

USTED, amigo lector, puede jugarse cualquier apuesta y por cualquier cantidad, porque la ganará a buen seguro, si alguien sostiene que en otro país del orbe la gente tiene más apetito y más sed que la del nuestro. O que en algún lugar del globo terráqueo se les da más trabajo a las mandíbulas que en estas benditas tierras.

No hago ningún descubrimiento al afirmar que todos cuantos arriban a nuestras playas quedan pasmados de asombro al comprobar la infinidad de restaurantes, bares *al paso*, y de los otros, pizzerías, lecherías, sanwicherías, whiskérías y demás negocios terminados en *ías* que trabajan sin respiro las 24 horas del día dando de comer y beber a destajo a nuestros habitantes, que no comen para vivir, sino que viven para comer.

S. M. El estómago

Está tan arraigado en nuestro pueblo *el vicio* de comer a toda hora que cuando en determinado lugar se proyecta construir un estadio, una sala de espectáculos, un mercado, un hospital, etc., inmediatamente comienzan a instalarse en los alrededores varios establecimientos destinados a que la gente que concurrirá a aquellos lugares pueda, antes y después, comerse un buen sandwich, un intransitable trozo de pizza o despacharse un regio *bifacho* rociado, por supuesto, con algunos vasitos de tinto...

Ya es un axioma que cuando un capitalista estudia la posibilidad de instalar en nuestro medio un negocio de cualquier ramo toma toda clase de precauciones e investiga bien la zona para que el mismo tenga éxito. Pero si ese comerciante piensa abrir un negocio para dar de comer y beber, toda preocupación resulta innecesaria, porque su local contará siempre con nutrida concurrencia y, en determinados momentos no darán abasto los cocineros, mozos, lavacopas, adicionistas. etc.



El paraíso de los médicos

Castigamos tanto y con tanta impiedad a nuestro sufrido hígado y a nuestro recargado estómago que nadie duda que este país es el paraíso de los médicos y de los fabricantes y expendedores de drogas. Y al paso que vamos, pronto tendremos en cada esquina del barrio, como si fuera un almacén, una clínica...

Porque resulta que cuando andamos dos o tres días sin problemas digestivos, nosotros mismos somos los que le proponemos a un amigo o compañero de tareas que *vive afuera* y tiene una casita con un pequeño terreno:

—*Che, Barcala, estuve hablando con López, el de contaduría, y el "colorado" Benavídez, del archivo: ¿qué te parece si el domingo "nos mandamos" un lindo asadito en tu casa? ¡A cotizarse tanto "per cápita", eh!...*

—*¡Fenómeno!* —exclama Barcala, aunque sabe que después la mujer le chillará durante toda la semana por el estado lastimoso en que los del asadito le dejarán los pisos recién encerados del comedor, el porche, la galería y el baño...

—*¡Bueno, ni una palabra más!* —apoya jubiloso el de la propuesta—. *Yo me encargo de llevarte los chorizos, las morcillas, las mollejas y el "chimichurri".*

COME AQUÍ!

Por LUIS DE LA PLAZA

Para Autoclub

Causas de divorcio

Difícilmente un individuo de nuestro medio llegue al drama del divorcio si su mujer *cocina como los dioses*. Por esa virtud le perdonará muchos otros *lunares*... Lo común es la contrapartida: que la separación conyugal se produzca porque el hombre no soporta más que su consorte, al presentar la comida en la mesa, le recuerde constantemente cuando él hacía la conscripción y llegaba la hora del rancho...

Hace pocas noches me encontré casualmente con un ex compañero de estudios. Traía una cara que era la estampa de la tragedia.

—*¿Qué te ocurre, Mariano?* —le pregunté junto con el saludo de rigor.

—*¡Callate!,... ¡Acabo de romper relaciones con Teresita!*

—*¿Con tu novia?* —exclamé sorprendido—. *Pero, ¿acaso no te ibas a casar con ella a fin de mes?*

—*Sí... Pero resulta que esta noche fui a comer a su casa... ¡y la comida fue un desastre!*

—*Sin embargo, en varias ocasiones vos me comentaste que allí se comía opíparamente...*

—*¡Claro, cuando cocinaba la vieja! Y hoy recién me avivé. Porque hoy la vieja fue a visitar a una hermana enferma y tuvo que cocinar "la nena". ¡La que me iba a agarrar para todo el viaje! ¡Hizo una paella espantosa! Esa sí que fue "pa'ella" exclusivamente, porque nadie quiso probar un bocado. Y eso no hubiese sido nada. ¡Lo peor es que me confesó que no sabe preparar la buseca! ¿Te das cuenta?*

Y mi amigo Mariano, con voz temblorosa y lágrimas en los ojos, me inquirió:

—*Decime, viejo, ¿vos crees que en el mundo haya un tipo que pueda casarse con una mujer que no sabe hacer una rica buseca?*

Una plaga: Los banquetes

Es increíble y supera todo cálculo la cantidad de banquetes que se realizan entre nosotros. Antiguamente un banquete se organizaba para celebrar un acontecimiento extraordinario. Quien era objeto de un homenaje de tal naturaleza podía tener la seguridad de que había cumplido una proeza y estaba rozando los lauros de la inmortalidad. Pero desde hace cuatro o cinco lustros estos buenos chicos que son los dueños de hoteles, restaurantes y cantinas, con mucha habilidad, fueron imponiendo la costumbre de banquetear a la gente por cualquier insignificancia. *¿Que el nene de Fulano cortó su primer dientecito? ¡Hay que homenajearlo al papi!*

Sale un *angelito* de cumplir diez años de vacaciones forzosas en Devoto y no faltará un grupo de sus selectas relaciones que le organice una tenida gastronómica como desagravio por la injusta condena que sufrió...

Y así, a cada rato, debemos reunirnos en torno de una mesa cordial. Cita que no es difícil que termine a los botellazos, debido a que un gracioso arrojó el primer panecillo... y *encestó*.

Los menús y los discursos

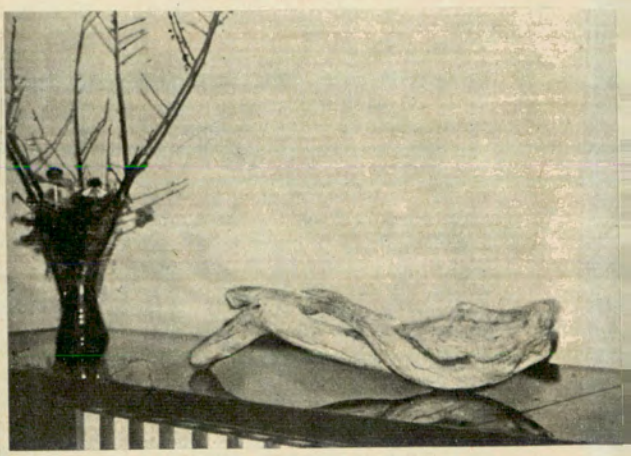
Lo que da gusto es observar la distinción y buen gusto de los menús de los banquetes. ¡Son eternamente iguales! Fiambre surtido con ensalada soviética, ravioles a lo Hitchcok (en su relleno hay un misterio tremendo), pollo a la plancha con ensalada (según lo que cueste el cubierto, este plato a veces no corre y en su lugar largan una modesta rodaja de carne con papitas y arvejas). Y como postre *gató* o ensalada de frutas o un helado. Vino de la casa a voluntad... A voluntad bien desganada del dueño del bodegón.

Para colmo de males, al final de los banquetes hay que soportar lo peor: ¡los discursos! Son tan insoportable esas *regaderas* que uno siente en su interior cómo el *gató* maúlla y nos está arañando, cómo relincha el salame de Milán y ladra la mortadela

En ese desfile de charletas, el que ofrece el homenaje desenrolla su discurso y nos apabulla durante un largo cuarto de hora con elogios propios del peristilo. ¡Pero mucho más lamentable es cuando el hombre se cree todo un Belisario Roldán y se le da por improvisar! Y no faltará un desalmado que de pronto gritará: *¡Que hable Dominguito!* (Dominguito es el pícaro del conjunto, que ya bastante dio que hacer durante toda la comida con sus idioteces). Haciéndose el modesto, Dominguito por fin se levanta, se pone en pose y comienza a hablar *al estilo* del inolvidable Pepe Arias cuando decía como nadie un monólogo. ¡Y entonces sí que el inevitable epílogo de esa *encantadora reunión* será una doble dosis del viejo y muy gaucho bicarbonato! •







MADERAS..

EN EL PARQUE NACIONAL DE LOS ALERCES

Por NELIDA SECRETO

Para Autoclub

UN tren de juguete y seres humanos se deslizaban fatigosamente hacia el sur, sobre vías de trocha angosta. El vislumbrarlas en los recodos era como si vivificaran algunos cuentos, ya acaso olvidados, de la niñez.

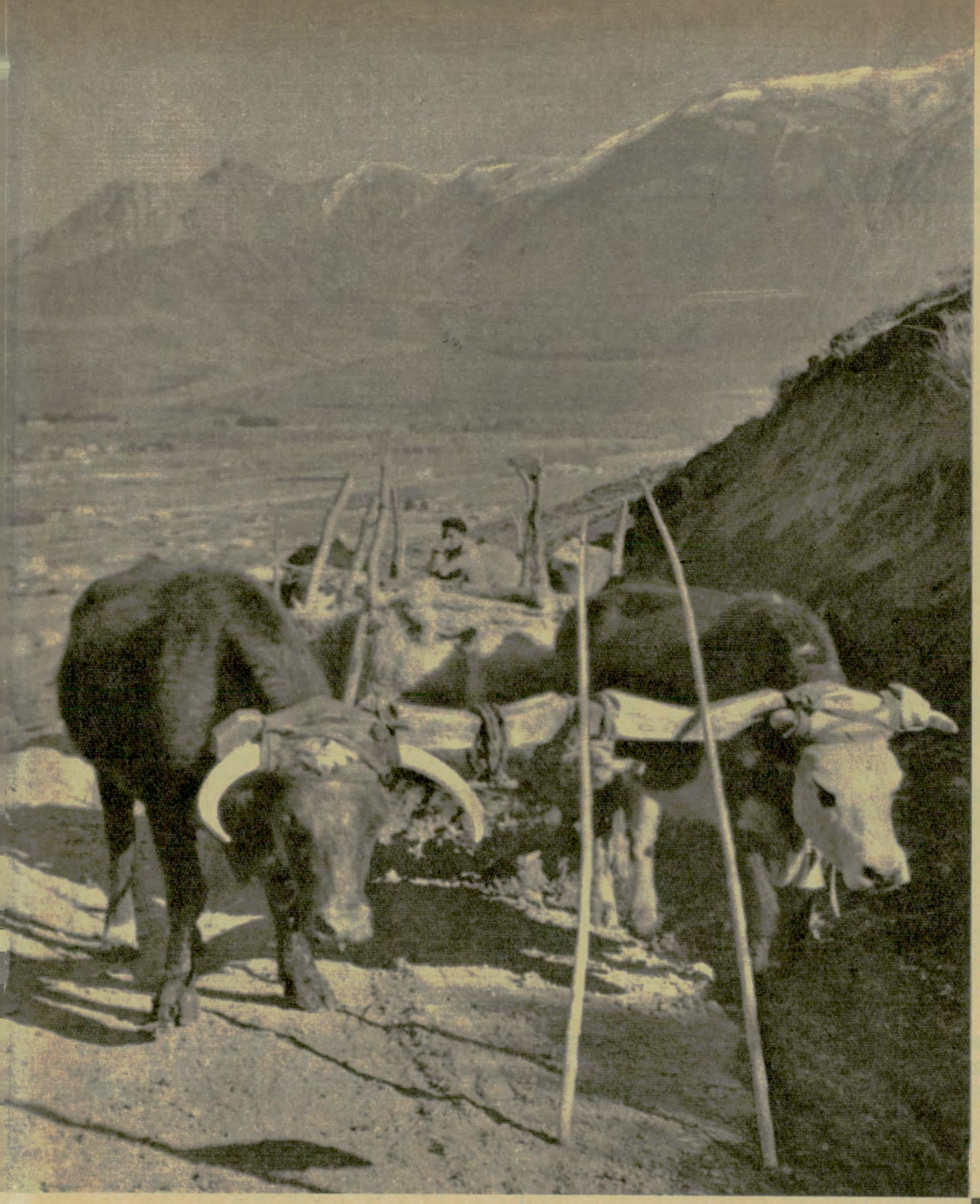
A través del humo y de la polvareda, la Patagonia, rígida en su sobriedad, majestuosa en su cordura, nos contemplaba. Era como un dejarnos pasar.

Llevábamos en nuestros espíritus el empuje de tanta ansiedad y avidez contenida.

Llegamos a Esquel, meta de nuestro largo viaje, con el ánimo de internarnos y descubrir lo que nos aguardaba y escondía desde siglos.

Lagos espejales, montañas contrastantes, bosques de alerces milenarios, cascadas vacilantes, frutillares, macizos de amancay y jacintos. Parque Nacional Los Alerces. Una de las maravillas de nuestra tierra.

Pero hay algo más, algo que



cuando se lo descubre nos transporta a mundos de fantasía, donde, por coincidencia o paradoja, ella se torna realidad.

¡Maderas! Maderas calcinadas y transformadas por el tiempo se juntan para pasar los años a orillas de los lagos.

Cementerios de maderas. Aglomeración de formas. Sí, porque estas pequeñas y simples maderas han tenido vida. Su forma nos lo dice. Sus formas, que el tiempo trabajó y perfeccionó. Sólo hay que descubrirlas, a veces imaginarlas.

Aquí una bailarina o una diosa hindú; allá, una figura de mujer o una cruz perfecta

Al que vive en la región no les cuesta verlas. Y en sus casas toman nueva existencia, sobre la chimenea o sobre la mesa, formando ikebanas que contemplamos a través de nuestro ensueño. •



PANORAMAS DE MEXICO



DEL ALTIPLANO

Por SALVADOR ARREGUIN

(De la Agencia Periodística Hispano Americana)

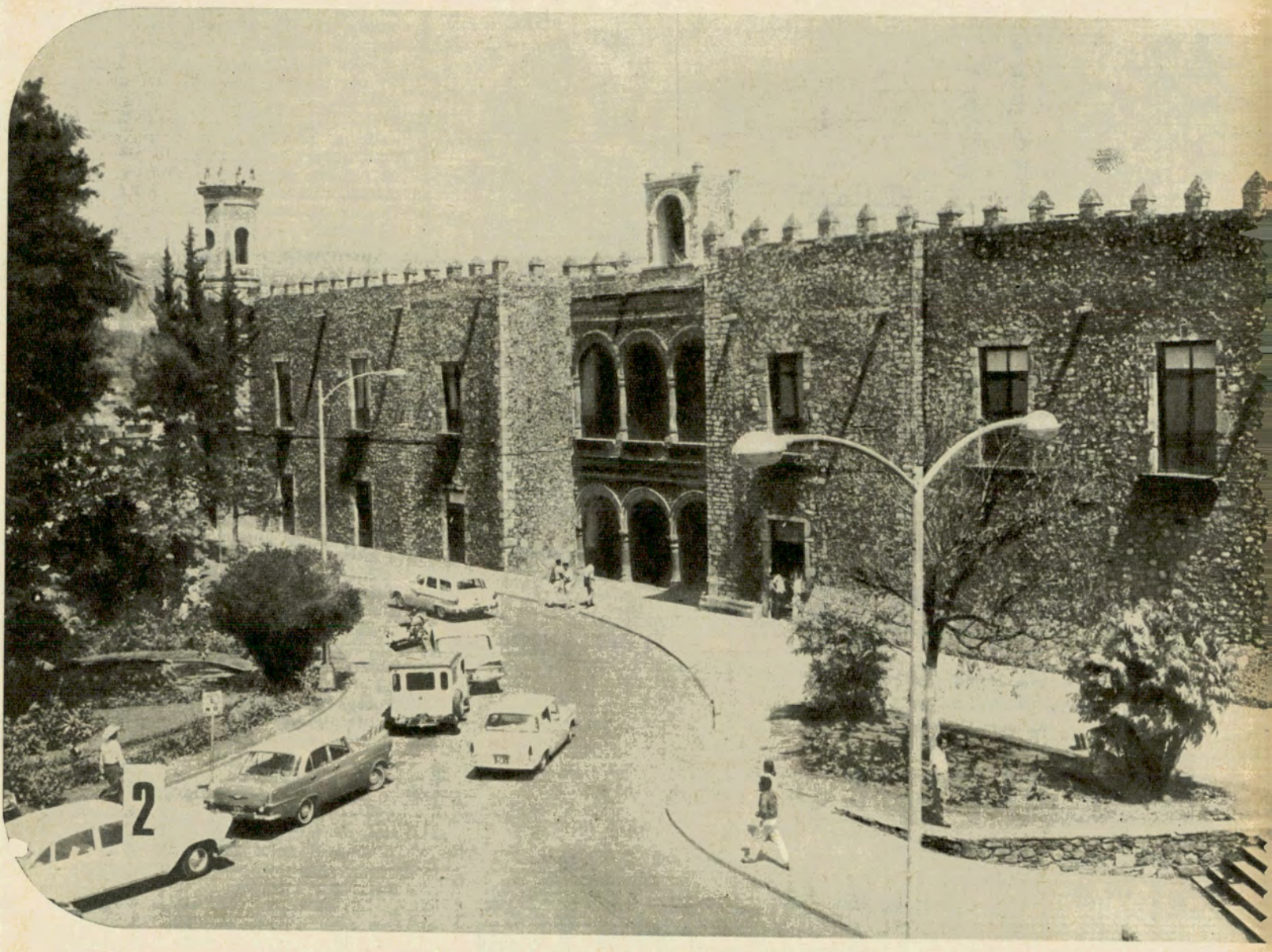
Exclusivo para AUTOCLUB

1 La super carretera de peaje que une a la ciudad de México con Cuernavaca y Acapulco es una invitación a conocer esos hermosos lugares.

MEXICO, D. F. (APHA). Un espléndido recurso para el turista automovilista que haga de la ciudad de México su cuartel general y disponga de poco tiempo es una gira a las regiones de Cuernavaca, Tequesquitengo, las rutas de Cacahuamilpa y Cuautla.

Dicha gira —unos 250 kilómetros— le brindará al viajero la oportunidad de cambiar de clima, subiendo al principio desde la meseta, para bajar después hasta la bocacosta, y lo retribuirá con emociones extraordinarias de paisajes y costumbrismo.

La carretera México-Acapulco, por la cual se va hasta Cuernavaca (73 kilómetros) y hasta Alpuyeca (100 kilómetros), desde donde arranca el camino a las grutas de Cacahuamilpa, es una de las mejores del



AL TROPICO EN UNA HORA

país, y en la parte de su recorrido le permite al viajero darse cuenta de los múltiples encantos de una de las más hermosas regiones del Estado de Morelos.

A la salida de la ciudad de México, que se encuentra a 2.200 metros sobre el nivel del mar, le espera al viajero un abrupto ascenso de alrededor de 800 metros, hasta La Cima, y desde ahí, un descenso que lo llevará hasta 1000 metros más abajo de su punto de partida. La temperatura y el escenario, naturalmente, cambian a medida que se avanza en la ruta, y en el medio día que tomaría la excursión, si se hiciera sin paradas, se pueden adquirir desde las sensaciones climáticas y ópticas de la zona de las nieves hasta las de las palmeras.

Cuernavaca, capital del Estado

2 El palacio que Hernán Cortés se hizo construir para su residencia en Cuernavaca ofrece las interesantes características que muestra la foto



3 Los jardines de Borda que aquí vemos son otro de los atractivos de la ciudad de Cuernavaca. En medio de ellos se levanta una gran mansión.



de Morelos, está situada, precisamente, al pie y al sur de las montañas que hay que ascender cuando se sale de la ciudad de México, y es una linda y pequeña ciudad semicálida, que adquirió renombre desde los días de la conquista por haberla escogido Cortés como residencia suya durante mucho tiempo. El palacio del conquistador es, por cierto, una de las joyas históricas cuernavaquences que el turista debe visitar.

Cuernavaca, lugar ideal

La temperatura de Cuernavaca es deliciosa todo el año, tanto para el habitante de la meseta como para el de la bajura tropical. Diríase que ahí se dan la mano el clima frío de las alturas y el ardiente de las zonas bajas, y que el resultado de ese cordial acuerdo es un ambiente de dulzura, que proporciona bienestar al cuerpo y alas al espíritu. El aire es refrescante y perfumado; el agua tibia; el sol, siempre una caricia.

En Cuernavaca hay mucho que ver, y el turista haría bien en permanecer allí unos cuantos días descansando, para lo cual encontrará varios hoteles de primera categoría. La catedral es una de las más antiguas de América.

El palacio de Cortés, de arquitectura colonial y en la actualidad residencia de los Poderes del Estado, es algo así como un relicario de recursos históricos. En él vivieron durante algunas temporadas de invierno el emperador Maximiliano y su esposa, y en él estuvo preso el caudillo suriano de las luchas por la Independencia, don José María Morelos. Diego Rivera, el famoso pintor de murales, decoró hace algunos años varios de sus muros interiores, que el turista puede admirar, aún bien conservados.

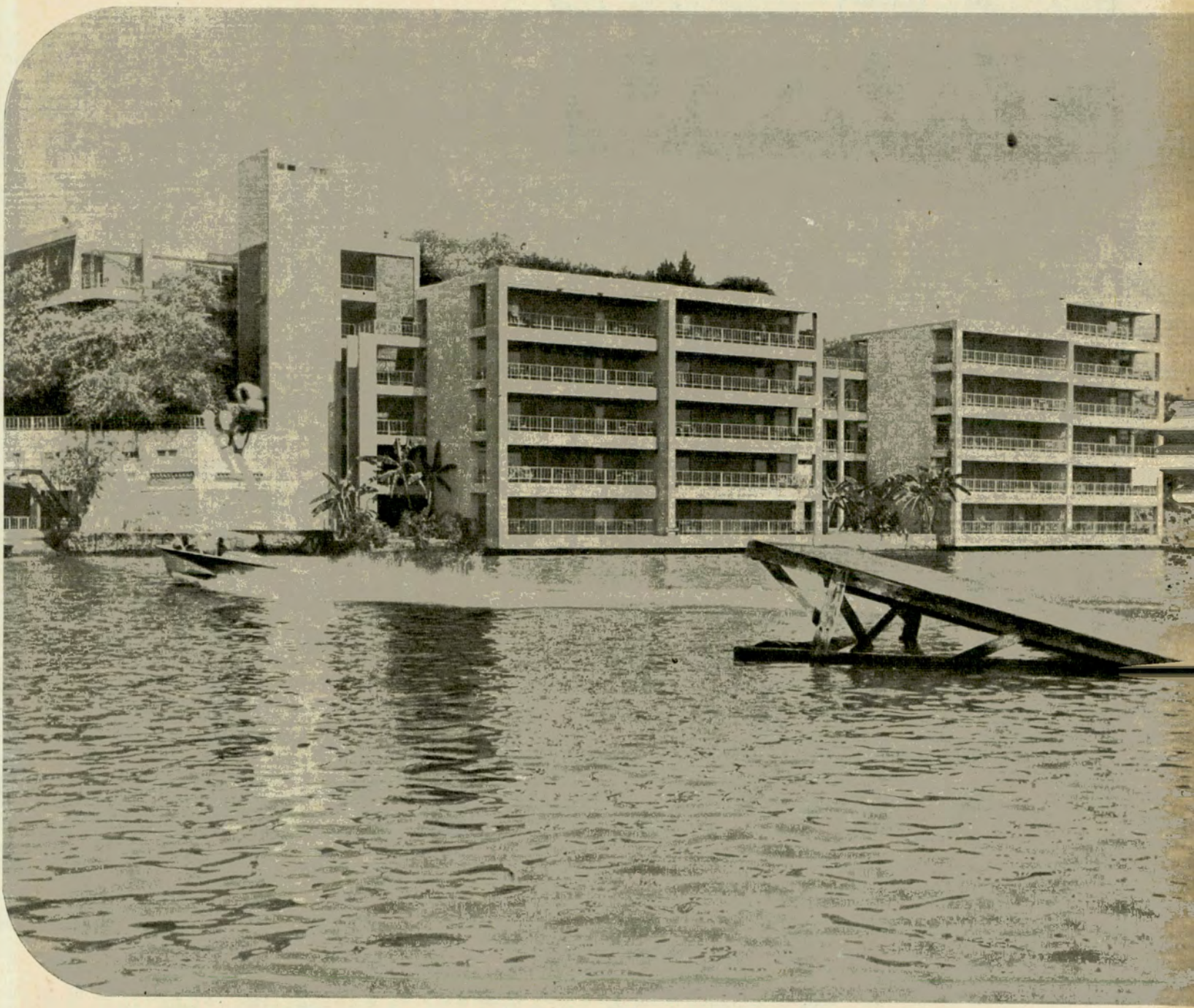
Los jardines de Borda son otro de los atractivos de la ciudad. En medio de ellos se levanta la mansión que construyera a principios del siglo XVIII el acaudalado minero don José de la Borda, erector también de la iglesia de Santa Prisca, de Taxco, y al pie de la mansión se tienden como espejos dos grandes piscinas que reflejan su arquitectura colonial.

La emperatriz Carlota y las damas de su corte acostumbraban pasar las tardes bajo las arcadas de esta residencia.

La Cascada de San Antón

No lejos de Cuernavaca —tan cerca que se puede ir a pie— se encuentra un pintoresco salto de agua que se conoce con el nombre de Cascada de San Antón, cuyos alrededores son muy visitados en

4 A pesar de que el nombre de este moderno balneario es el de "Agua Hedionda", turistas y residentes de Cuernavaca lo frecuentan continuamente.



días de descanso por familias de la ciudad.

Y, en fin, a una pequeña distancia de Cuernavaca se halla la pequeña pirámide de Toopanzalco, en cuyos costados se ven interesantes esculturas, así como nichos en su tope.

Más o menos a la misma altura sobre el nivel del mar que la capital de Morelos se encuentra Cuautla, pequeña pero importante ciudad con 7.000 habitantes, que fue teatro de relevantes episodios durante los primeros años de la Revolución y ahora es muy visitada por los metropolitanos, atraídos por un balneario de aguas sulfurosas a las que se atribuyen propiedades medicinales. Esta ciudad está conectada con Cuernavaca por una buena carretera y con el Distrito Federal por otra que pasa por Amecameca, sitio primoroso desde el cual se domina el incomparable paisaje de los dos grandes volcanes del Valle.

Unos cuantos kilómetros más al sur de Cuernavaca está el lago de Tequesquitengo, lugar ideal para descansar ya que cuenta con magníficos hoteles y en la laguna se practican todos los deportes acuáticos, desde las regatas en lanchas de motor y vela hasta los apasionantes concursos con esquíes.

Esto es, en síntesis, lo que puede ser para el turista una ruta de grandes atractivos a inmediaciones de la ciudad de México. •

5 Esta fotografía muestra un aspecto parcial del lago de Tequesquitengo, lugar ideal para descansar, ya que cuenta con magníficos hoteles.

TAXCO

Caminar por sus calles es un paseo lleno de sorpresas

Por
TINA DI DOMENICO

Para Autoclub

Fotos de la autora

Tianguis es la voz indígena que significa mercado al aire libre. Esta vista corresponde a un sector de un tianguis pobretón. Hay otros muy ricos en magnitud y calidad de la mercancía, pero sólo funcionan los domingos en lugares apropiados de la ciudad. →

Como en todo lugar de montaña, en Taxco escasean los pozos. Este viejo aguatero se encarga de hacerla llegar donde la necesiten, y vendiendo sus "litritos" de agua se procura el diario sustento.



POR más que averigüemos y preparemos una depurada agenda de todo lo que consideramos de importancia, con un enfoque turístico, antes de visitar una comarca o país, y por más que creamos que todo está anotado y nada escapará de ser visto, ocurre que a poco de llegar al punto elegido —en este caso la ciudad de México—, se nos da por detenernos, por ejemplo, ante una insignificante vidriera llena de frijoles, de frijoles saltarines... Se trata de un diminuto gusano, casi larva, que se introduce en los frijoles por un pequeño orificio. Luego, según se alimenta, va creciendo, por lo que no puede más salir. Además, el orificio se obstruye con la misma savia del frijol. Esta plaga abunda en la zona sur del país y suelen vivir hasta varios meses, y cuando muere, el frijol está prácticamente vacío, quedando sólo la dura cáscara. A veces son expuestos sobre planchas ligeramente calentadas eléctricamente, pues en toda superficie o ambiente cálido estos gusanos..., o estos frijoles, adquieren mayor vivacidad. Estos —que no estaban en la agenda—, como respondiendo a una influencia mágica, saltaban brusca y alternadamente. Por varios días no pude sustraerme de presenciar esta insólita escena donde quiera que la encontrara.

Con un brazo fuera del coche y apuntando con el índice hacia arriba, algunos taxistas que raudamente pasaban próximos a nosotros, gritaban: *a peso por la reforma* (¿?). Resultaban ser taxis que hacían transportes colectivos, y quien lo deseare, por un peso mexicano podía viajar rápidamente por todo el recorrido de la muy importante avenida Reforma. Hay idénticos servicios en otras tantas avenidas.

Estas curiosas pinceladas, y otras, como que las tortugas, según supimos en Acapulco, tapan muy prolijamente el lugar donde desovan, haciendo

Desde la época colonial a la fecha, parece que en Taxco el tiempo se ha detenido. Muchas de sus estrechas, sinuosas y empinadas calles impiden la circulación de los autos. El turista, ávido en descubrir nuevas emociones, debe recorrerlas a pie.



Algunas de sus pintorescas calles, aunque con gran declive, permiten el paso de vehículos.



Fotografiar el instante de este diálogo es algo así como profanar su intimidad. Estos recios cargadores hacen un cuadro pleno de vida, tanto en el trabajo como en el descanso.

Nuestro frágil calzado no tiene armas como para defenderse de este brutal pero hermoso adoquinado por donde, con paso firme, este viejo y fuerte cargador lleva un voluminoso recipiente con leche de cabra.



luego otro orificio en las proximidades, que, para confundir, apenas lo disimulan, son lo que dan la inmensa satisfacción del *descubrimiento* de cosas desconocidas y no leídas.

Así nos ocurre cuando llegamos a este paraíso de estilo colonial que es Taxco, distante sólo 160 kilómetros de la ciudad de México.

Su nombre proviene de la lengua indígena Náhuatl, y su primitiva expresión era TLACHCO, que significaba lugar de juego de pelotas. Las tribus indígenas tenían allí sus encuentros deportivos y en el mismo usaban unos guantes de cuero protegidos con una especie de clavos de latón, ya que la pelota, confeccionada con caucho puro, era más un proyectil de guerra que un elemento deportivo. Fundada por los españoles en 1529, está ubicada en el centro de una rica región minera, siendo de plata las vetas más importantes.

Los orfebres de hoy, por la experiencia recogida de generación en generación, son considerados entre los mejores del mundo, por la pureza en la terminación de sus bellas obras elaboradas en plata cincelada, maravillas que se pueden apreciar en el museo de Orfebrería, correspondiendo actualmente a los hermanos Castillo las más bonitas obras de moderno estilo.

Esta fascinante ciudad, situada a 1783 metros sobre el nivel del mar, supera por su belleza y sus ricos tesoros artísticos, todo cuanto se pueda imaginar antes de conocerla. Caminar por ella resulta un paseo lleno de sorpresas, ya que su pintoresco y espectacular emplazamiento hace que cada punto de vista que se alcance sea distinto al anterior, aunque para ello, en el cotidiano y agotador trajinar, algún zapato con su correspondiente contenido sufra las consecuencias de la embriagada satisfacción de transitar por un centenario adoquinado. ●

HACIA EL HIELO CONTINENTAL

Crónica de un mes de permanencia a 3.000 kilómetros de Buenos Aires

Por JORGE P. D'AMATO Y JORGE H. DEL MAZO

Para Autoclub

Fotos de Carlos Vidal



Campamento que fue instalado junto a la bahía Onelli, en el parque Nacional Los Glaciares. Desde allí se efectuaron diversas excursiones.

HIELOS, bosques, lagos, torrentes y viento. Durante un mes estuvimos junto al Hielo Continental Patagónico, en el extremo sudoeste de la Provincia de Santa Cruz, a tres mil kilómetros de Buenos Aires.

Convivimos con los pobladores de la zona, que nos brindaron su generosa hospitalidad. Recorrimos uno de los paisajes más bellos e insólitos con que cuenta nuestro país. Miramos, anduvimos, anotamos, comparamos. Sacamos conclusiones.

Así, vimos con gran admiración los ingentes trozos de hielo del Ventisquero Moreno, ese gigante de cristal que remata en las aguas del lago Argentino, para formar un muro vertical de 50 metros de altura, continuamente desgarrado en la época del deshielo, creando enormes témpanos que navegan a la deriva.

Observamos la imponencia del glaciar Upsala, la serena belleza de los glaciares Onelli, Mayo y Ameghino.

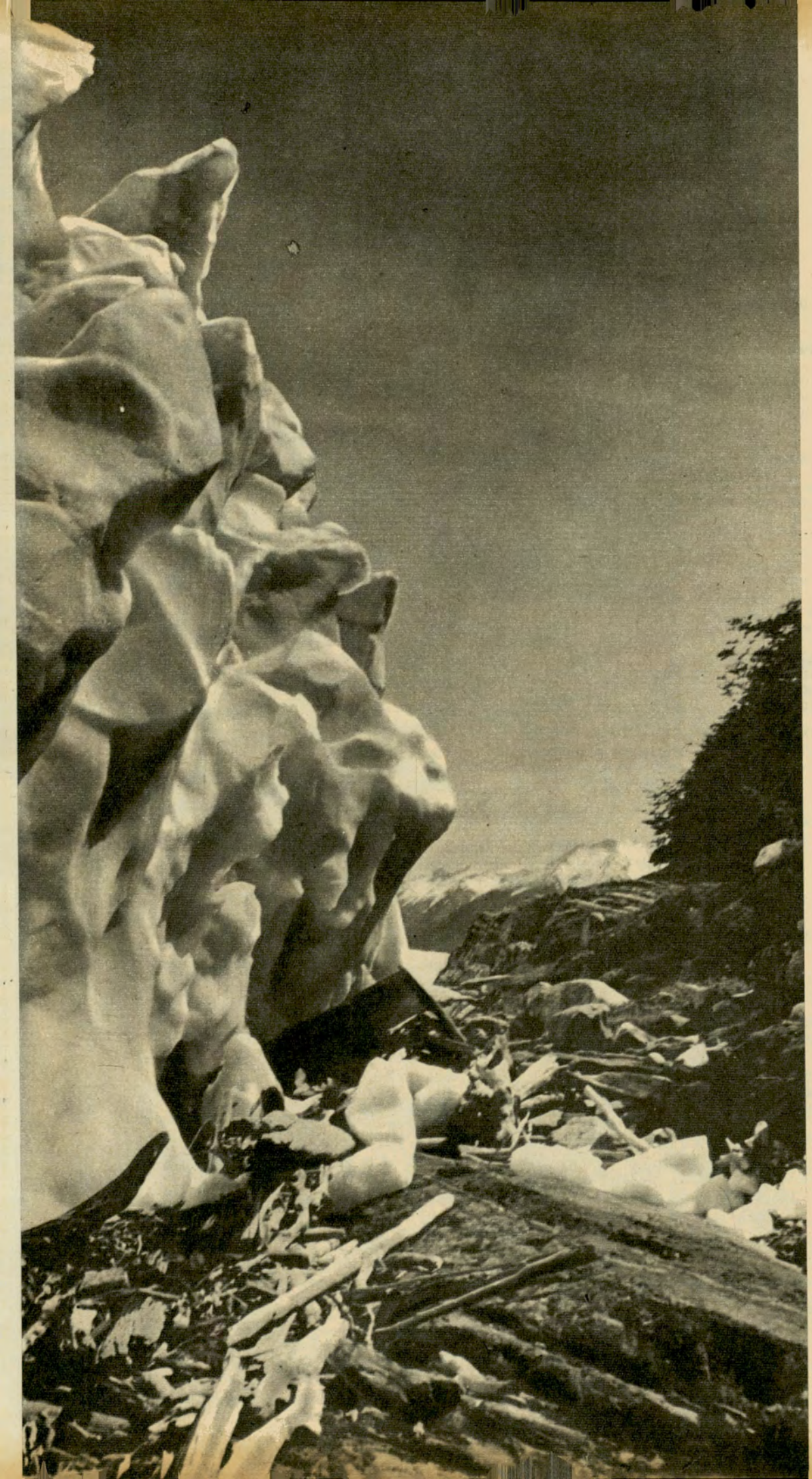
Sentimos profundamente las atenciones de la gente que habita en Calafate, en Punta Bandera. Sus esfuerzos para la solución de cualquier inconveniente.

Y nos fuimos de esa región donde reina el silencio eterno y donde las dificultades se multiplican hora a hora, percibiendo la explosión estremecedora de una caída, el crujir agitado del hielo, el golpetear incesante del viento. Ese viento que es un símbolo sureño: castiga la cara y lo modifica todo.

Remontando la laguna Onelli

—*Los pasaremos a buscar dentro de cinco días... ¡Buena suerte!*

La lancha *Calafate* de Parques Nacionales atracó es la bahía. En nuestra mente estaban presentes los momentos de gran espera transcu-



Gran cantidad de árboles han sido arrasados por el avance del ventisquero Moreno. Vista tomada en dirección al Canal de los Témpanos, brazo sur del Lago Argentino.

rridos en el refugio Punta Bandera. Sabíamos que ya no teníamos tiempo disponible para efectuar la travesía entre los glaciares Mayo y Onelli que habíamos anhelado durante un año.

Pero decidimos llegar hasta el borde del glaciar Hein. De esta manera aprovecharíamos los pocos días que nos restaban, reconociendo un trayecto del itinerario previsto.

Bajamos nuestro equipo y los alimentos y atravesamos a marcha rápida el bosque que se levanta en el extremo oeste del lago Argentino. Una hora después dejábamos atrás el sonido de los pájaros y subíamos por una suave pendiente, hasta la margen de un torrentoso arroyo. Era un día excepcional, con muy poco viento y una temperatura agradable.

La marcha había sido moderada, sin ningún sobresalto ni fatiga. Al atardecer preferimos acampar en uno de los pocos espacios planos que ofrecía el terreno. Lo elegimos por la proximidad del agua. Preparamos los alimentos y cercamos nuestras carpas con gruesas ramas, en prevención de algún ataque de vacas salvajes, animales que pueden aparecer imprevistamente en la región.

No hubo tiempo ni ganas de hacer sobremesa luego de la comida. La temperatura había descendido bruscamente y encontramos

el mejor refugio dentro de nuestras bolsas de dormir.

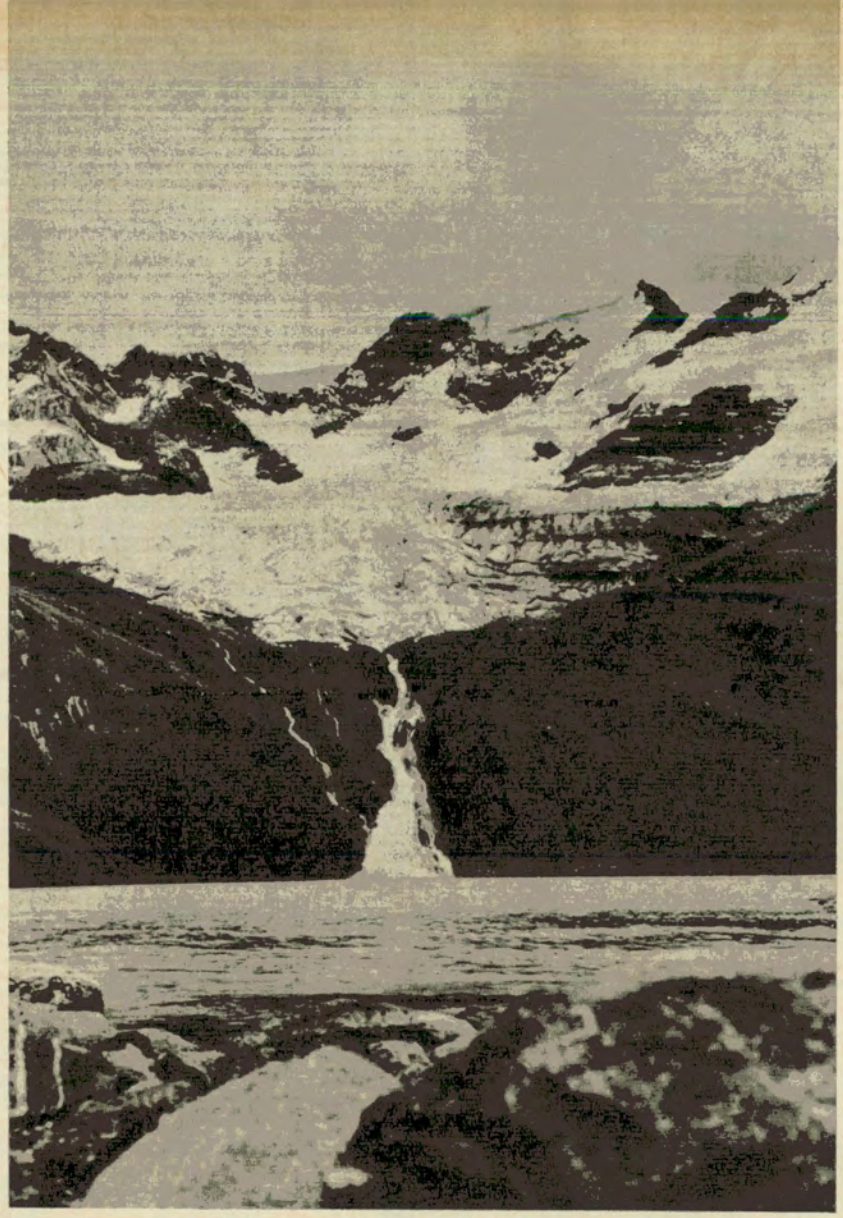
Comienzan las dificultades

El día siguiente presentó un cielo casi despejado. Nos demoramos más de la cuenta tomando fotografías y emprendimos el viaje nuevamente, entrada la mañana.

Una breve marcha nos llevó hasta la primera laguna de la zona, que está alimentada ininterrumpidamente por una gran cascada que nace subterráneamente bajo el glaciar Hein, a unos ochenta metros de altura. Allí se presentó el primer dilema. Teníamos que subir hasta el pie de la cascada e ir bordeando el glaciar, contando para ello con dos únicas salidas. La primera era prácticamente imposible: ascender una pared de noventa grados de inclinación, moldeada por el retroceso del glaciar que no ofrecía fisuras. La segunda es la que adoptamos Ganaríamos altura por un enmarañado bosque bajo que se levanta en uno de los flancos de la laguna.

Esta ruta, a pesar de parecernos de fácil acceso y transitabilidad, resultó en su transcurso llena de alternativas de sumo riesgo.

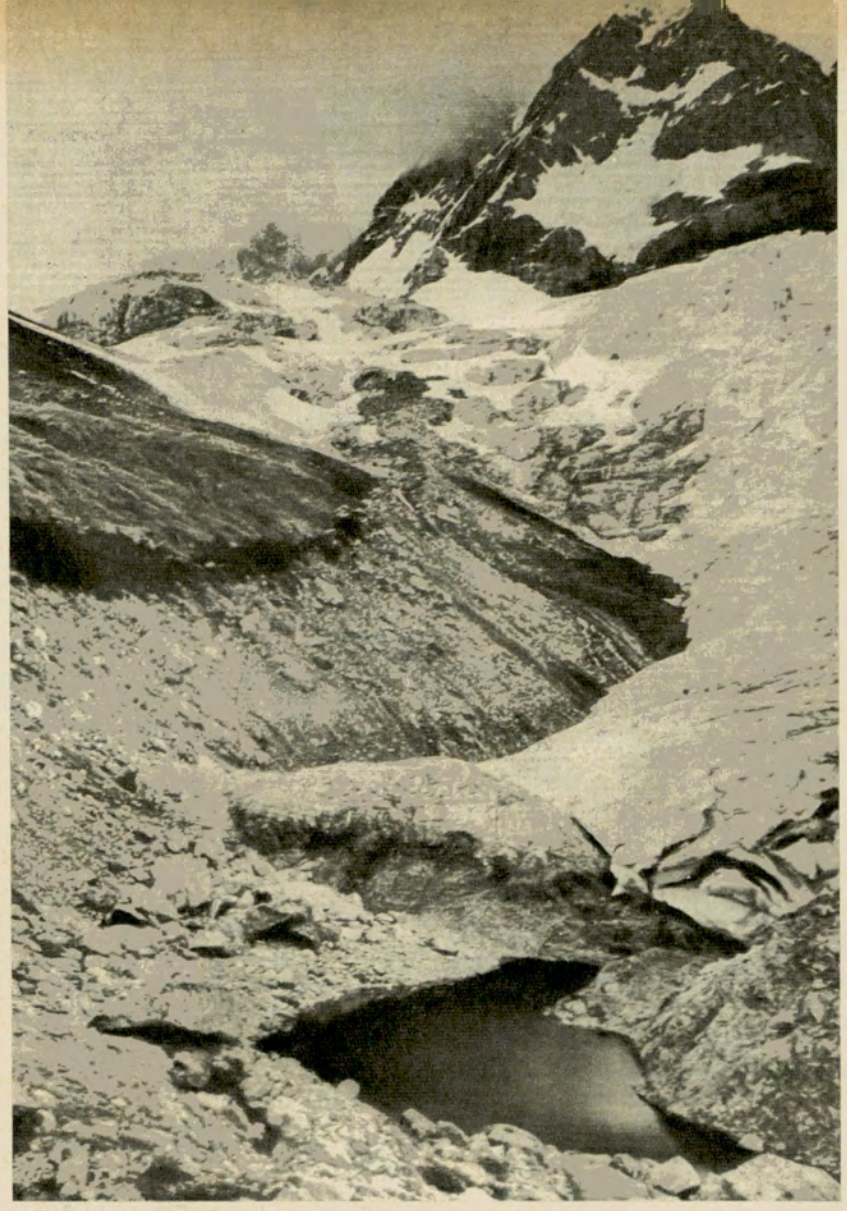
Salvamos las distancias lentamente, aferrándonos a cuanta rama o raíz brotara del suelo, dado el de-



Esta es la primera de las lagunas provocadas por el deshielo del glaciar Hein. Se advierte la pared casi vertical del acceso al glaciar, la cual ha sido moldeada por el retroceso del hielo y las aguas de la cascada que nace en la parte inferior del ventisquero.



Una vista del Canal de los Témpanos, en el Lago Argentino. Los despredimientos del ventisquero Moreno dificultan a veces la navegación.



Cuarta y última laguna formada por el deshielo del glaciar Hein, del cual se ve el final contra las montañas del mismo nombre.

clive de las morenas, hasta que llegamos al filo mismo del hielo.

Descansamos un instante y repusimos energías, vivaqueando frente a un espectáculo sobrecogedor.

Pero no había que perder mucho tiempo ya que teníamos que seguir subiendo antes que la noche nos sorprendiera.

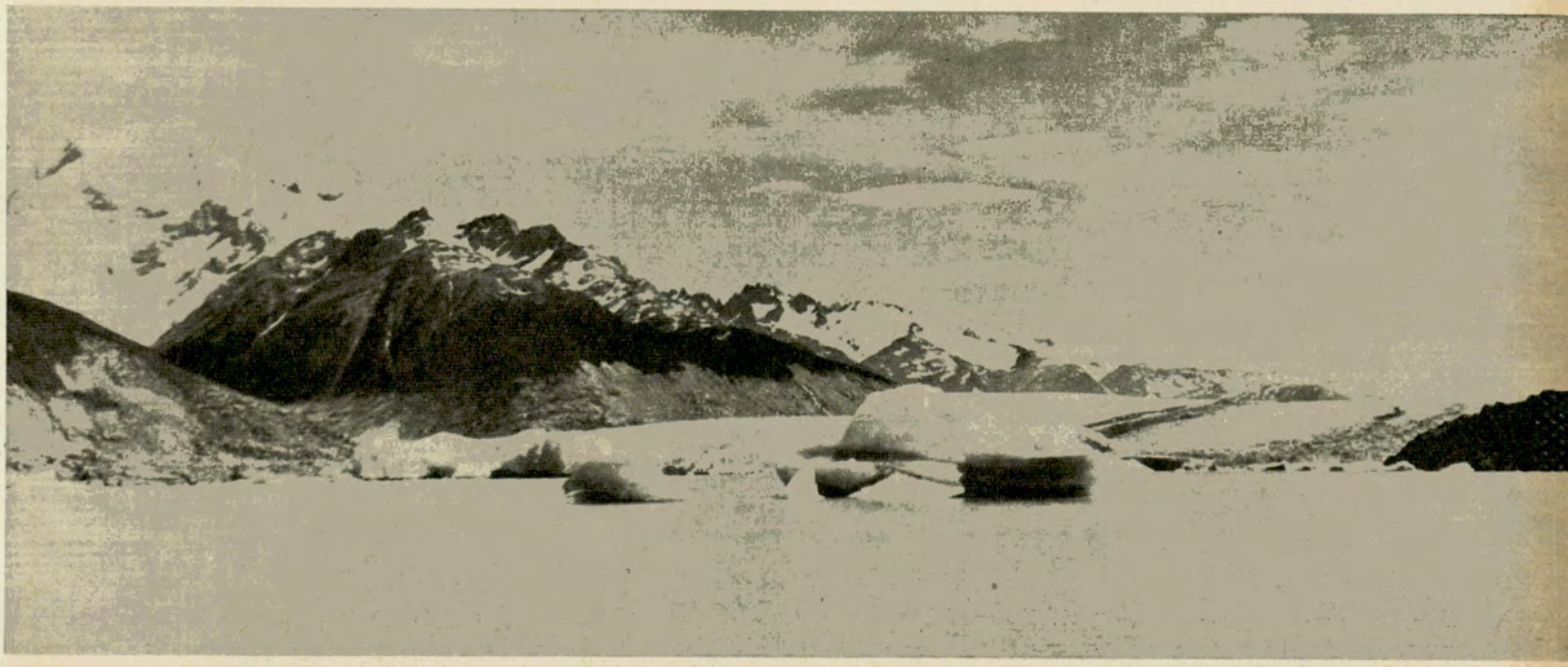
Nuevamente nos valimos de otro trecho boscoso para ascender. Hay trechos de pircas sueltas en tramos sumamente inclinados que hacen muy dificultoso mantener la vertical. En ciertos lugares las piedras desprendidas por el afianzamiento de nuestros pies, iban a parar al fondo del ventisquero.

Salvado el inconveniente, alzamos el campamento al filo de otra cascada, mientras la noche caía trayendo rojizos reflejos que centelleaban abajo sobre una conjunción de piedra, hielo y agua.

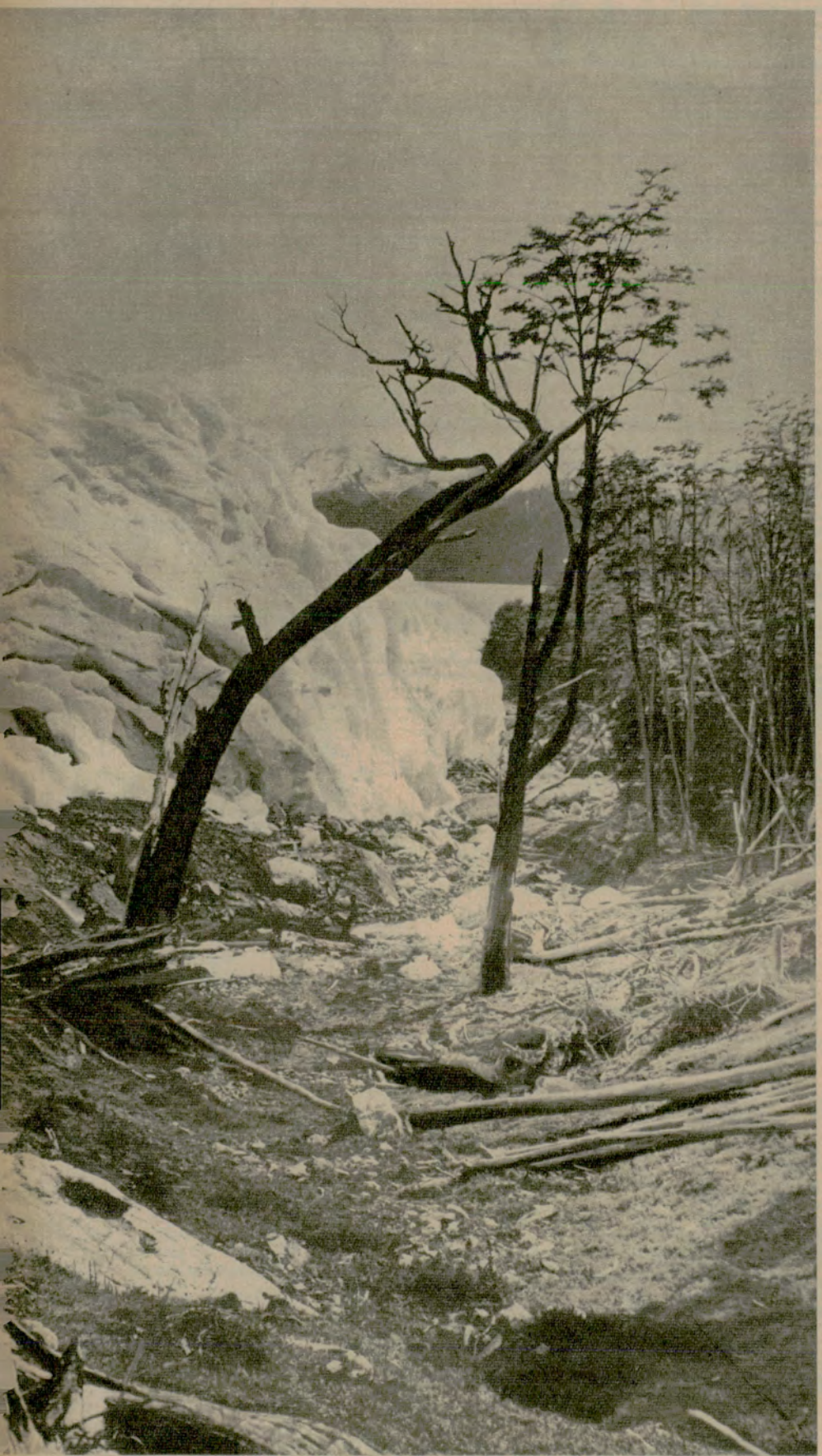
Una visión irreal

Al tercer día decidimos ascender todo lo que aguantaran nuestras fuerzas, dejando para ello nuestros equipos en el segundo campamento, yendo provistos solamente de los elementos necesarios para la empresa: comidas de ataque, cámaras fotográficas y filmadora.

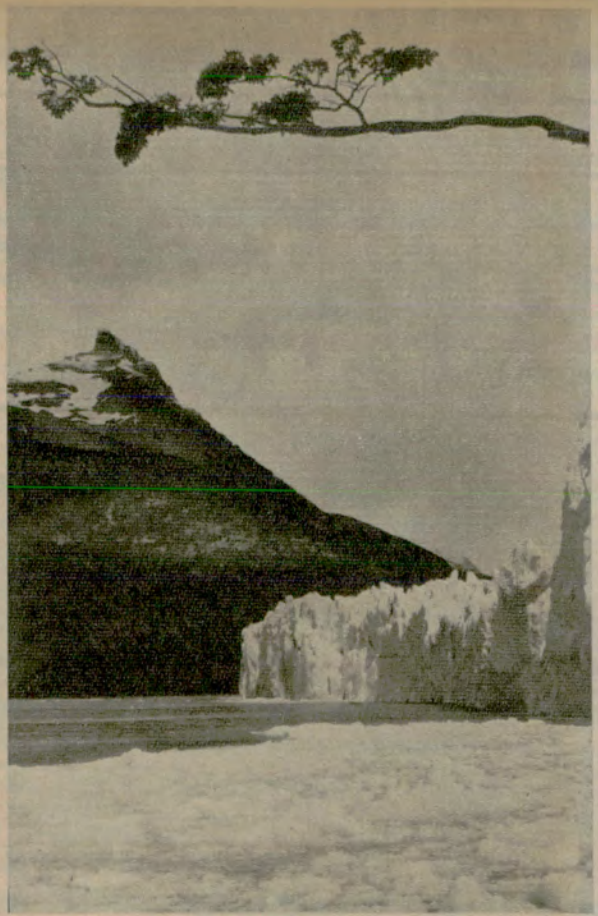
Una sucesión de glaciares se alzaban sobre nuestra vista. A lo lejos se divisaba el curso de agua que ha-



Frente del glaciar Upsala, enorme campo de hielo, conceptuado como uno de los más extensos del mundo.



Apoyo del ventisquero Moreno en la península Magallanes. Se pueden observar los efectos causados por el hielo al producirse los descongelamientos.



Vista del ventisquero Moreno desde el lago Rico. Domina el vasto escenario el pico Moreno.

bíamos orillado más abajo y al fondo los témpanos desprendidos de la inmensa mole blanca, navegaban rumbo al Norte del Lago Argentino.

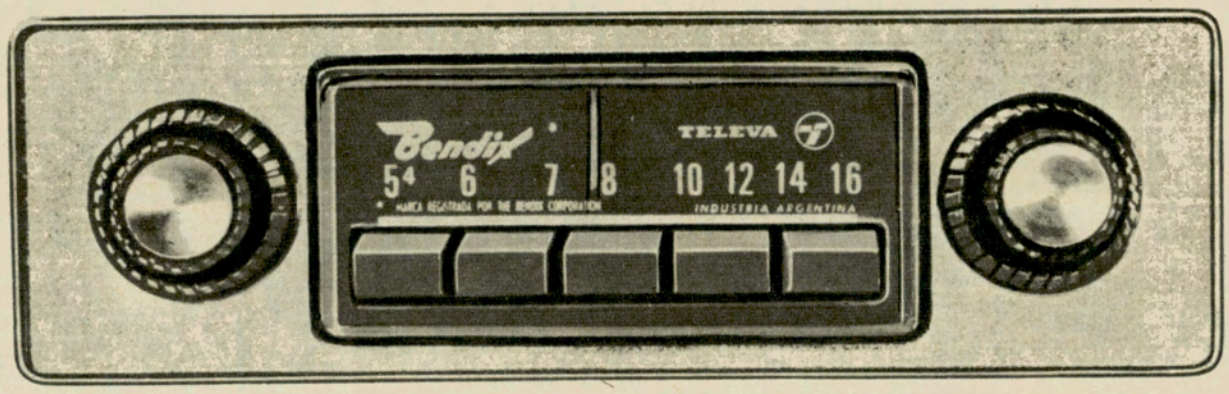
Superamos pausadamente un peñón rocoso y nos hallamos frente a la segunda laguna. Es un lugar realmente sublime, irreal. El agua de color verde turquesa contrasta con el níveo manto que baja de la montaña y el rojo de las rocas. Un cóndor hace circunvalaciones sobre los picos nevados, acechando alguna presa. El cielo plomizo no empaña el espectáculo y quedamos largo tiempo contemplando la escena.

Más arriba se levanta en todo su esplendor la formidable muralla formada por el hielo continental.

Cumplida la parte de nuestro objetivo, emprendimos la vuelta desandando la ruta y llegando nuevamente a la bahía.

Allí esperamos el regreso de la lancha. Pasaban las horas y, cansados de mirar el horizonte, instalamos nuestro campamento. Ante una posibilidad de mayor demora organizamos el racionamiento de los pocos alimentos que nos quedaban. El tiempo había desmejorado, y supusimos que la demora se debía atribuir al excesivo oleaje. Las reservas alimentarias, aunque muy estiradas, se fueron terminando. Al quinto día en medio del viento y la nieve divisamos a través de la intensa agitación del lago, a la nave salvadora, nuestra alegría fue indescriptible. Regresamos reconfortados a Punta Bandera, satisfechos de haber cumplido el objetivo propuesto. •

Puede haber un sonido nuevo en el mundo? Sí.



Es el de Auto-Radio Bendix®.
Y estamos seguros de que es así.
Porque conocemos su Sonido Balanceado.
Con una potencia de salida de 3 Watts, sin distorsión.
Eso lo sabemos nosotros que la fabricamos.
Eso lo sabrá usted cuando sienta ese sonido puro, nítido.
Absolutamente nuevo.
"Estando" arriba, abajo, adelante, atrás.
Y Bendix® es Marca Registrada por "The Bendix Corporation", usada bajo licencia.
O sea exhaustiva perfección técnica.

AUTO-RADIO Bendix®
LA GARANTIZA
TELEVA
calidad en todo.

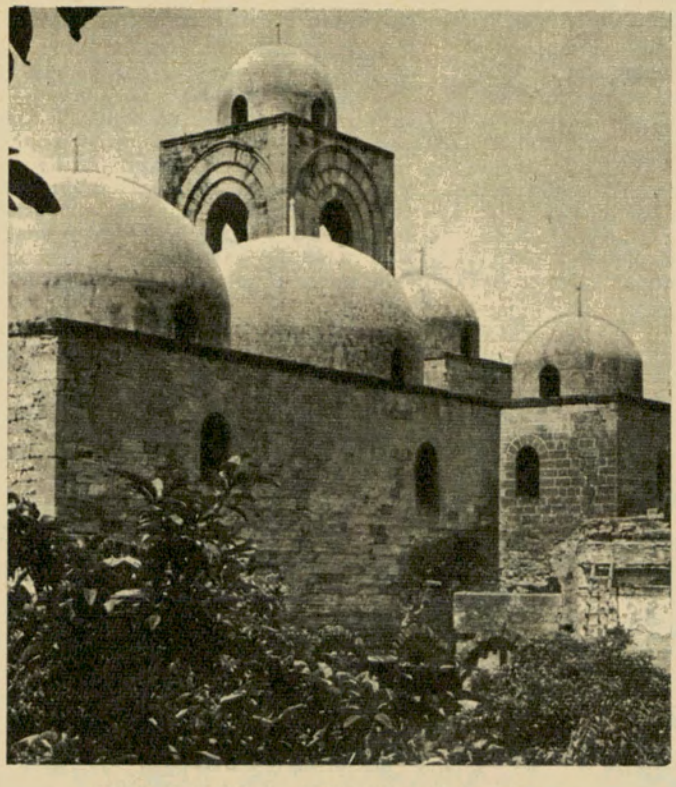


Estucos de Giacomo Serpotta

LA ciudad que tanto amara Lampedusa es clara y airosa, con el valle de oro extendido como un manto esmeralda jalonado de naranjos y limoneros. El recorrer esta cuenca es un constante embriagarse de azahares, de perfumes deliciosos traídos por el viento y multiplicados de planta en planta. Al oeste, el Monte Pellegrino, al que Goethe definió en pocas palabras: *el promontorio más bello del mundo*, y al que siguen en ondulaciones armoniosas el Monte Gallo, el Monte Cuccio, el Monte del Grifone, todos ellos encerrando a la ciudad como una media luna que se abre hacia el mar. El sol palermitano es, en general, abrasador y el cielo diáfano, sin nubes. El mar es azul intenso, luminoso, satinado, como todos los mares que surcaran los antiguos griegos.

Capital de la isla más grande del Mediterráneo, todos los caminos en Sicilia llevan a Palermo.

Ya en el siglo XII se la consideraba *ciudad antigua y elegante, suntuosa y agradable*, que brindaba cuanto era sinónimo del saber vivir. A la naturaleza, tan pródiga, se ha unido, desde los albores de su historia, la mano atenta del artista y la bolsa siempre pronta de los mecenas, que hicieron de esta ciudad el verdadero centro de las corrientes artísticas entre oriente y occidente. Lo que más llama la atención en Palermo es la diversidad y belleza de sus estilos arquitectónicos, fruto de tantas y tantas civilizaciones que en suelo siciliano se han sucedido desde que la base cartaginesa fuera ocupada por los vencedores romanos, para ser luego anexada al imperio bizantino y sucumbir más tarde bajo el influjo árabe. Cae nuevamente en manos



Cúpula de la iglesia de San Giovanni degli Eremiti



El Palacio de los normandos

Las dos caras de PALERMO, en SICILIA

Goethe la definió como "el promontorio más bello del mundo"

Por MAGDALEN LIDDLE

Para Autoclub

de lejanos dominadores: los angevinos, quienes han inmortalizado sus errores de *mala signoria* en la heroica lucha opuesta por los palermitanos y conocida en la historia como *i Vespri Siciliani*. Sigue luego un período de estancamiento, fruto de guerrillas y descontentos, hasta que la isla se une al reino de España y sus industrias llegan a Génova y Lombardía, a Cataluña y Flandes. Al siglo XII pertenece el Palacio Real, de imponente fachada en estilo árabe-normando, y la joya arquitectónica de inigualable belleza que es la Capella Palatina, con sus muros cubiertos de mármol y pórfido y esplendente de mosaicos en rica policromía, cuya tonalidad dominante es el oro, ilustrando en toda su extensión la vida de santos o los pasajes más variados de la historia sagrada.

El centro de la ciudad

No lejos del Palacio Real, nos llama al recogimiento y a la contemplación la dulce silueta blanca de San Giovanni degli Eremiti, antigua mezquita convertida luego en iglesia cristiana, y su pequeñísimo claustro, perfumado de azahares y jazmines, con todo un bellísimo desorden de vegetación que cuelga graciosamente de los arcos, se trepa por

las frágiles columnas o se derrama en lustrosa cascada a lo largo de los muros carcomidos por los siglos.

Por la Porta Nuova llegamos al centro de la ciudad, a los Quattro Canti, el eje de la gigantesca cruz que forman Via Vittorio Emanuele y la Via Maqueda, que más allá se convertirá en Via della Libertá, una de las avenidas más amplias y señoriales de Europa. A pocos pasos de ese eje y de la admirable fuente Pretoria, el encanto de la antigua mezquita que ahora forma parte de la Iglesia denominada La Martorana. Sus graciosas bóvedas blanquísimas, su línea lisa, simple, recatada como una paloma tierna que descansa confiada en medio de la algarabía de esa ciudad vocinglera y movediza.

Por la Via Maqueda alcanzamos la Piazza Verdi, con la silueta maciza e imponente del Teatro Massimo, uno de los más bellos y lujosos de Europa, y más allá, donde la calle luego de llamarse Ruggero Settimo se ensancha para convertirse en la arbolada y serenísima Via Libertá, la airosa silueta del Teatro Politeama. Las últimas *carrozzelle* de nuestro siglo ruedan con el rítmico repiqueteo de tiempos ya lejanos en anacrónico contraste con los modernos palacios y residencias.

El Palazzo Abbatellis, sede de la Galería Nacional de Sicilia, se encuentra en uno de los barrios más populosos de Palermo. La belleza de su línea exterior así como de su amplio patio que sugiere una época de opulencia y señorío, nos sorprende dentro del marco abigarrado de un barrio con ropas tendidas de balcón a balcón y vendedores ambulantes con sus burritos empenachados y carros de vivos colores. Dentro del museo el silencio y el recogimiento nos preparan para el deslumbramiento sereno y duradero que nos producirá la contemplación de la Vergine Annunziata, de Antonello da Messina. Ante la absoluta y purísima belleza de sus rasgos, el tiempo se detiene para hacernos percibir por un fugaz momento el palpitar de la eterna, imponderable inspiración.

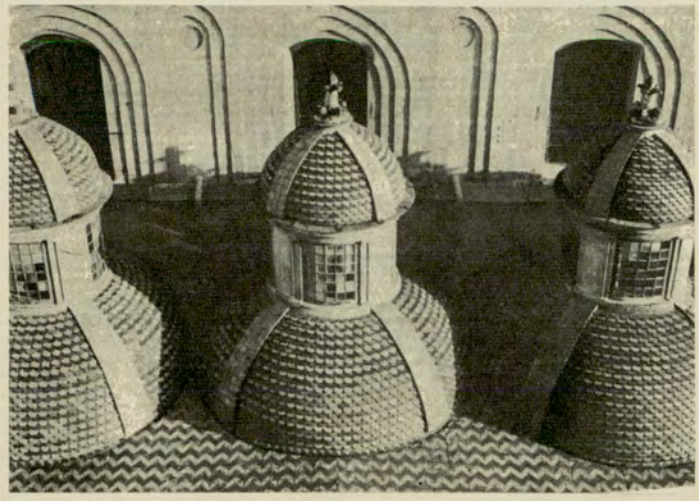
Evocando el "Gatopardo"

Los dulces y movedizos *putti* de Giacomo Serpotta decoran varias iglesias palermitanas, así como una amplia sala del Museo. Angeles que son niños traviesos, o niños angelicales que ríen o lloran, que juegan o coquetean entre el manto de la Madonna, que se deslizan graciosamente jugando a escondidas, que saborean una fruta o duermen confiados, todo un desbordamiento de gracia, de picardía, que el gran maestro supo crear con mano jocunda y certera, para nuestra sorpresa y regocijo.

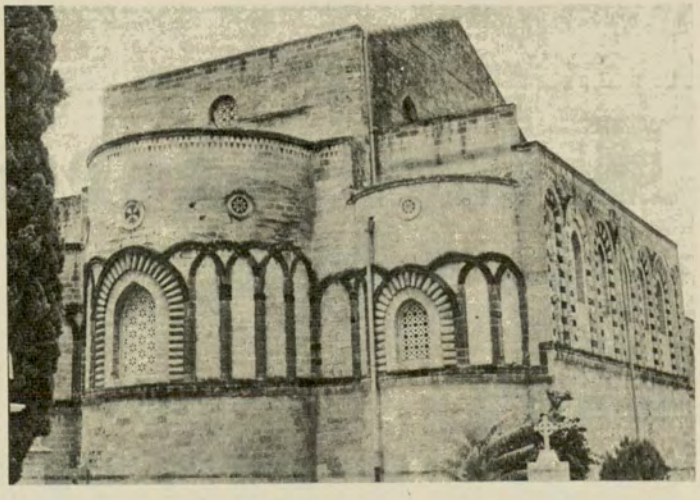
Esto y mucho más encierra la ciudad del príncipe y escritor cuyo recuerdo se mantiene vivo, a pesar de haber adoptado ella un ritmo que contrasta con la serenidad *gatopardesca*. Leo en una de las confiterías centrales: *Sentado a una mesa en este lugar, el Príncipe Tomasi de Lampedusa escribió parte de su novela El Gatopardo.* Pero no sólo este aspecto tiene Palermo. Existe otro, el de la abigarrada ciudad del vendedor ambulante, del mercado que comienza al alba y ven-



Mosaicos de la Capilla Palatina



Cúpula de la Catedral



La iglesia de la Magione



La iglesia de la Madonna



"La Anunciación", de Antonello da Messina

de con estrépito e intensidad bajo la hiriente luz eléctrica hasta muy entrada la noche. La de la gente sin medios que usa la calle como si fuera una sala, la de los niños que corretean entre las mercancías, la de los balcones con mecedoras, todo ese ir y venir afanoso de fuerte resabio levantino. De todos los mercados palermitanos, el más interesante es el del Capo, por hallarse en pleno centro. Allí se vende todo lo que la imaginación más exigente pueda desear. Enseres caseros, vestidos, calzado, frutas y verduras, aceitunas apetitosas, alcaparras, almendras, pulpos frescos ya hervidos, panes blanquísimos, pescados y verduras fritas ya preparados para la mesa. Y recuerdo haber visto algo único en Italia: una criollísima parrilla con chinchulines que chisporroteaban sobre el fuego de carbón y que los sicilianos consideran un plato típico de la isla... *Roba da Sicilia...*

La ciudad en las calles

Los cocineros ambulantes ofrecen sus platos típicos con un grito prolongado, casi un lamento. El vendedor se pliega hacia adelante con las manos en las caderas, dejando escapar un muy árabe ululato que hace temblar el escaparate. En una olla enorme hierven las patas y orejas de vaca, plato de pobres, y el alarido en dialecto siciliano llega, estridente: *¡Qué lindas!... ¡Qué lindas! ¡Miren qué frescaaaas! ¡Qué sabrosas! ¡Cómanlas, que son exquisitas!...*

La mujer del pueblo es aquí seria, hermética. Diferente de todas sus hermanas italianas, y hasta de las de la Sicilia oriental. Es ceñuda, desconfiada, y carece de la alegre despreocupación de las napolitanas, o de la espontánea desenvoltura de la romana. No tiene la encantadora sencillez de la norteña, pronta a sonreír afable y cordial. El hombre palermitano es, sin em-

SIGUE EN LA PAGINA 160



LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
GUSTAVO
GARCIA
SARAVI

Para Autoclub

Fotos de Jaime G. Font

Vieyra

ES una pena que nuestros grandes novelistas (salvo, quizá, Bioy Casares, Borges —"Biorges", como dice J. Calvetti—, Manuel Peyrou, Marco Denevi y María Angélica Bosco) no cultiven con más frecuencia y entusiasmo el género policial, que sigue siendo, a pesar de la invasión de la *fantaciencia*, uno de los contados y entretenidos escapes espirituales de la muy *promocionada* angustia contemporánea.

Muchas razones deben incidir, presumimos, para este retraimiento. Nosotros mismos hemos constatado, experimentalmente, las dificultades humanas y literarias que ofrecen la atipicidad y, por momentos, incongruencia de nuestra realidad social, geográfica e institucional frente a las claves convencionales, pero irremplazables, de una buena narración con crímenes y misterio. La astucia de los detectives particulares neoyorquinos (siempre tan infalibles), la eficacia de los sargentos londinenses, la paciencia de los comisarios franceses, constituyen, indudablemente, un adelanto del 90 % para un buen desarrollo novelístico y un desenlace lógico y justiciero.

Nuestros ambientes provincianos y aun la fuerza tumultuaria de Buenos Aires, no son apropiados, en cambio, para la existencia y posterior descripción de viejas casonas con extraños moradores, aristócratas que desheredan a sus hijos, joyas hindúes, mágicos envenenamientos o simples asesinos traumatizados por la última guerra. Nos falta, en síntesis, ese clima especial, que es el resultado de una acertada combinación de hombres, panoramas, circunstancias y apetitos, que se dan casi espontáneamente en las memorables narraciones de Nicholas Blake, Graham Greene, John Dickson Carr o Vera Caspary.

Un cabo de policía que sólo se llame Pérez, por ejemplo, un sospechoso que se siente a comer pizza en Lavalle, un cómplice que sea hincha de Chacarita Juniors, un pesquisa que escuche tangos de Magaldi o un vulgar juez del crimen nacional, conspiran seriamente contra la verosimilitud y fantasía que requiere el relato y piden los ya muy exigentes y cultos lectores.

En parte, sin embargo, podrían remediarse tantos inconvenientes, por lo menos en lo que se refiere a una calle apropiada para un crimen indescifrable. En Buenos Aires hay calzadas que parecen traídas de distintas capitales europeas. Basavilbaso y Seaver pueden ser de París; la avenida de Mayo —se sabe— im-

Sarmiento es una de las arterias esenciales de nuestra geografía ciudadana. Un bosque de letreros luminosos le pone adecuado marco.

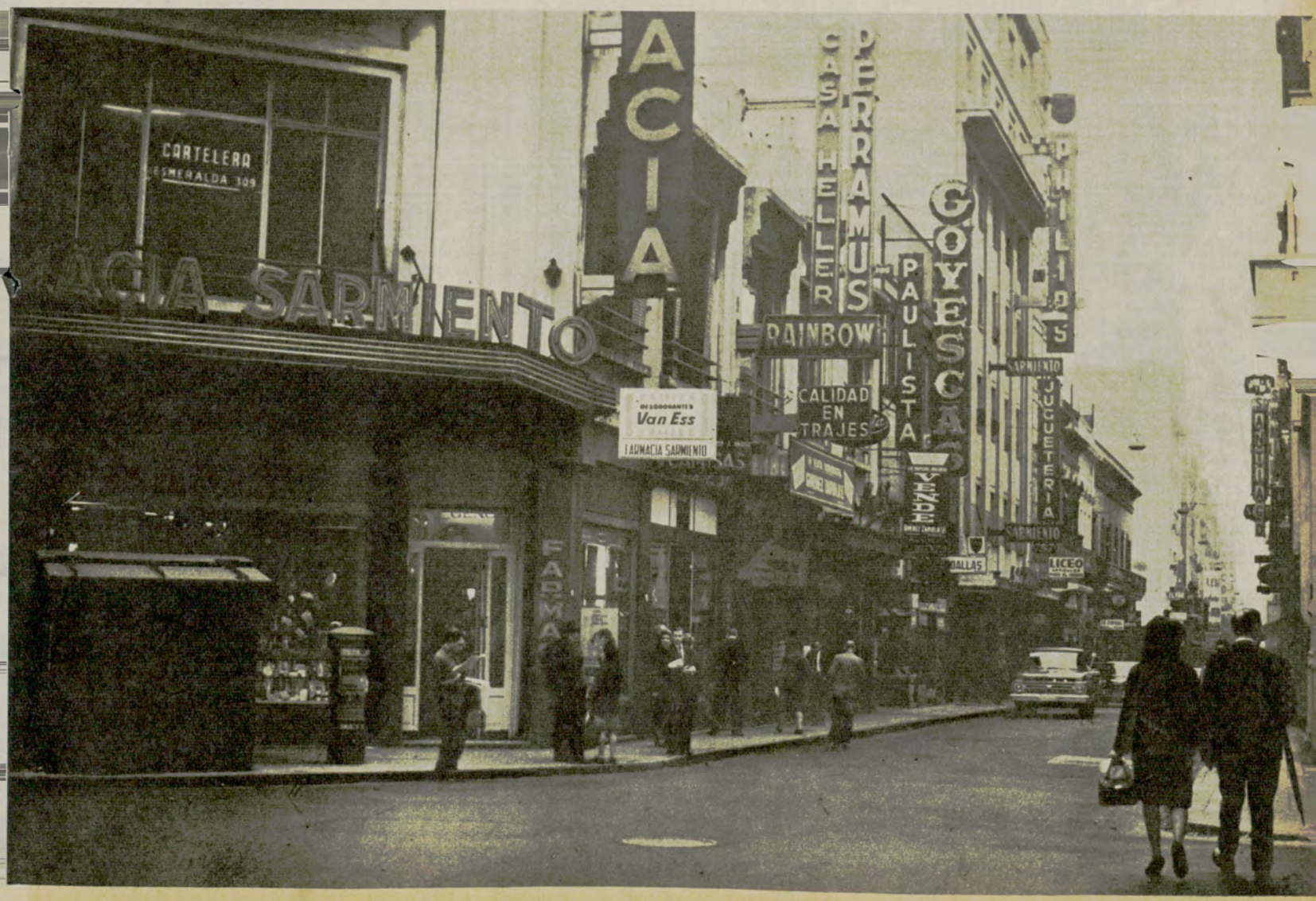
Los viejos edificios que integran la breve calle Vieyra forman el marco adecuado para un crimen perfecto.



A la calle Vieyra hay que descubrirla en el barrio de Constitución. Es tan especial y misteriosa que pocos pueden informar dónde está.

portada de Madrid; algunas de la Boca, compradas con habitantes y todo, en pleno centro de Génova, y Vieyra, cortita y sombría, en algún suburbio de Londres.

Y es precisamente en Vieyra — paralela a Paracas y escondida a unos pocos pasos de Constitución— donde podría ubicarse *el lugar del hecho,* como dicen nuestros periódicos más, tal vez, que nuestros periodistas. Y de noche, naturalmente. Y si es posible, en invierno o con niebla. Quien la haya transitado lo sabe muy bien. Y quien no lo haya hecho, que lo compruebe. Y mucho más si se trata de un cuentista o novelista novel que se arriesgue a enhebrar miedos y homicidios literarios. ¡Ah! Y que no pregunte en la comisaría correspondiente dónde queda. Es tan especial y misteriosa que seguramente no sabrían informarle.



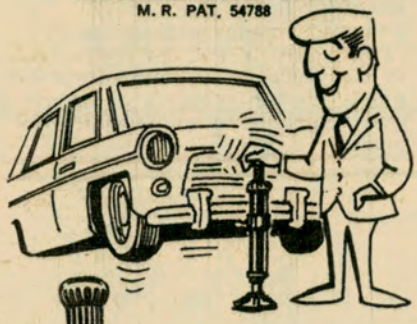


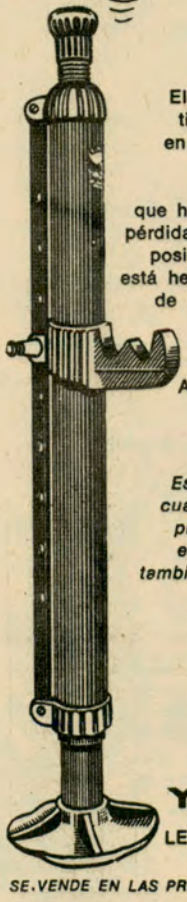
1315

con CRIQUE
HIDRAULICO
TIPO PARAGOLPES

LAVOD

M. R. PAT. 54788





El gato hidráulico LAVOD, tipo paragolpes, fabricado en acero y bronce de alta calidad y provisto de guarniciones especiales que hacen imposible cualquier pérdida de aceite en cualquier posición, compacto y sólido, está hecho para una larga vida de funcionamiento eficiente.

Altura mínima: 710 mm.
Altura máxima: 1.120 mm.
Capacidad: 2 Ton.
Peso: 6 Kg.

Este crique es adaptable a cualquier marca de coche o pick-up mediante las uñas especiales que proveemos; también puede ser usado para levantar de costado.

LAVOD

YUNCA S. A. C. I. I. F. A.
LEOPARDI 153 Tel. 67-1626

SE VENDE EN LAS PRINCIPALES CASAS DEL RAMO



En la intersección de Sarmiento con Diagonal Norte y Suipacha esta placa, que pocos ven, evoca la personalidad del prócer.

Sarmiento

Sarmiento es una de las arterias esenciales de nuestra geografía. Es imposible ir a ninguna parte sin recorrerla o atravesarla, por lo menos, en una esquina determinada. Según nuestros cálculos, tiene aproximadamente 47 cuadras de largo, y observándola en el mapa, es una línea que entra, honda y segura, justamente en el medio de nuestra amantísima Buenos Aires.

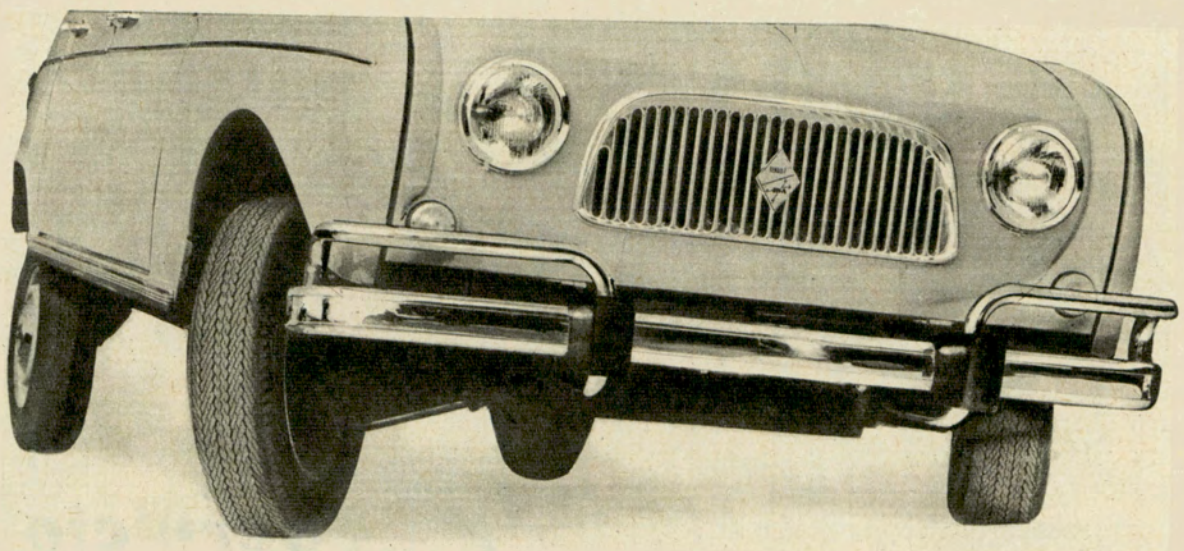
Casi sin querer, hemos dado en una similitud que nos complace. Porque el Domingo Faustino que le corresponde, el montañés de polen, palanca máxima, martillo y yunque simultáneo en la lenta y dolorosa conformación de nuestra historia, es una línea de tesón y realizaciones que entra, honda y segura, justamente en el medio de nuestro reconocimiento republicano. Si hubiéramos tenido otro sanjuanino igual, hace tiempo que habríamos superado nuestros encontronazos con el infortunio y el desconcierto.

En la intersección con Diagonal Norte y Suipacha hay una chapa de bronce que dice: *Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. Domingo Faustino Sarmiento. Estadista. Maestro. Autor del Facundo. Gobernador de San Juan. Presidente de la República Argentina. Antes Santa Lucía, Mansilla, Cuyo. Ahora, Sarmiento.* Probablemente los miles y miles de ojos que pasan por ahí no la leyeron nunca. Los ojos de los transeúntes apresurados no se fijan en nada. Ni siquiera en los Hombres, con mayúscula, que a veces se transforman en calle para que pueda transitarse por ellos con más comodidad y casi sin darse cuenta.

Por eso, aunque sea como tentativa de perfeccionamiento cívico y humano, que alguien de la comuna recoja la idea de colocar placas y placas en cada esquina de Sarmiento, como consejos-semáforos, como diminutos libros, para que, por lo menos, un niño curioso aprenda algo. Bastan y sobran frases aisladas del autor de *Recuerdos de Provincia*. He aquí algunas por ejemplo: *No hay libertad donde el pueblo es ignorante, Las dificultades se vencen; las contradicciones se acaban a fuerza de contradecirlas, Tened escuelas y no habrá revoluciones. El maestro era yo, el menor de todos, pues tenía 15 años, pero hacía dos, por lo menos que era hombre por la formación del carácter*

La sugerencia también puede ser útil para que se entretengan los patoteros con infamias y atentados. La verdad es que Sarmiento los sigue esperando desde la inmortalidad. Está en lo cierto Luis de Paola cuando dice: *Las pedradas y el alquitrán que caen sobre sus monumentos despertarán, sin duda, en sus huesos y su espíritu deseos de volver a la contienda.* •

GOWLAND PUBLICIDAD



El volante no es un par de riendas.

Usted y nosotros sabemos que la tracción delantera da muy buenos resultados.

El auto tiene más agarre y tira más en cualquier terreno.

Y las piernas de la familia agradecen que no haya cañonera de transmisión en el piso.

Pero... la tracción delantera hace que la dirección sea dura, rígida.

Que usted tenga que tirar del volante como si fueran riendas guiando 33 HP.

Sin embargo... el 4L tiene tracción delantera y su volante se mueve con un dedo.

La solución la encontramos en un doble cardan telescópico.

El hace la fuerza mientras usted maneja un verdadero volante y no un par de riendas.

Para hacer el 4L utilizamos lo mejor de la mecánica.

Y lo perfeccionamos.

RENAULT 4L

...para inteligentes.

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

J 256

PUBLICIDAD A. C. A.

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 *

POLIZA Nº **1** **ROBO, HURTO, INCENDIO Y RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS**

POLIZA Nº **2** **CONTRA TODO RIESGO ***

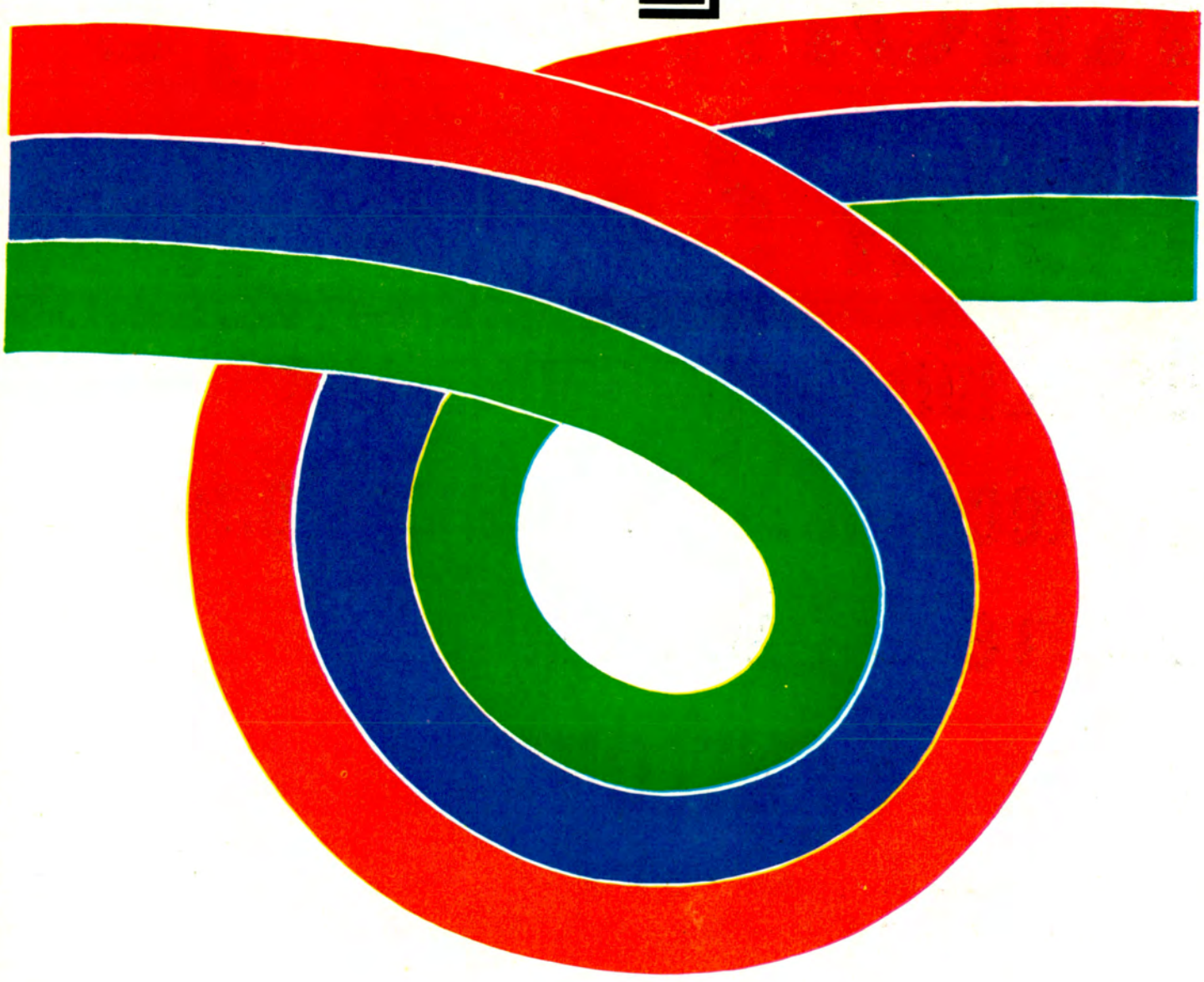
INFORMESE : en las Dependencias y Representaciones de todo el país

1 66

PRUEBELA SIMPLEMENTE

Según un famoso poeta, nadie reconoce inmediatamente una obra maestra; sin embargo, estamos seguros que cualquiera puede descubrir una buena máquina de escribir eléctrica al primer golpe de vista. Pruébela simplemente. Pruebe una Olivetti standard o compacta, con cinta de tejido o de polietileno, de paso constante o diferenciado. Después, no le resta sino indicar las necesidades de su oficina o sus preferencias personales. Por grande que sea el volumen de trabajo, y cualquiera que sea su negocio o profesión, Olivetti resuelve perfectamente los problemas de su oficina. Efectivamente, Olivetti no sólo le ofrece las mejores máquinas de escribir, sino la posibilidad de elección dentro de una amplia serie de modelos adecuados para cada tipo de trabajo. Confíe en Olivetti para una elección perfecta. En todo el mundo Olivetti significa escritura eléctrica. En todo el mundo Olivetti significa una serie completa de máquinas de escribir eléctricas.

OLIVETTI



GOODYEAR

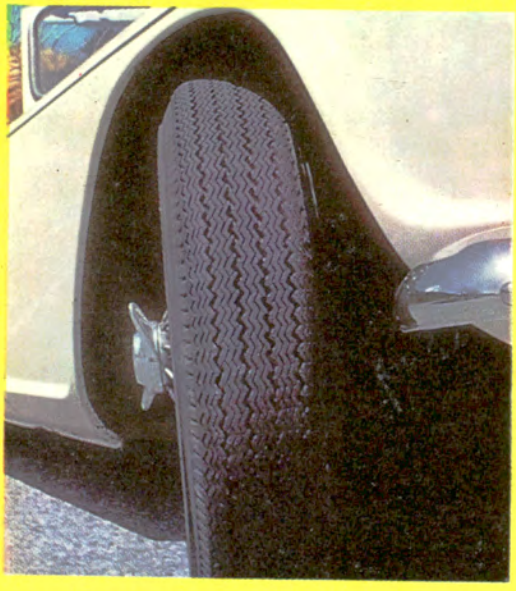
¿qué es kilometraje real?

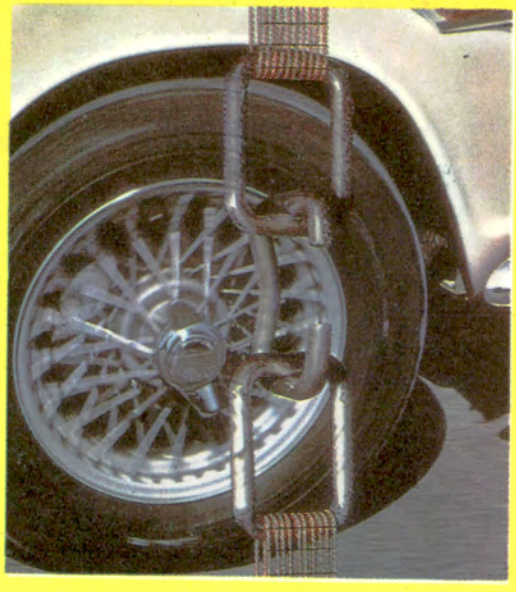
duración de la banda...
protección contra reventones...
agarre antideslizante...
la G8 con NYLON 3-T
le da más en todo eso.













1 Porque la Super-Cushion G8 toma las curvas silenciosamente y sin deslizamientos. Usted obtiene mayor control del coche, segura respuesta al volante. Y menos desgaste de la banda. La razón es que la G8 tiene hombro redondo. Proporciona agarre extra debido a que tiene banda extra.

2 Porque la Super-Cushion G8 es tan fuerte como se necesita para combatir la distorsión, los golpes y reventones. La razón es el cordón de NYLON 3-T, exclusivo de Goodyear, más fuerte que el acero. Eso sí que es fortaleza. Con cordones 3-T sus cubiertas andarán y andarán. Y se mantendrán seguras.

3 Porque la Super-Cushion G8 es totalmente duradera. La razón es que está hecha con caucho Tufsyn, exclusivo de Goodyear. Tufsyn es más durable que cualquier otro caucho para cubiertas. La banda de Tufsyn se desgasta menos. Los costados de Tufsyn aguantan más. Vea al revendedor Goodyear.

GOODYEAR



Gdor. Crespo
Telégrafo
S. J. DE FELICIANO
J. Pújol
Monigotes
Soledad
Marcelino Escalada
SAN JAVIER
San Victor
Estacas
San Gustavo
Banderitas
Los Conquistadores
Chajarí
Belén
Moisés Ville
Elisa
SAN JUSTO
LA PAZ
Saladero Cabal
Sta. Elena
Federal
FEDERACION
Videla
Sunchales
María Luisa
Emilia
HELVECIA
Llambí Campbell
R. Cullen
Hernandarias
Cons. Bernardi
S. de Luna
Los Charrúas
RAFAELA
CONCORDIA
SALTO
Pilar
ESPERANZA
Recreo
Sta. Rosa
Gdor. Racedo
Grl. Campos
San Salvador
Pt. Yeruá
R. Daymán
Angélica
Sa. Pereyra
PARANÁ
María Grande
STA. FE
San Vicente
Clara
Ubajay
VILLAGUAY
López
Viale
Raíces
CORONDA
Crespo
Gálvez
Las Moscas
Arocena
DIAMANTE
Maciá
ROSARIO DEL TALA
Va. Elisa
COLON
R. Queguay
El Trebol
Las Bandurrias
Barrancas
M. Doll
Aranguren
PAYSANDÚ
San Genaro
Pt. Gaboto
NOGOYA
Gdor. Mansilla
Basavilbaso
Díaz
Maciel
C. DEL URUGUAY
LAS ROSAS
Sta. Teresa
Jesús María
VICTORIA
Urdinarrain
CDA. DE GÓMEZ
SAN LORENZO
Grl. Galarza
Cnia. Elía
S. Jerónimo
Armstrong
ROSARIO
Pujato
Larroque
GUALEGUAYCHÚ
R. Carcarañá
Arroyo Seco
GUALEGUAY
CASILDA
Va. CONSTITUCIÓN
E. Carbó
FRAY BENTOS
MERCEDES
S. J. de la Esquina
S. NICOLAS DE LOS ARROYOS
Pt. Ruiz
Perdices
Va. Mugueta
Sta. Teresa
Bigand
M. Paz
RAMALLO
Is. d. l. Lechiguanas
ESCALA
En kilómetros
0 25 50 100
Firmat
Alcorta
Conesa
SAN PEDRO
Va. Paranacito
Div. Cartográfica
MELINCUÉ
Acevedo
BARADERO
Atracadero Brazo Largo
Elortondo
Pt. Constanza
Nueva Palmira
Hughes
PERGAMINO
Balsa
Carmelo
COLÓN
ARRECIFES
ZARATE
Teodelin
CAP. SARMIENTO
CAMPANA
Isla M. García (Arg.)
ROJAS
GRL. RENALES
SALTO
C. DE ARECO
S. A. D. ARECO
CLLA. D. SEÑOR
B. DE ESCOBAR
CNIA. DEL SACRAMENTO
Fn. Tiburcio
Inés Indart
VEDIA
S. A. DE GILES
SEDE CENTRAL
JUNÍN
Rawson
LUJAN
BUENOS AIRES
L. N. Alem
Rivas
MERCEDES
RIO DE LA PLATA
LINCOLN
CHACABUCO
SUIPACHA
Bayauca
Irala
CHIVILCOY
ALBERTI
NAVARRO
LA PLATA
GRL. VIAMONTE
MAGDALENA
LOBOS
BRANDZEN
Punta Indio
El Tejar
BRAGADO
Pedernales
Cnl. M. de Hoz
Ernestina
Vieytes
Quiroga
9 DE JULIO
N. de la Riestra
Gdor. Udaondo
Verónica
Las Toscas
Gerente Cilley
ROQUE PÉREZ
S. M. DEL MONTE
GRL. PAZ
25 DE MAYO
Las Pipinas
URUGUAY
Río Uruguay
Río Paraná
Río Gualeguay
Río Nogoyá
Río Paraná Ibicuy
R. Paraná Guazú
R. Arrecifes
R. Salado
R. Samborombón

EN TORNO AL MAJESTUOSO DELTA DEL PARANA

Circuito Entrerriano - Bonaerense Gira de fin de semana con hermosas perspectivas

Por GUSTAVO A. GUERRERO

Para Autoclub
Foto: del autor

EL incesante crecimiento del turismo fin de semana o relámpago, irradiado hacia los cuatro puntos cardinales como consecuencia del aumento constante del parque automotor y la mejoría de las vías de comunicación, busca nuevos horizontes que el gran Buenos Aires ya no puede ofrecerle fácilmente.

Aunque todavía no están dadas las condiciones óptimas para canalizar esta actividad que ya es casi un hábito cotidiano en el quehacer ciudadano, queremos contribuir para crearlas ofreciendo en esta oportunidad la descripción de un circuito de unos mil kilómetros de extensión que rodea el potencial emporio turístico constituido por los maravillosos brazos del Paraná, que forman nuestro prodigioso Delta bonaerense y entrerriano. Comprende el viaje a Zárate, el paseo en las balsas a través de las islas y las visitas a ciudades como Gualeguaychú, Gualeguay, Victoria, Nogoyá, Diamante y Paraná; para regresar luego por la otra banda del Paraná por las ciudades de Santa Fe, Rosario, San Nicolás, San Pedro, Zárate y otras importantes localidades de este recorrido.

Campos e islas de exuberante vegetación natural o cultivada se presentan magníficas en todas partes. Sorprende el desarrollo de las estancias del sur entrerriano, con praderas inmensas, conceptuadas no sólo como las mejores de la provincia sino también del país. Causan la admiración del viajero por la fabulosa cantidad de vacunos que albergan, visión que se prolonga frontalmente a la ruta por centenares de kilómetros de caminos.

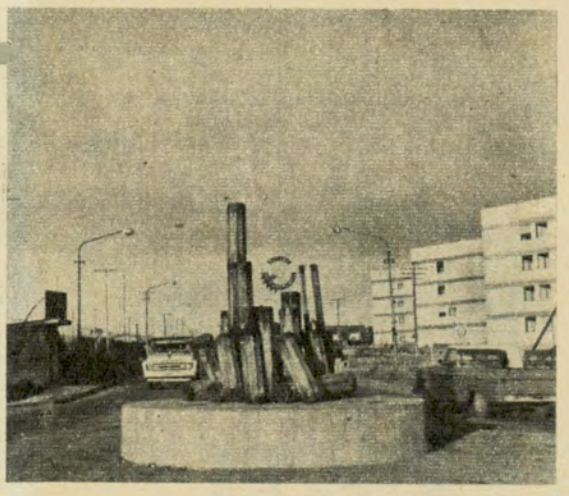
Corre paralela esa riqueza con las intensas actividades agropecuarias del litoral Norte de la provincia de Buenos Aires, donde el extraordinario desenvolvimiento de plantas industriales y otras manifestaciones de la producción se advierte en casi todo el recorrido, estando sólo separadas unas de otras por magníficas plantaciones frutales o cerealeras.

En todo el trayecto se visitan ciudades modernas y populosas y otras recogidas en su pasado cargado de historia, con el paso de los años marcado en sus tradicionales edificios de una arquitectura visiblemente del siglo pasado. Pero en todos los casos ofrecen comodidades y acogedora simpatía al viajero que se asoma para gozar de los atrayentes y pintorescos paisajes.

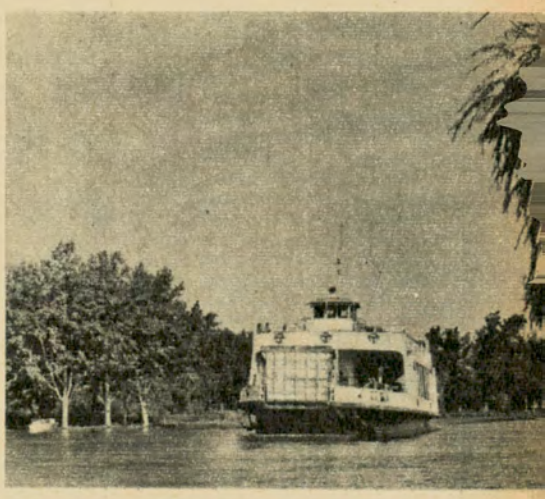
Aunque en este recorrido son visitas obligadas el Monumento a la Bandera, en Rosario; el convento de San Carlos y el Pino de San Lorenzo; el Parque Manuel Belgrano, en Santa Fe, y otras, no nos ocuparemos de ellos en esta oportunidad, pues en fechas recientes, en notas aparecidas en esta misma sección, nos hemos referido a la provincia de Santa Fe en particular y a sectores de la provincia de Entre Ríos distintos a los que aquí van a ocuparnos.

Ciudad de Gualeguay

Don Tomás de Rocamora, distinguido militar guatemalteco, de descollante actuación en la etapa inicial de nuestra independencia, enviado especial del virrey Vértiz, fundó la ciudad de Gualeguay (significa "cuánta agua", "río de la cueva del chancho", o "río del jaguar del tigre") el 19 de marzo de 1783. Meses después hizo lo propio con Gualeguaychú y Concepción del Uruguay, con lo que delineó los primitivos



En la entrada de la ciudad de Campana, se levanta un grupo escultórico que simboliza el carácter industrial de la ciudad. Hacia la derecha, varios magníficos monobloques, señalan el incremento edilicio que ha adquirido Campana en los últimos años.



La balsa que hace el tramo entre los atracaderos Pasaje Talavera y Brazo Largo, funciona las 24 horas del día. Completa el cruce del Paraná con el tramo Zárate-Atracadero Martín Irigoyen.

partidos de la región que bautizó con el nombre de Entre Ríos, por el "fresco abrazo de agua" que la ciñe. Los restos del fundador reposan en el templo de La Merced, de Buenos Aires.

Gualeguay es hoy una progresista urbe, con los atributos de un centro al mismo tiempo tradicional, pintoresco y moderno. Se encuentra actualmente en una etapa de intensa evolución mediante la renovada y fecunda acción de sus pobladores.

La ciudad fue testigo de destacados acontecimientos históricos, de importante gravitación en el orden nacional, y constituye uno de los más distinguidos núcleos culturales de la provincia, signada por una intensa vida intelectual. Figuras sobresalientes con las que ha contribuido al panorama intelectual y artístico del país son los poetas y escritores Carlos Mastronardi, Luis Nicolás Cayetano Palma, Juan Laurentino Ortiz, Amaro Villanueva, Juan José Manauta, Alfredo Veiravé, Roberto Beracochea, Juan Antonio González Calderón, y otros; el pintor Cesáreo Bernaldo de Quirós, el sabio naturalista Juan Bautista Ambrosetti, el historiador León Gianello y muchas otras personalidades distinguidas en las ciencias y en las artes.

Le cabe el honor a Gualeguay de haber sido uno de los primeros pueblos que se adhirió al movimiento emancipador del 25 de Mayo y también se levantó allí el primer monumento al Pronunciamiento de Urquiza. A las 24 horas de haberlo lanzado, se erigió en la actual plaza Constitución una columna en su honor. El monumento primitivo estaba coronado por una copa de alabastro, anticipo de la aurora de libertad reconquistada en Caseros.

A las tres plazas de la ciudad se ha agregado una plazoleta más en la prolongación del Boulevard San Juan y calle Monte Caseros, inaugurada este año con el nombre de Quirós. Cuenta con pérgolas, jardines, fuente artística y una estatua de Martín Fierro, obra del escultor Luis Perlotti.

Junto a las riberas del caudaloso Gualeguay, se encuentra el Parque Intendente Quintana, orgullo de la ciudad; de añosa arboleda y bien diseñados jardines, tan extenso como el propio ejido urbano. A orillas del río se han construido amplios lugares para camping, y en las playas de fina arena se levanta el moderno balneario municipal, muy visitado durante el verano, y el club de Pesca. Frente al balneario se encuentran las espaciosas instalaciones del Campamento Educativo Río Gualeguay.

Es interesante visitar el Museo Municipal y la biblioteca pública, con más de 30.000 volúmenes, que mantiene la Sociedad de Fomento Educacional, fundada el 8 de diciembre de 1891.

Se destaca entre las instituciones tradicionales la Sociedad Rural, sede de numerosas exposiciones que muestran la pujante riqueza ganadera de la región. Mientras tanto, siempre tiene actualidad la proyectada modernización y aumento de la capacidad de almacenamiento de Puerto Ruiz, a 10 kilómetros de la ciudad, uno de los más importantes del país, que ahora ofrece al turista cómodos escenarios para la pesca y la caza.

A unos cinco kilómetros, en el lugar llamado Bañado de Hugo, se ha formado el primer bosque comunal, con una extensión de 30 hectáreas e iniciado para la científica explotación de especies seleccionadas de eucaliptos. La producción anual es de unos 500.000 árboles, destinados especialmente a la extracción de celulosa.

Así prospera con el esfuerzo de sus



Monolito que recuerda la instalación en la ciudad de Baradero de la primera colonia agrícola del país. Los primeros inmigrantes se instalaron allí, el 4 de febrero de 1856.



Artística torre del edificio comunal de Diamante, cuya construcción data de 1903. La ciudad muestra en la actualidad un extraordinario progreso edilicio.

En el cruce de los ríos y riachos entre las ciudades de Paraná y Santa Fe es común observar en alguno de los recodos de tranquilas aguas la imponente Victoria Regia (Irupé) en medio de una extendida corte de camalotes y otras plantas acuáticas.



Frente a la antigua estación ferroviaria de la ciudad de Gualeguay se ha perpetuado en forma de monumento la máquina *La Solis* con motivo del centenario del Ferrocarril Primer Entrerriano.



hijos la ciudad de Gualeguay, "por cuya plaza en las noches se paseaban muy orondamente los tigres", en su ya lejano pasado histórico.

La ciudad de Nogoyá

La ciudad de Nogoyá es el centro de una vasta zona de colonias agropecuarias, de extraordinaria gravitación en la economía provincial. Es una típica población provinciana, de casas bajas y con el aspecto tradicional de algunos barrios porteños. Actualmente se advierte notable movimiento de renovación edilicia y se ha encarado la repavimentación del ejido urbano, obra que se proyecta iniciar en breve.

Los archivos de Nogoyá registran el paso de Belgrano a su regreso de la expedición al Paraguay y la estadía de Artigas, quien partió desde Nogoyá para obtener la victoria de la batalla de Las Piedras. En las cercanías, junto al arroyo Don Cristóbal, Lavalle derrotó a Echagüe en 1840. Por Nogoyá pasó el general Paz cuando se retiraba de Paraná, hostilizado por las tropas de Crispín Velázquez.

En el cementerio de la ciudad se honran los restos de cinco coroneles de Caseros cuyos nombres se recuerdan en un monolito erigido en la plaza Libertad; son ellos: Isidro Aquino, Domingo Ereñú, Juan de la Cruz Romero, Evaristo Martínez y Manuel Navarro. Finalmente, es digno de destacar que Nogoyá fue la sede, en 1864, de una convención constituyente de la que fue secretario el poeta José Hernández, autor de Martín Fierro.

Recientemente, en las barrancas del arroyo Costa Grande, distrito de Algarrobitos, se han efectuado interesantes descubrimientos paleontológicos. Los estudios previos los atribuyen a restos de gliptodontes.

Ciudad de Victoria

Al igual que Roma y la localidad cordobesa de Río Ceballos, la población entrerriana de Victoria es llamada la "Ciudad de las Siete Colinas". Ocupa el centro de una de las regiones más privilegiadas del país para la agricultura y la ganadería, y es el departamento de Entre Ríos donde está más subdividida la propiedad suburbana y rural.

El 31 de octubre de 1829, según constancia en el archivo provincial, siendo gobernador don León Sola, se le impuso el nombre de Victoria, y esa es ahora la fecha que se tiene en cuenta para la celebración de los aniversarios de la ciudad.

Victoria es una ciudad con gran mayoría de viejas casonas, de coloniales ventanas protegidas con labradas rejas, y enormes zaguanes. Actualmente también se advierte en ese sector entrerriano el influjo progresista de las nuevas normas edilicias. Cuenta con pintorescos alrededores y una extensa avenida costanera junto al riacho Victoria, donde se dispone de un importante puerto. En sus inmediaciones se encuentra el balneario municipal. Parte de allí un servicio de lanchas para pasajeros con Rosario, que emplea cinco horas y media para el traslado y una balsa para automotores que, con dos paradas intermedias, hace el recorrido en ocho horas.

Cerca de Victoria se encuentra la Abadía del Niño Dios, donde alrededor de 40 religiosos pertenecientes a la orden de los benedictinos llevan una vida puramente monacal. Además de las seis a ocho horas diarias de oración, trabajan en labores agropecuarias las 400 hectáreas de la abadía. Cuenta con una biblioteca gratuita y sostienen su obra con la explotación de una imprenta.

Ciudad de Diamante

La ciudad de Diamante es un balcón sobre el Paraná. Fue fundada con el nombre de El Diamante por el general Pascual Echagüe, gobernador de la provincia, el 27 de febrero de 1836. La necesidad de una población en esa zona respondía a una exigencia del comercio y del transporte en ese sector del litoral, que se llamaba Punta Gorda. Adquirió resonancia histórica ese lugar porque allí estuvo concentrado el ejército de Urquiza, cuya vanguardia inició por allí el pasaje del río Paraná el 23 de diciembre de 1851. Al día siguiente pasaron el vencedor de Caseros y su estado mayor. El 8 de enero todo el ejército estuvo en la orilla opuesta y se concentró en El Espinillo, cerca de Rosario, para la organización definitiva. Diamante es una ciudad de atractivos perfiles y de intensa vida. Los planes de forestación urbana iniciados hace doce años han convertido a la población y sus alrededores en un inmenso parque. El puerto de la ciudad se llama José María Paz y se completó en 1936. Sorprende la extraordinaria actividad que se resgistra en sus instalaciones, específicamente preparadas para la carga de cereales. La avenida costanera, de excelente trazado tiene una extensión de unos cuatro kilómetros.





La ciudad de Victoria es una de las más atractivas del sur entrerriano. En primer término, vemos el edificio de la municipalidad y a continuación, el templo parroquial.

Ciudad de San Nicolás de los Arroyos

San Nicolás de los Arroyos es una de las más importantes ciudades bonaerenses. La fundó don Rafael de Aguiar el 14 de abril de 1748, con el nombre de San Nicolás de Bari de los Arroyos.

Tiene el honor, San Nicolás, de haber sido la sede donde se fijaron los basamentos de la unidad nacional, como consecuencia del convenio suscrito allí, el 31 de mayo de 1852, entre los gobernadores de las provincias argentinas y que se conoce con el nombre de Acuerdo de San Nicolás. La casa convertida hoy en museo y biblioteca se encuentra en la calle de la Nación 3581, entre Italia y Bernardino Rivadavia, y fue declarada monumento histórico por ley Nº 10.778 del 25 de setiembre de 1919. Consta de las secciones denominadas Salas del Acuerdo de San Nicolás, de la Organización Nacional, Juan Bautista Alberdi, de San Nicolás de los Arroyos, de Caseros, San Nicolás en la Campaña del Paraguay y una importante biblioteca especializada en historia argentina.

Hacia el final de la calle Carlos Pellegrini y la barranca del Paraná se levanta la columna histórica que encierra los restos del oficial de artillería Juan Bautista Azopardo, quien comandó la primera escuadra y trabó la primera batalla naval de las fuerzas patriotas, el 2 de marzo de 1811, en las inmediaciones del lugar en que se halla el monumento, que fue declarado histórico por decreto Nº 27.286 del 28 de octubre de 1949.

San Nicolás alcanzó el rango de ciudad en 1819 "en mérito de sus servicios contra la anarquía". Es actualmente una moderna urbe con puerto de ultramar y cabotaje, superusina eléctrica, importante acería, fábricas textiles y numerosas industrias de todo tipo.

Turísticamente es muy visitada por sus reliquias históricas y por la belleza de sus costas junto a las barrancas del Paraná, donde tienen su sede diversas instituciones deportivas y un cómodo balneario municipal. Dispone la ciudad de un veloz y seguro circuito automovilístico, contiguo al establecimiento Siderurgia Argentina. Alcanza una extensión de 15.450 metros. Se han realizado allí importantes competencias, con el registro de altos promedios.

Recientemente, en mayo último, quedó habilitado provisionalmente el sector del nuevo muelle del puerto local, el cual tiene una extensión de 287 metros de frente de atraque, con una calzada de 40 metros de ancho. Está equipado con dos poderosas grúas y además de las dependencias comunes para este tipo de instalaciones será complementado con un nuevo acceso carretero que empalmará con las rutas 9 y 188. Este puerto, fundamentalmente exportador de cereales, cuya historia se inicia en 1823 y al cual debió la zona gran parte de su prosperidad, espera ahora la pronta habilitación del llamado Puerto Nuevo, hacia el arroyo Ramallo, unos cinco kilómetros más al sur del anterior.

Vuelta de Obligado

A unos nueve kilómetros de la ruta nacional Nº 9, a la altura del mojón 184 se encuentra el paraje denominado Vuelta de Obligado. Pintoresco lugar desde cuyas barrancas las fuerzas argentinas al mando del general Mansilla intentaron contener desde la costa el paso de una escuadra anglofrancesa, el 20 de noviembre de 1845.

A unos diez kilómetros del mencionado lugar se encuentra el castillo de Obligado, solar natal y residencia por largos años del poeta Rafael Obligado, pero lamentablemente cerrado al acceso público.

Ciudad de San Pedro

En la época de la colonia, el lugar donde actualmente se levanta la ciudad de San Pedro era conocido con el nombre de Pago de los Arrecifes. Hacia el año 1743, el presbítero Francisco Antonio de Goyenechea, cura de Arrecifes, gestionó la construcción de un templo, para el cual se otorgó licencia en 1748. Dos años después se inició la construcción de la capilla y el lugar comenzó a llamarse Curato del Paraje de las Hermanas y posteriormente Rincón de San Pedro. En la actualidad, la primitiva capilla ha sido reemplazada por una iglesia de imponentes líneas, y en ella se sigue venerando a la primigenia imagen traída desde el Perú en 1760. Se trata de una talla de Nuestra Señora del Socorro.

San Pedro se encuentra situada sobre el antiguo camino de tierra Buenos Aires-Rosario y la zona fue convertida en partido en 1784. Su cabecera fue declarada ciudad en 1907. Actualmente es una extensa y pujante ciudad, con importantes industrias y que trabaja activamente por incrementar el turismo sobre la base de las bellezas naturales de las costas del Paraná, los hermosos alrededores con inmensas plantaciones de frutales, y las obras de embellecimiento realizadas junto a las barrancas de la laguna de San Pedro. Además del Parque Cincuentenario y de la avenida costanera, se levantan allí el balneario municipal y, siguiendo la ruta afirmada que continúa la costanera, en medio de frondosas arboledas se encuentran las instalaciones de los clubes Náutico, de Pescadores y el Automóvil Club de San Pedro. Este último, que utiliza para las carreras este pintoresco y difícil circuito, se encuentra en un magnífico mirador natural sobre el borde de la barranca, donde está en construcción un hotel de turismo. Al igual que el

de Pescadores, dispone de un comedor abierto a los visitantes.

También sobre el borde de la barranca, muy cerca de la plaza Constitución se encuentra la Quinta Gómez, cuyo propietario, don Felipe Gómez, un auténtico "self made man", autoriza a visitarla. Se domina desde allí el panorama más completo de la laguna de San Pedro, el Paraná, el Baradero, la isla Barbé, las islas de las Lechiguanas en el fondo, y la larga costa y sus instalaciones hasta el importante puerto de San Pedro. Contribuyó don Felipe a la campaña de alfabetización con la instalación de tres viejos tranvías porteños, que luego fueron reemplazados por una casa de material que se utilizará como escuela, cerca de la entrada de la quinta. En el mismo borde de la barranca ha sido construido un pequeño teatro griego al aire libre, cuyo anfiteatro, una vez terminado, tendrá capacidad para 600 personas y su foro está preparado para representaciones teatrales. La obra está dirigida por el pintor Miguel Angel Prelato, y comprenderá también un torreón con museo de artes plásticas, todo ello dentro de un florido parque poblado de esculturas, de las cuales se han hecho ya los pedestales. Hasta ahora sólo está la estatua de una indígena, de Daniel Pretile. En el filo de la barranca, de unos 35 metros de alto, se levanta un mural al fresco de Prelato que representa una indígena con los brazos en alto en actitud de saludar al sol; mira hacia el levante, en este caso hacia el Paraná. Completan el mural versos grabados del poeta local Aníbal de Antón.

La leyenda también tiene cabida en San Pedro. A pesar de que es idea generalizada de que la muerte de Juan de Garay ocurrió a orillas del Carcarañá, la historia local ubica allí, al pie de esas barrancas, el asesinato del fundador de Santa Fe y Buenos Aires. Expresa esa tradición que Garay penetró equivocado en la laguna, creyendo que era un brazo del Paraná. Buscando la salida se hizo la noche y resolvió pernoctar en tierra, cerca de donde se encuentra actualmente el puerto. Los querandíes aprovecharon esa circunstancia para el trágico ataque.

Se enorgullece San Pedro de ser la cuna de fray Cayetano José Rodríguez, nacido en 1761, representante a la Asamblea General Constituyente en 1813 y diputado al Congreso de Tucumán en 1816, quien tuvo a su cargo la redacción del acta de la Independencia Argentina.

Actualmente se encuentra en San Pedro la draga que realizará una de las obras fundamentales de urbanización ribereña que consiste en la apertura del canal Celi, con lo que la laguna de San Pedro se convertirá prácticamente en un brazo más del Paraná, con el consiguiente beneficio para la pesca y la navegación.

Ciudad de Baradero

Rodeada de grandes y numerosas quintas de frutales, con múltiples bellezas naturales, la apacible ciudad de Baradero fue fundada sobre la base de una reducción de indios guaraníes de las islas del Delta del Paraná. Esta ciudad, que inicialmente se denominó Santiago de Baradero, vio surgir el 4 de febrero de 1856 la primera colonia agrícola del país, que aún subsiste, y muchas de cuyas primitivas construcciones se conservan en buen estado. Baradero fue declarada ciudad el 20 de julio de 1939. Cerca del puerto, al resguardo de las altas barrancas del río Baradero, cuenta esta simpática ciudad con un amplio y cómodo balneario municipal, recorrido por una extensa avenida costanera, que excede los límites urbanos.

Es atractivo y bien arbolado el parque Sarmiento, cerca del cual y por inspiración del Maestro de América, se creó en la zona una colonia de vacaciones. En las inmediaciones de la ciudad se encuentra el Vivero de Citrus "Angel Gallardo", del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires, que se puede visitar a cualquier hora del día. Tiene una extensión de 36 hectáreas y reúne valiosas colecciones arbóreas añosas.

Ciudad de Ramallo

Sobre la margen derecha del ancho Paraná y frente a las Islas de las Lechiguanas se formó esta localidad sobre la parte más alta de la costa donde posee un excelente puerto de cabotaje. La zona ribereña, en la que ha sido construido un amplio y cómodo balneario municipal, es muy visitada durante la estación estival.

Ciudad de Zárate

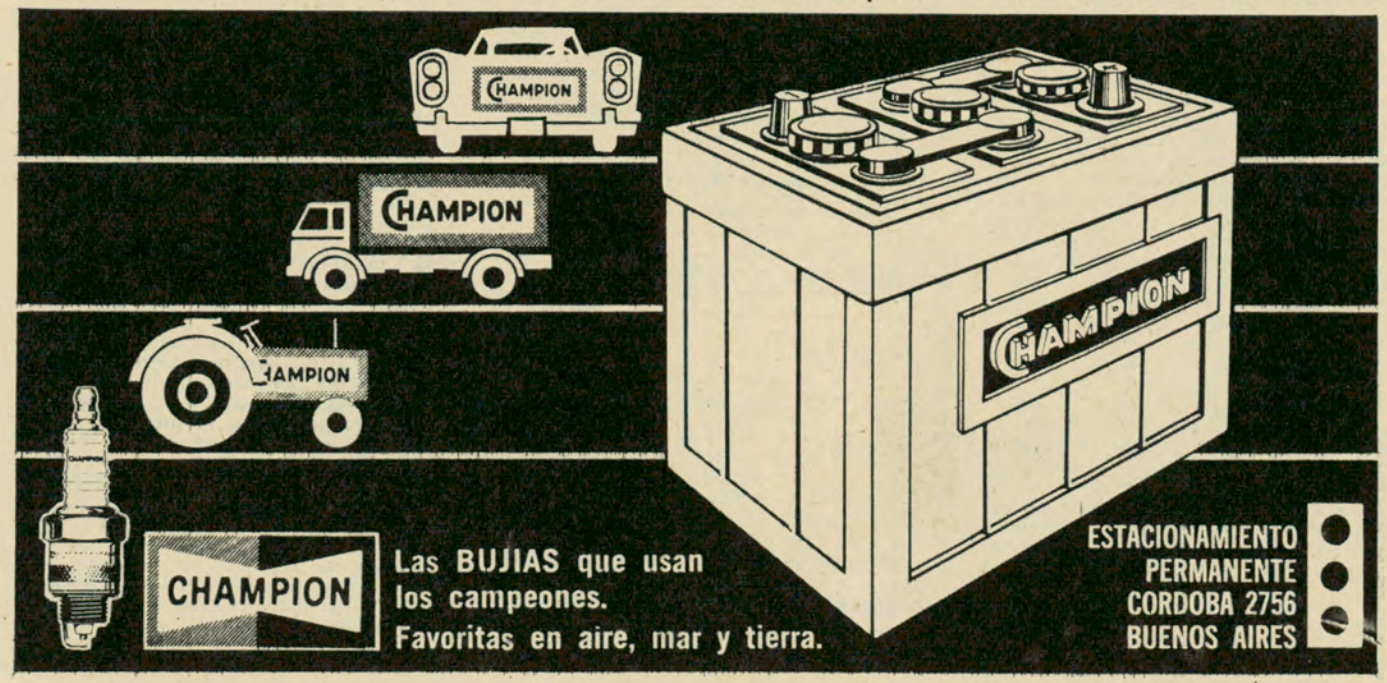
A lo largo de la ribera del Paraná de las Palmas, de notable proyección por el privilegiado lugar que ocupa, llamado el "Balcón del Paraná", y situada entre los meandros del citado río llamados Vuelta de los Borbones y Vuelta del Este, se expande la ciudad de Zárate, de creciente ritmo turístico. Se levanta frente a una de las más atractivas zonas del delta, con hermosas islas como las del arroyo Ñacurutú. Puerto de intensa actividad, es sitio obligado del cruce de balsas hacia y de Entre Ríos, como así también del

2 ARGUMENTOS DE PESO

CHAMPION

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

Arranque instantáneo y larga vida con el Campeón de los Acumuladores



"ferry-boat" del F. C. General Urquiza. Allí tuvo origen el deporte colombófilo en nuestro país, que goza en esa zona de gran popularidad. En Zárate funciona el Arsenal Naval fundado por Sarmiento.

Ciudad de Campana

A sólo 80 kilómetros de la Capital Federal, la ciudad de Campana ofrece una serie de atractivos que se inician con los sorprendentes establecimientos industriales, especialmente destilerías de petróleo, origen de un vertiginoso crecimiento edilicio de la ciudad, que fue fundada en 1875 por Luis y Eduardo Costa. El nombre de la población recuerda al doctor Joaquín Campana, jurisconsulto y prócer de la independencia. Está sobre la costa del Paraná y es puerto de entrada, mediante lanchas colectivas, a distintos lugares del delta y pintorescos riachos. Aguas arriba se puede visitar la Vuelta del Este y aguas abajo las Vueltas de Campana, del Hinojo y del Tordillo. Cuenta con un amplio balneario y el Vivero Nacional del Delta.

Belén de Escobar

Elevado a la categoría de partido en 1959, celebra anualmente con gran resonancia la Fiesta Nacional de la Flor. Esta ciudad fue fundada por Eugenia Tapia de Cruz y cuenta con pintorescos alrededores, que se extienden hacia el río Luján y el Paraná de las Palmas a través del atractivo Camino del Isleño. Lugar de grandes viveros de flores y hortalizas, cuenta con una hermosa zona residencial en el parque El Cazador.

El deporte de la caza

El 1º de mayo se inició oficialmente la caza de algunas especies en la provincia de Buenos Aires. La habilitación otorgada por la dirección de Conservación de la Fauna, dependiente del Ministerio de Asuntos Agrarios, alcanza en el recorrido que realizamos en esta oportunidad, a los partidos de San Nicolás, Ramallo, San Pedro y Baradero. En ellos podrá cazarse, con las limitaciones establecidas, perdices chicas, copetonas y patos silvestres. En cambio la veda será total en Zárate, Campana, Escobar y los partidos del gran Buenos Aires desde Tigre a la Capital Federal.

Por su parte, la Dirección de Ganadería y Granja de la provincia de Entre Ríos ha dado a conocer resoluciones mediante las cuales ha quedado habilitada para el corriente año la caza deportiva y comercial. Para la deportiva correspondió a la zona, que comprende los departamentos de Paraná, La Paz, Diamante, Nogoyá y Victoria. La caza comercial, en cambio, se habilitó para todo el territorio provincial, con los recaudos legales correspondientes.

La Dirección de Conservación de la Fauna del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires, en un comunicado especial informó que está prohibido por ley el apresamiento o matanza de aves silvestres conocidos como "pájaros o pajaritos". Están exceptuados de esta prohibición aquellas aves consideradas plagas y dañinas o perjudiciales, tales como el gorrión, paloma torcaz, paloma de monte, de ala manchada; avutarda de pecho y vientre rayado, cata común, loro barranquero y biguá o viguá.

La pesca

A lo largo del Paraná y de los enormes brazos que forman tanto el delta bonaerense como el entrerriano, se registran nutridas concurrencias de aficionados a la pesca. En los grandes brazos y riachos aledaños se obtienen muy buenos resultados, así como también en los ríos entrerrianos.

No obstante, diversos factores establecen los naturales altibajos en esta difundida actividad; los lugares más propicios, tanto para la pesca de fondo como la de flote, varían según la temporada.

Numerosas fábricas de aceites y harinas de pescado ejercen una acción devastadora en los ríos de esta región, que atenta contra esta potencial riqueza natural. La pesca industrial causa visibles perjuicios a la ictiofauna y parecerían inútiles las previsiones y consejos destinados a determinar una racional explotación de esta importante fuente de recursos. Aunque se registran épocas favorables para el pique, los abusos de toda índole cometidos a diario, han restado atractivos a la pesca que ya no se brinda con la generosidad que es habitual.

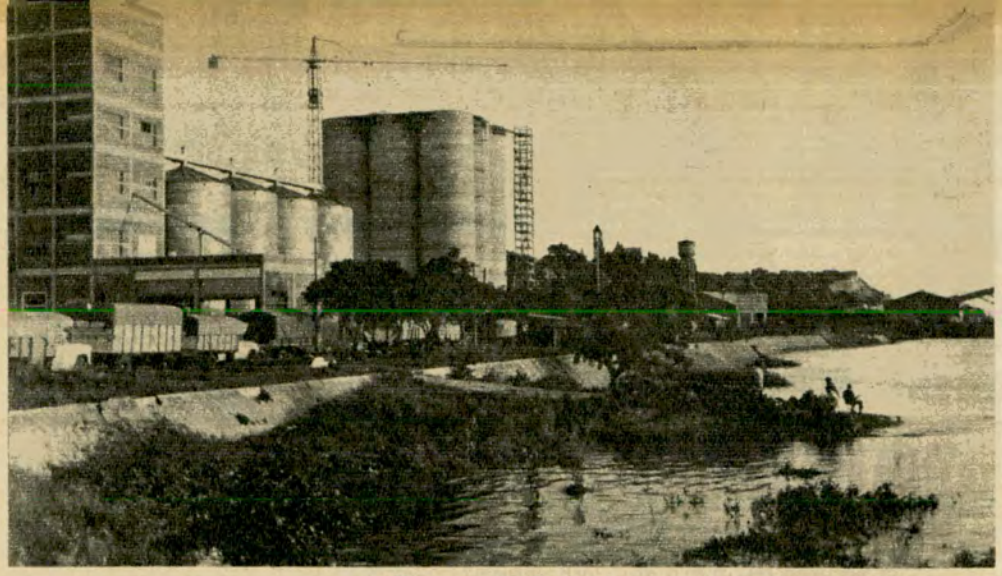
Muestra esa preocupación la actitud adoptada por la Dirección de recursos naturales del Ministerio de Agricultura y Ganadería de la provincia de Santa Fe, que de acuerdo con la ley 4.880/60 en vigencia, recuerda que está vedada la pesca del dorado en el período comprendido entre el 1º de noviembre y el 31 de enero. Pero, indudablemente, este esfuerzo aislado no rinde los beneficios esperados.

Islas de las Lechiguanas

Finalizaron recientemente las interminables gestiones realizadas en torno a la jurisdicción de las islas de las Lechiguanas, causa de un litigio iniciado en 1902 cuando Entre Ríos y Buenos Aires decidieron, por primera vez, establecer sus límites provinciales en forma definitiva. El 11 de noviembre de 1959 se suscribió el convenio estableciendo la jurisdicción y dominio de esas islas por Entre Ríos. Este convenio fue ratificado por los gobernadores de ambos estados, en el corriente año. Con esta decisión las islas de las Lechiguanas dejaron de ser la tierra de nadie y podrán convertirse en una importante fuente de producción y trabajo.

Parque Nacional del Delta

Tiene siempre actualidad el proyecto de creación de un parque nacional en el Delta del Paraná. Con ello se persigue hacerlo más accesible y brindar las comodidades indispensables para el turismo integral. En esta zona el Automóvil Club Argentino está dando los toques finales a un importante recreo y camping, por lo demás ya inaugurado y en funcionamiento, con gran concurrencia de asociados.



Vista parcial de las instalaciones portuarias de la ciudad de Diamante, especialmente preparadas para el almacenamiento y embarque de cereales.

El puente Zárate - Brazo Largo

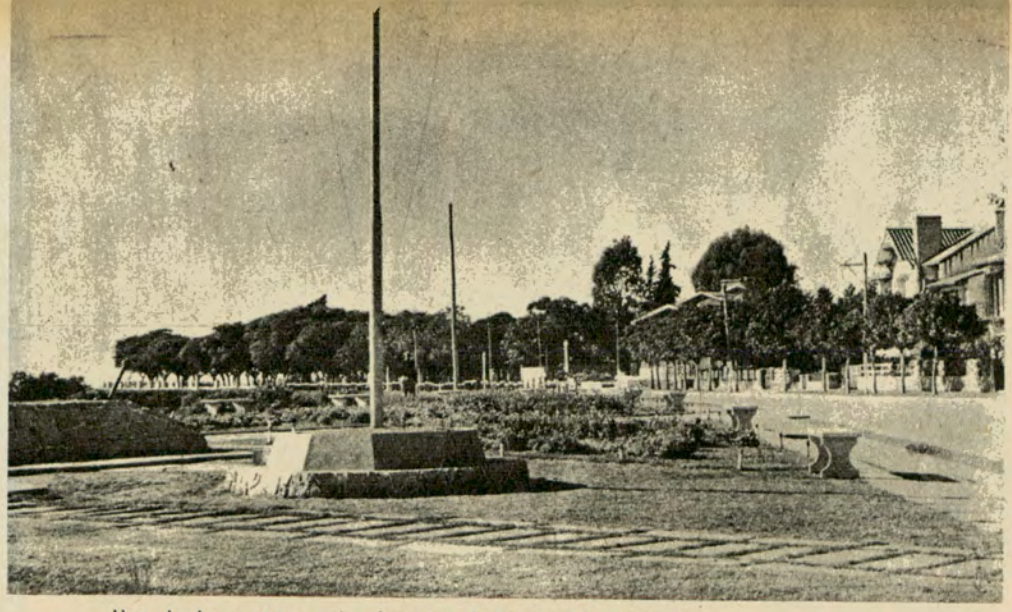
Existe optimismo acerca del comienzo de los trabajos de construcción de los puentes que unirán a Zárate con Brazo Largo, en las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, respectivamente. Se difundió recientemente la información de que se encontraban muy adelantadas las gestiones iniciadas ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuyas autoridades, interiorizadas de la magnitud de la obra, se habrían manifestado interesadas en su ejecución.

Asimismo, los esfuerzos por sacar del aislamiento a la Mesopotamia tienen eco en la ciudad de Victoria, Entre Ríos, unida a la ciudad de Rosario de Santa Fe mediante transportes fluviales. Se aboga por un medio más práctico y moderno que los que hoy funcionan. Considérese, sin embargo, que hasta ahora la obra no ha pasado de ser una gran iniciativa, tratada más oral que prácticamente.

Las obras del Túnel subfluvial

La comisión interprovincial del túnel subfluvial que unirá las ciudades de Santa Fe y Paraná, informó que en la primera quincena de mayo se colocaron los dos primeros tubos en la costa santafecina, aunque sin utilizar la isla flotante que se encuentra atracada junto a la costa entrerriana en la parte norte de Paraná. Dicha isla flotante sólo estará en condiciones de ser habilitada a principios de julio. Según esas informaciones, se ha construido ya el cuarenta por ciento de la importante vinculación interprovincial y nacional. Están en ejecución la torre de ventilación y la usina propia del túnel en la costa santafecina. Además, se anunció que están construidos ya doce de los tubos del túnel, y que se ha logrado el apoyo definitivo de la Nación mediante aportes financieros que se extenderán, según la ley reciente, hasta la total terminación de la obra, y se reitera mediante esa ley que los trabajos son de prioridad nacional.

Mientras tanto, la inauguración del



Uno de los sectores más elegantes de la avenida costanera de la ciudad de San Pedro, vista desde la plazoleta situada sobre el borde de la barranca, en la que se rinde homenaje al almirante Brown.

puente sobre el río Colastiné ha acelerado el ritmo del cruce entre Paraná y Santa Fe, al ser eliminado uno de los servicios de balsa. Como resultado de esta inauguración concretada el 18 de marzo último, el servicio de balsas entre el atracadero de la isla. El Timbó o Berduc y Paraná ha sido reforzado con una unidad más, la número 19, con lo que el total se eleva ahora a cinco. Las frecuencias del cruce del río se cumplen cada 45 minutos y de manera continuada durante las 24 horas, con lo que se evitan demoras.

Itinerario Nº. 1: Buenos Aires - Rosario

El camino que une a las dos primeras ciudades del país, a pesar de ser muy conocido, ofrece diversas variantes, y fue publicado con motivo de la nota sobre la provincia de Santa Fe, en el Nº 31 por lo que omitiremos los detalles minuciosos de ese recorrido y sólo daremos los principales puntos del itinerario.

Km.	
	te, rutas 197 y 9.
0	Plaza del Congreso. Por Acceso Nor-
44	INGENIERO MASCHWITZ, Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 39.
76,8	Acceso a las ciudades de Campana y Zárate. Los que viajan a Entre Ríos deberán adoptar este camino que los conducirá a la balsa a Brazo Largo.
142	Acceso a Baradero (7 km.). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en San Martín y Emilio Genoud. Tel. 204.
154,5	Río Tala. Estación Caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. ACA.
162	Acceso a San Pedro. Estación de servicio adherida al ACA en Boulevard Tres de Febrero y Pellegrini. Tel. 314.
184	Acceso a Vuelta de Obligado.
205	Acceso a Ramallo.
232	San Nicolás de los Arroyos.
242	Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. ACA.
301	ROSARIO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard Oroño y Tres de Febrero. Tel. 67-385 y 41-278/9.

Itinerario Nº. 2: Rosario - Santa Fe

Al igual que el itinerario anterior, el tramo Rosario-Santa Fe fue publicado en el Nº 31, por lo que damos solamente los principales puntos del recorrido.

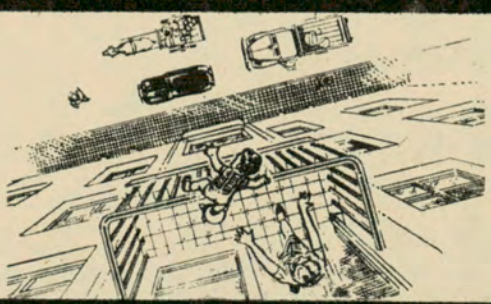
301	ROSARIO.
326	San Lorenzo.
343,5	Recreo del Automóvil Club Argentino. Tel 244.
421	Coronda.
463	SANTA FE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia y Suipacha. Tel. 40011.
480	Puente río Colastiné, que reemplaza a la balsa entre los atracaderos Colastiné e Isla El Timbó o Berduc. El puente tiene una extensión de 522 metros y una calzada de metros 8,30 y dos veredas para peatones de dos metros de ancho cada una. Es el primer puente moderno de la Argentina que implantó el sistema

(Continúa en la pág. 154)

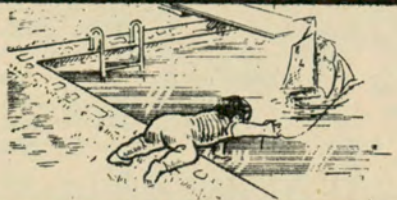
¡PROTEJA A SUS HIJOS!

MAS VALE PREVENIR QUE LLORAR

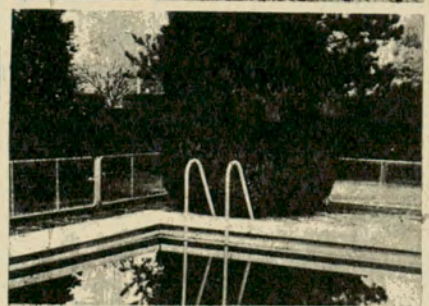
¡Esto no debe ocurrir!...



¡Ni esto tampoco!...







Protecciones de alambre, tejidos y cercamientos en general.

●

Defensas para balcones.
Defensas para natatorios.

●

CONSULTE PLANES DE PAGO
DESCUENTOS ESPECIALES A
SOCIOS DEL A. C. A.



Solucione su problema llamando a:

EL ARGENTINO - RIGLOS 1020/24 - Tel. 923 - 7298 Bs. As.



DESDE el punto de vista turístico, la gran superioridad de Londres sobre cualquier otra ciudad consiste en que es dificilísimo orientarse.

Todas las calles nacen, se reproducen y mueren sin razón aparente: empiezan en cualquier parte, cambian inopinadamente de nombre, abandonan su trayectoria para contornear una plaza, retoman su nombre anterior, no se sujetan a ninguna norma.

Por tal motivo el turista no tiene más remedio que dirigirse —sobreponiéndose a sus justificados complejos idiomáticos— a cuanto londinense se le ponga a tiro. Pero como ellos están tan desorientados en su propia ciudad como uno, ese infortunio común establece en seguida un vínculo cordial. Cuando, después de repetidos y variados intentos por hallar alguna relación entre el plano y la realidad, el turista se separa de sus ocasionales guías, se siente solidario con ellos y con los otros ocho millones de londinenses que están tan desubicados como él. A su vez, el londinense comprende, como nadie, la desgraciada situación del turista y le brinda generosamente su apoyo y su simpatía: *Espero que encuentre su calle* es una frase frecuente. Claro es que, a veces, el desvalido extranjero topa con un antiguo boy-scout o un marino retirado que se limitan a aconsejarle con insoportable pedantería: *Manténgase en dirección norte*, o *no se aparte del*

La tradicional formalidad londinense, simbolizada aquí en este desfile, convierte el peregrinaje por sus calles en grandes lemas inconmovibles

Nadie que vea esta foto podrá imaginarse el singular rompecabezas que forma la búsqueda de las calles en la capital británica.

EL ROMPECABEZAS DE LAS CALLES DE LONDRES

Ni brújulas ni estrellas ayudan a encontrarlas

Por MARIA ANGELICA CORREA

Para Autoclub



rumbo S. O., como si la brújula fuera un instrumento de uso común.

Volviendo a las ventajas, a la ya anotada se agrega, obviamente, el placer de lo imprevisto: cuando se espera desembocar triunfalmente en una plaza, se sale a una cortada; las manzanas sólo ofrecen tres lados, o cinco; en cualquier esquina se abren ante nosotros infinitas vías...

Uno comprende, al fin, que para manejarse en Londres hay que confiar en la experiencia, o apoyarse en la historia, o abandonarse líricamente al azar, a la adivinación, a súbitas intuiciones. Lo que, naturalmente, no hay que hacer es recurrir a la lógica, porque si a uno se le ocurre, por ejemplo, deducir que la calle del Puente Nuevo nos va a llevar al Puente Nuevo, está perdido. Nos lleva al Puente de los Monjes Negros.

Dos recursos están previstos para el que se canse: los admirables parques londinenses y un infinito número de *restaurants, taverns, snacks, bars, grills, inns, pubs*, etc.,



Solamente en los lugares más conocidos y céntricos es posible eludir el gran interrogante de llegar normalmente a cualquier parte.

donde será tratado con esa atención llena de dignidad que es característica del servidor inglés.

Lo espera, además, una agradable sorpresa: la comida es bastante barata. Está basada, como corresponde a un imperio, en productos de ultramar: carne excelente (como que es argentina), papas de Irlanda, arroz de la India, y su poco de exótico *curry*, té del lejano Oriente. (Sólo los escoceses, firmemente atrincherados en sus montañas, se mantienen, con orgullo, sobre la base de dos productos regionales, desigualmente apreciados en el exterior: el quaker y el whisky.) Con tan excelentes materias primas se puede comer muy bien. Terminado un glorioso *beef steak*, o algún delicioso *kidney pie*, el turista debe apresurarse a aceptar el café que le propone el mozo —no, naturalmente porque él se lo proponga, sino porque los postres no figuran entre las muchas cosas que los ingleses hacen superlativamente bien.

Así confortado, podrá volver con renovados bríos a sus exploraciones. Trabará conversación con infinidad de peatones. Mejorará notablemente su inglés. Registrará las numerosas variaciones de pronunciación de los londinenses. Podrá dar fe de su cortesía. Lo que no podrá, con toda seguridad, es dar con la calle que busca. Salvo que encuentre —lo que no es raro— un policía; él rechazará con un gesto lleno de dignidad el plano que usted le tiende y, desde lo alto de sus dos metros, le dirá en el tradicional estilo de la diplomacia inglesa, enemiga de toda afirmación tajante: *Yo diría que lo que usted busca está en algún lugar por aquí... Supongo que debería caminar, digamos doscientos metros y doblar a la izquierda. Tal vez su calle esté ahí.*

Lo sorprendente es que está. Siempre está.

Infortunadamente, el sistema sólo es viable para los extranjeros; a los ingleses, una larga tradición de individualismo les veda recurrir al apoyo estatal. *Válgase por sus propios medios, Do it yourself*, y *Dios y mi derecho*, han sido los grandes lemas ingleses. Por eso los nativos siguen, estoicamente, explorando Londres, sin poder ni siquiera, como los antiguos navegantes, guiarse por el sol y las estrellas. Porque, como todo el mundo sabe, generalmente hay niebla en Londres. •

Piden la terminación del pavimento de la Ruta 7

UNA delegación numerosa, representantes de ciudades de las provincias de San Luis, Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires entrevistó al secretario de Estado de Obras Públicas, ingeniero Bernardo J. Loitegui, para interesarlo en la pavimentación de un tramo de 390 kilómetros que aún faltan completar para que la ruta nacional Nº 7, entre Buenos Aires y Mendoza, de una extensión de 1.063 kilómetros, esté totalmente asfaltada.

Señalaron los visitantes que la ruta 7 estará pavimentada en un 70 por ciento cuando se complete el tramo Rufino-Laboulaye, actualmente en ejecución, y que para el 30 por ciento faltante sería necesaria una inversión de aproximadamente 20 millones de pesos por kilómetro, o sea un total de 7.000 millones de pesos.

Expresaron luego que su propósito era lograr la pavimentación del tramo junín, provincia de Buenos Aires y Villa Mercedes, provincia de San Luis, ya que a partir de esta última el camino está pavimentado hasta la ciudad de Mendoza. Más adelante dijeron que el tramo faltante corresponde a la zona agrícola-ganadera que abastece a la capital federal y su zona suburbana, y es el camino más corto para el transporte del vino de la zona de Cuyo hasta la ciudad de Buenos Aires, y que el partido bonaerense de Leandro N. Alem, también comprendido, está considerado por el INTA como el segundo en importancia por su producción lechera en el país. Por último, expresaron que con la pavimentación del tramo indicado el trayecto entre las ciudades de Buenos Aires y Mendoza se acortaría en aproximadamente 200 kilómetros en total.

Y agregaron: "Hace más de treinta años que estamos bregando por esta obra. Hemos venido especialmente a Buenos Aires para realizar esta gestión, y somos representantes de numerosas poblaciones de las cuatro provincias interesadas por el trazado de la ruta. Regresamos con fe y estamos dispuestos a no desmayar hasta que la ruta esté terminada".

Coches con Motor Wankel



De la fábrica de los coches NSU en Alemania, nos llega esta interesante fotografía en la que vemos el último modelo de esa marca, el Gran Turismo Rallye-Meister 1966, provisto del nuevo motor Wankel, sobre el que tanto se ha dicho y escrito en la prensa especializada.

F.I.T.A.C.

DIVERSAS RESOLUCIONES ADOPTO EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

EN el órgano oficial del Automóvil Club de Chile —la revista "Rutas"— se dan a conocer diversas informaciones sobre la actividad de dicha institución, entre las cuales señalamos las siguientes:

1º Envío de circulares a los diversos municipios del país, destacando la importancia que tiene la demarcación de las calzadas para el ordenamiento del tránsito urbano.

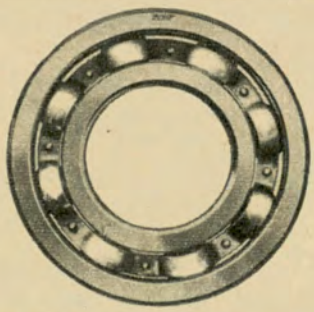
2º Recientemente el directorio de la institución trasandina designó tres nuevos miembros de la directiva máxima del club. Son ellos los señores Luis Hernán Videla Pacheco, Miguel Llodrá Bauzá y Ricardo Mardones Lorca.

3º El servicio de radio emergencia, que incluye la atención gratuita de los asociados por auxilios y remolques a una tarifa reducida, ha sido recientemente ampliado a once unidades, con la incorporación al servicio de dos modernos camiones grúas.

Asimismo, informa sobre la visita que realizó al Automóvil Club de Chile, el gerente del Touring y Automóvil Club del Perú, señor Carlos Portocarreño Pechiarovich.

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.



SKF

CUMPLE SUS

BODAS DE ORO

EN LA REPUBLICA ARGENTINA

1917 - 1967

Al celebrar nuestro primer medio siglo de ininterrumpida actividad en Argentina sirviendo a la industria y al mercado local con un producto noble y de alta calidad, hacemos propicia esta ocasión para testimoniar nuestra sincera gratitud y reconocimiento a todos nuestros clientes y amigos por el apoyo, el estímulo y la confianza que en todo momento nos brindaron y que esperamos merecer también en el futuro.

Compañía SKF Argentina S.A.C. e I. - Perú 545 - Bs. As.

AVILA ALADA



El convento de las Siervas de María, aledaño a la iglesia consagrada a Santa Teresa de Jesús

COMO un recuerdo pasado dos veces por nuestro corazón, nos parece estar viendo el recinto amurallado de Avila, cuna de la santa doctora. Todo allí es señoril. Sus gentes visten con recato, a la española, de negro, casi todos. El andar es despacioso. Su hablar, de armoniosa belleza, es de corto período y acento convincente. Sus frases semejan sentencias de raigambre telúrica, queremos decir, sin circunloquios, ni verbalismo exageradamente arcaico.

Avila es el castellano. Allí nuestro idioma se absorbe con el aire y el perfume de sus verdes ancestrales que llegan de su campiña llana y florecida. Y así, estando al amparo de sus muros seculares, llegamos a exclamar: Aquí se huele el idioma. ¿Era el influjo del clima primaveral? ¿Acaso el embrujo de sus casonas y palacios, de ilustrados escudos de armas evocadores de epopeyas pasadas? ¿Era el intenso aroma que irradiaban los pomposos musgos de sus murallas, de un verde vario y brillante como de serpientes? Todo o nada. Sortilegio, tal vez.

Callejeando, nos pareció que se acercaba hacia nosotros un gran escritor argentino, quien, con su capa de embozo rojo y oliva, deambulaba por el escenario magnífico de su obra primigenia: *La gloria de Don Ramiro*. Coincidiendo, alcanzamos a leer en lo alto de un frontispicio: *Plaza de Enrique Larreta*. He aquí el poeta y su poema. Avila y Larreta. Bien elegido fue el lugar del héroe inmortal, Don Ramiro.

Don Ramiro y su gloria

Los naturales señalan como el auténtico palacio del protagonista de la novela, un vetusto edificio de amplio y empedrado patio donde en la actualidad dirimen sus pleitos ante la justicia los vecinos del lugar.

Allí nuestro idioma se absorbe con el aire y el perfume de su campiña

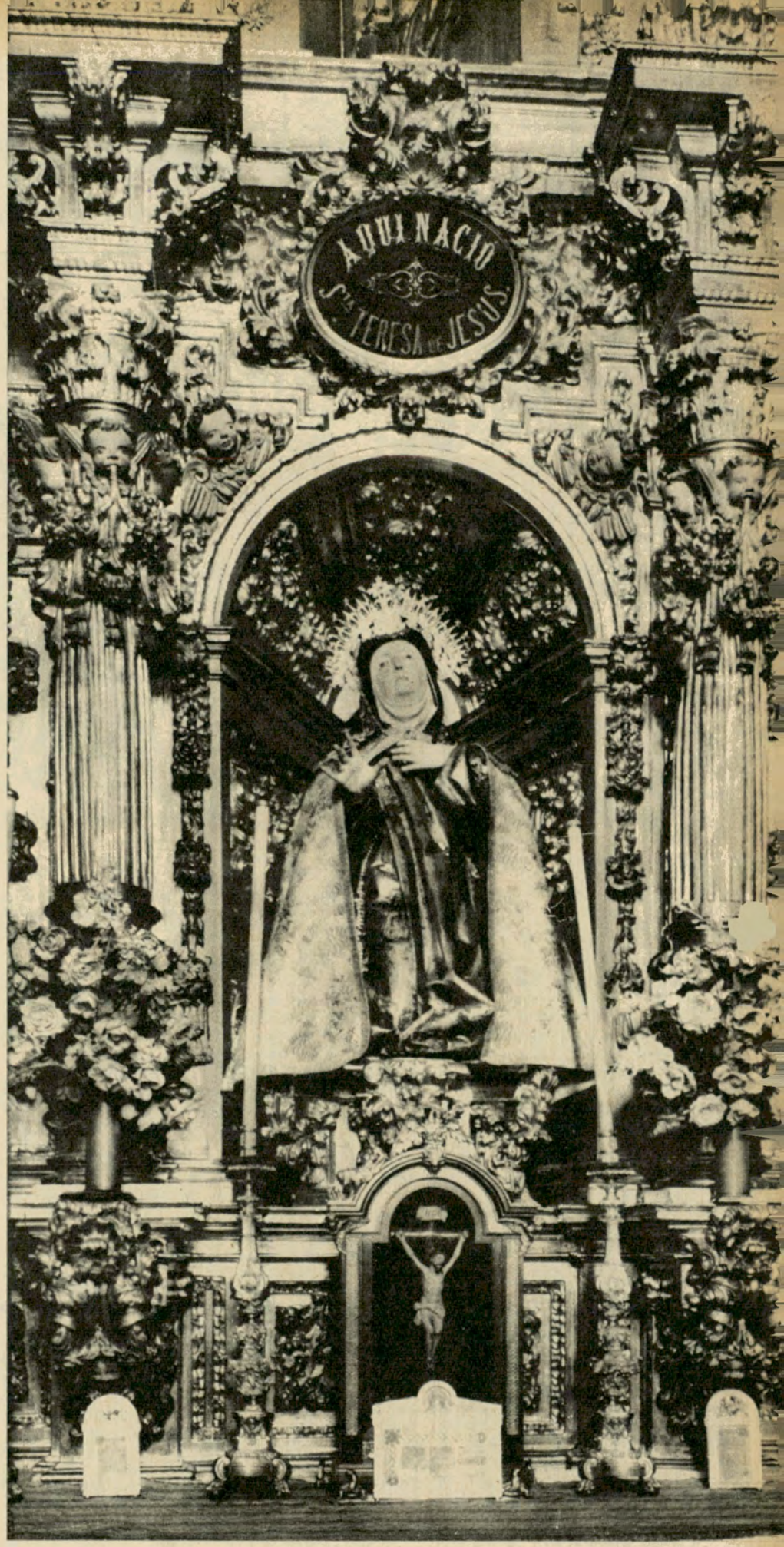
Por
GERMAN CARRASCO
Para Autoclub

Era día de labor, merced a lo cual pudimos recorrer las estancias que otrora recubrieron sedosos tapices multicolores y alfombras de fina trama, con artísticas evocaciones de fe, para suave y mullido andar.

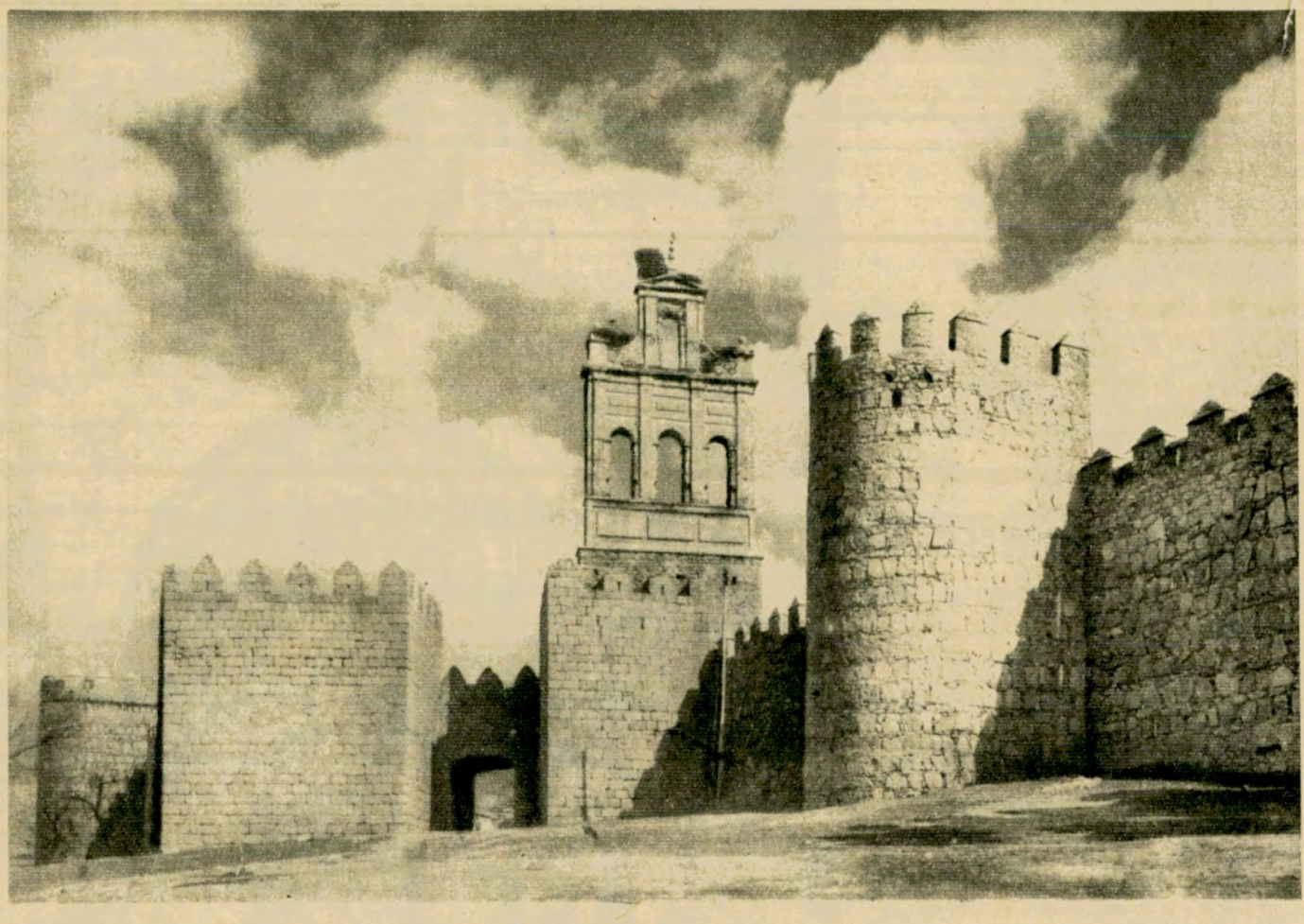
Importaba adentrarse, nuevamente, en las páginas de la novela ejemplar, a condición, claro está, de abstraerse del ir y venir de togas letradas y pleiteantes de mirada desconfiada y preocupado entrecejo. También el olor a papel de barba húmedo, desplazado en anaqueles y cajones insondables, unido al cauteloso tecleteo de una anacrónica máquina de escribir, interponían sus efectivas realidades, entre antaño y hogaño.

Junto a una de las puertas que dan acceso al centro de la ciudad, existe una biblioteca pública, dedicada al escritor argentino y que lleva su nombre. Tuvimos la intención de leer algún párrafo de su obra maestra, pero debimos renunciar a ello, ya que el único ejemplar que había a disposición del público se lo llevó un lector distraído que no lo devolvió. Allí ha quedado un hueco reservado para el que ha de reemplazarlo.

Con estas muestras de cordial adhesión los avilenses han querido testimoniarle su reconocimiento, ya que *La gloria de Don Ramiro* y esta Avila alada, como él la llamó, constituyen un nexo de hondo contenido racial. Todos le tienen presente aquí y se le recuerda y quiere como cosa propia. Consubstanciación de la genuina obra de arte.



El altar de Santa Teresa de Jesús, ubicado en el lugar en que nació la autora de "Las Moradas".



Las murallas y ruinas del Carmen dan una idea del escenario descrito por Larreta en "La gloria de Don Ramiro".

El convento de Santa Teresa

A pocos pasos del supuesto solar do don Ramiro se encuentra el convento de las Siervas de María, aledaño a la iglesia consagrada a Santa Teresa de Jesús. Esta fue edificada sobre la misma casa en que nació la autora de Las Moradas. En sus claustros vivieron mis tías Sor Concepción y Sor Rosario. A ésta la visité, en este mismo lugar, cuando era muy niño. Ahora entré para recordar. Las hermanitas me acogieron con muestras de gran afecto y al enterarse del porqué de mi presencia ante ellas, se excusaron de no poder darme referencias de mis parientas, ya que, la única religiosa contemporánea de ellas *tiene tantos años que, cuando vuelve su mirada hacia el pasado, no alcanza a ver nada. Ahora solamente mira hacia adelante*... Todavía a un nuevo requerimiento —*¿Papeles? ¿Libros?*— y agregó algo de lo cual se podía colegir que las vidas de todas las de la comunidad eran inmateriales, sin raigambre en la terrenal condición.

Mi propósito había sido colmado. Viví unos instantes en el ámbito que mis antepasadas habían respirado durante largos años y me sentía reconfortado y feliz. Ya en la calle, la hermana superiora salió a despedirme al tiempo que me dijo:

—*Vaya usted con Dios. Y ya rezaremos por usted, pues como habrá visto, somos de la misma familia.*

La misma familia. Nada pudo decirme que más me llegara a lo vivo. Y es que al elegir familia, en vez del lugar común, hermano, tradujo exactamente lo que podríamos llamar lo entrañable del idioma.

Dejamos la ciudad alada

Retornamos a las murallas de almenadas torres que circundan la cuna terrenal de la poetisa santa y poco después dejamos atrás las ruinas del Carmen para seguir viaje a la muy docta Salamanca. Durante el tránsito el chofer del ómnibus se puso a cantar. No fueron jotas castellanas, ni sevillanas, ni tientos o pasacalles con lo que quiso deleitar a sus pasajeros, no. Su repertorio lírico lo constituían solamente, a juzgar por lo que oímos, tangos... tangos argentinos. Así pudimos regocijarnos con nuestro folklore bonaerense. *A media luz; Adiós muchachos; Caminito y La cumparsita* tuvieron versiones pintorescas. Las letras de las composiciones porteñas recitadas con profundas zetas, elles y ces castellanas, daban a los acentos del cantor un exotismo no exento de gracia.

El concurso, al final de cada versión, aplaudía y pedía mas, y a veces unía sus voces a la del auriga, no con mucha afinación y armonía, pero que a todos nos pareció de perlas.

Raudamente nos alejábamos de Avila. Sus murallas se iban esfumando en la bruma del anochecer. La luna parecía saltar de almena en almena y se ocultaba de vez en vez tras la ornamentación del recinto ciudadano.

Volvimos a entremezclarnos con el coro desacompasado de nuestros compañeros de viaje, mientras nuestra imaginación volaba hacia el barrio de Belgrano, en cuya casona colonial el poeta soñó de continuo con su solar castellano, así consubstanciado con su vida perecedera. Tanto que parafraseando su propia obra se puede asegurar que Avila fue la autenticidad de su gloria. •

Miembro de ADEFA

El Falcon que estamos haciendo es el Ford T del año 2000

En Ford estamos acostumbrados a hacer buenos automóviles. Y a hacerlos en todo el mundo. Pero, cada tanto, hacemos un gran automóvil, que se convierte en el símbolo de una época y que corre con el tiempo a su favor.
El FALCON es uno de los grandes modelos creados por Ford. Un automóvil pensado a fondo antes de empezar a producirlo. Los elogios más entusiastas los recibirá en el año 2000. No es la primera vez que un modelo de Ford es elogiado durante medio siglo.

Ford

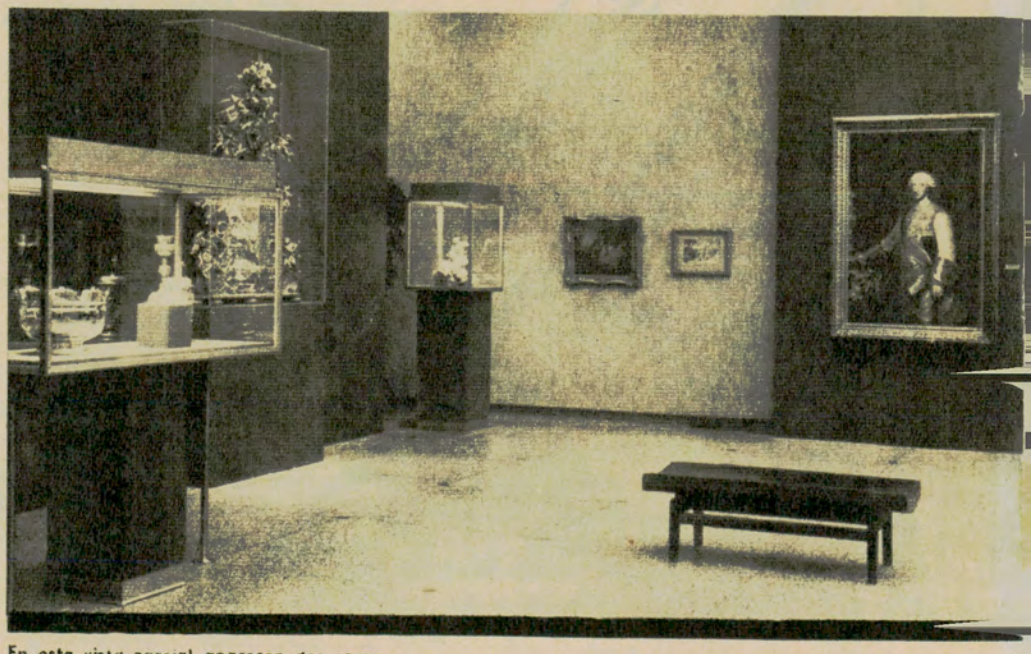


ARTES Y HOMBRES

EL MUSEO DE ARTE DE CLEVELAND CELEBRO SU QUINCUAGESIMO ANIVERSARIO



Sherman Lee, director del Museo de Arte de Cleveland, examina el "Bautismo de Cristo", bronce italiano del siglo XVII que figura en la exposición "Adquisiciones del Jubileo de Oro" del museo.



En esta vista parcial aparecen dos obras excelentes: el retrato del Infante Don Luis de Borbón, de Goya (a la derecha), y un retablo de madera dorada, obra de un artista desconocido, realizada al estilo del austríaco del siglo XVIII, Georg Raphel Donner (izquierda, centro).

Por
LILY LEINO
Para Autoclub

CINCUENTA años de vida son un lapso respetable para cualquier institución, y cuando esos años se han caracterizado por espíritu emprendedor, buen gusto e intrepidez, el aniversario bien puede considerarse un verdadero jubileo.

El Museo de Arte de Cleveland, Ohio, llamado con frecuencia *el intelectual aristócrata de los museos norteamericanos*, celebró recientemente su jubileo de oro, que principió en junio de 1966 con un banquete y una exposición de gran envergadura: *Cincuenta años de Arte Moderno.*

Por ser institución artística de una ciudad de tamaño mediano (población actual, unos 900.000 habitantes), mejor conocida como centro industrial y de intercambio, el museo afrontó al principio ciertos obstáculos. A fines del siglo XIX la mayoría de los residentes de la ciudad se habían mantenido demasiado ocupados ganándose la vida para interesarse en las obras estéticas. Muchos eran inmigrantes —de Alemania y las Islas Británicas, y más tarde del sur y del este de Europa—, que constituyeron la fuente de trabajadores de la creciente industria de Cleveland.

Alrededor de 1870, Boston, Nueva York y Washington ya contaban con museos importantes, pero Cleveland no vio su primera gran exposición de objetos de arte hasta 1878, al ser expuesta, para obtener fondos con fines caritativos, una vasta colección de objetos que comprendía, no sólo pinturas, estatuaria y piezas de cerámica, sino desde monedas hasta una navaja china de afeitar.

Arte e industria

Los periódicos de Cleveland convinieron en que las artes estaban a la zaga de la industria, y hasta que en 1894 la Asociación de Arte de Cleveland ofreció a sus miembros ayudar a *despertar en nuestra ciudad un interés activo por las artes y educar el gusto artístico del público*, no se realizó un esfuerzo coordinado para cimentar el panorama cultural de la localidad.

Por fortuna, durante la adolescencia de la ciudad habían surgido ciudadanos amantes del arte, hombres que compartían la creencia de que los ricos debían usar sus recursos en bien de la sociedad. Antes de fin de siglo, cuatro de ellos —John P. Huntington, Horace Kelley, Hinman B. Hurlbut y J. H. Wade, conocidos entre sí— habían donado fondos y tierras para crear el museo de arte. Por ser difícil de coordinar las donaciones, el museo no llegó a convertirse en realidad hasta un cuarto de siglo después.

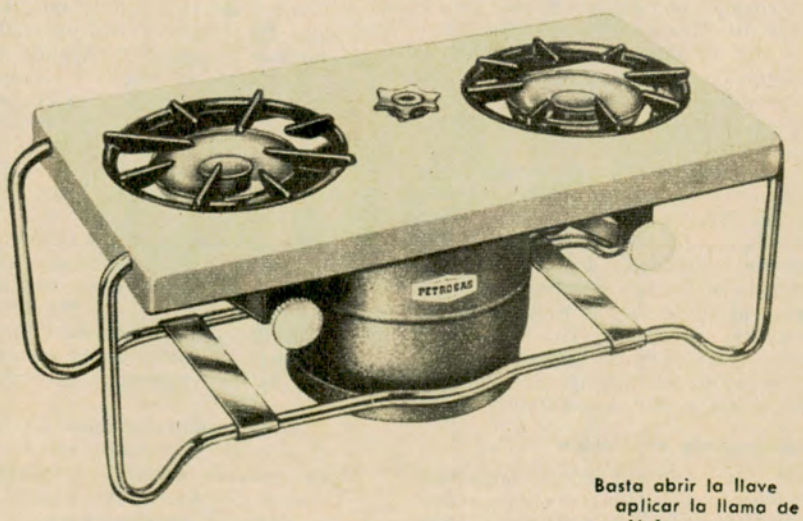
Para entonces la ciudad estaba empeñada también en el desarrollo de otros sectores artísticos. Se había fundado el Teatro, y la Orquesta Sinfónica de Cleveland adquiría su primer director permanente. Cuando se inauguró, en junio de 1916, el hermoso museo de mármol de estilo neoclásico, un periódico de Boston dijo que ese centro cultural *tenía un nuevo rival en la artística ciudad de Cleveland.*

Desde el principio el museo insistió en la calidad, y se dedicó a adquirir colecciones verdaderamente universales, que reunieran cuanto fuera posible de lo mejor de todo, de todas las culturas y épocas, y que representaran toda clase de activi-

G 851

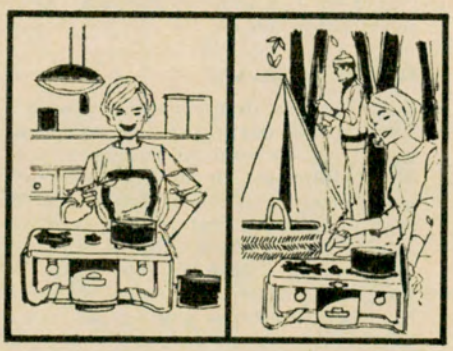
cocina a GAS

Simplex



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

- Portátil
- Plegable
- Con 2 quemadores independientes regulables a voluntad.
- Para usar en su propia casa, la oficina o al aire libre.
- Con su propia garrafa de 2 kg.

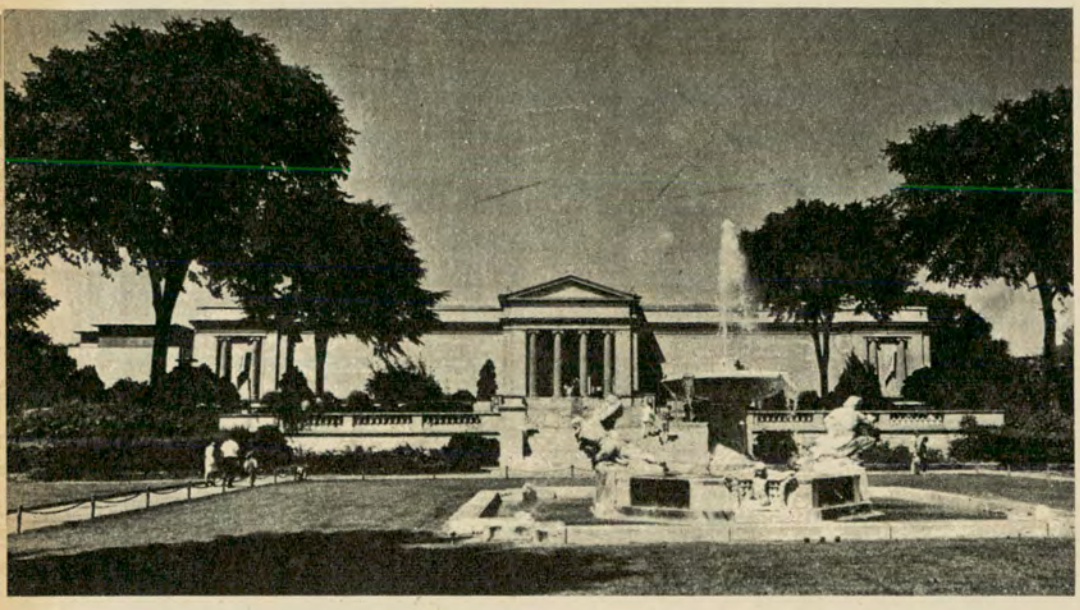




Linterna Portátil a GAS

Sin previo calentamiento, sin dar bomba, con sólo abrir la llave y aplicar la llama de un fósforo, se enciende instantáneamente.

UNICA CON REPOSICION DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS
Fabricantes: FANAL S. A. - Perú 139 - T. E. 34-1575 - Buenos Aires



La fachada neoclásica de mármol del Museo de Arte de Cleveland, Ohio, da a jardines, fuentes y una laguna, que constituyen el panorama más atractivo que jamás circundó a museo norteamericano alguno.

dad humana. La serie de exposiciones especiales que se presentan este año de aniversario demuestran lo cerca que está el museo de lograr esa finalidad.

Muchos benefactores excepcionales, junto con coleccionistas donantes que compran obras de arte pensando en el museo, han contribuido a hacer de esta institución privada lo que es en la actualidad. Un presupuesto anual de un millón trescientos mil dólares para la compra de obras de arte no es la única razón del éxito del museo. Mucho más importante ha sido el sistema de coleccionar que estableció William M. Milliken, su director de 1930 y 1958, y que ha continuado Sherman Lee, su director actual.

Tesoros del museo

Ambos han demostrado poseer un fino sentido para apreciar las obras maestras, no sólo al competir por obras famosas en el mercado del arte —como cuando el museo fue el segundo postor, después del augusto Museo Metropolitano, de la obra de Rembrandt, objeto de gran publicidad, *Aristóteles contemplando el busto de Homero*— sino en las fructíferas relaciones con tratantes en artes menos conocidos y, sobre todo, al encontrar obras de arte que otros desconocen. Un ejemplo de esto último es el hallazgo de *La muerte de Adonis*, del pintor español del siglo XVII Jusepe de Ribera, que hace varios años viera colgada y anónima en el oscuro corredor de una biblioteca en Suiza. Hoy es uno de los tesoros del museo.

Gracias al buen gusto y celo de sus directores, el museo está colmado de nombres famosos y de magníficos exponentes de sus obras. El Greco, Rubens, Ticiano, Tintoretto, Turner, el principal impresionista español, Picasso, todos ellos y muchos más están representados en el admirable acervo, que también contiene exquisitas colecciones de antigüedades orientales y occidentales, destacadas reliquias medievales, artes decorativas y algunos raros muebles franceses.

Desde que se le agregó un ala en 1958, el museo ha adquirido 516 pinturas y esculturas norteamericanas de artistas que varían desde el paisajista Thomas Cole, de principios del siglo XIX, hasta figuras contemporáneas como Robert Motherwell, Willem de Kooning, Ellsworth Kelly y Alexander Calder.

No obstante, el museo en general se mantiene un poco alejado del panorama del arte moderno, aduciendo que la principal responsabilidad de la entidad son las obras del pasado, más difíciles de adquirir. De manera que pospone la compra de ejemplares de arte contemporáneo y se concentra en las mejores obras más antiguas, en beneficio de las generaciones futuras.

Sin embargo, la exhibición de colecciones prestadas, como *Cincuenta años de arte moderno*, que estaba dirigida especialmente al público del medioeste del país, ha permitido al museo mantener a la región al tanto de las principales corrientes artísticas. Además, en el año del aniversario se ha presentado una serie de exposiciones de obras de artistas norteamericanos vivos.

La segunda exposición

La segunda exposición importante de las festividades del año constituyó, sin duda, uno de los mayores triunfos logrados por una institución artística norteamericana. Se llamaba *Adquisiciones del Jubileo de Oro* y comprendía 159 obras. Se la consideró la más importante colección artística que haya adquirido por compra un museo norteamericano.

Los ejemplares que la integran fueron reunidos en silencio durante un año y medio y abarcan casi todas las etapas de la historia del arte, antiguo y moderno, occidental y oriental, primitivo y refinado. En la exposición figuraban esculturas, pinturas, artes decorativas, litografías y dibujos, que comprendían desde un vaso de oro de Irán que data de unos 1.000 años antes de Cristo, hasta una *Imagen de hombre*, de tamaño casi natural, modelada en resina epóxida por el joven norteamericano Frank Gallo, en el año 1965.

Entre las numerosas obras de mérito figuraban un excelente retrato del infante don Luis de Borbón, pintado por Goya; una miniatura de San Juan Bautista, por Robert Campin (El maestro de Flemalle); un grupo de antiguos mármoles cristianos que muestran escenas de la vida del profeta Jonás y el Buen Pastor, y, en el estilo precolombino, la primorosa figura de un hombre sentado recortada en concha, procedente de Guatemala, y un estilizado pájaro de oro, de Colombia.

La tercera muestra

Treinta y cinco objetos eran soberbias muestras de arte levantino u oriental, proporción comprensiblemente elevada en vista del interés del museo por esas regiones y la reputación de que goza el señor Lee de ser probablemente la mayor autoridad en arte oriental con que cuenta el país. Una de las piezas más elegantes de este grupo era un Buda de cuerpo entero, en bronce, procedente de la India o de Cachemira, que data de principios del siglo VIII.

La tercera exposición importante del año presentada por el museo fue *Tesoros de la Francia medieval*, en que figuraban obras prestadas por museos y coleccionistas de los Estados Unidos, además de reliquias de museos e iglesias de Francia. Las estatuas de piedra y madera, las pinturas, dibujos, vidrieras, tapices, esmaltes y trabajos de orfebrería medieval formaban una colección admirable y valiosa.

La última exposición del año del jubileo fue la Exposición Anual de Mayo, acontecimiento regional en que se exhibieron obras de artistas y artífices del norte de Ohio, y que en esta ocasión constituyeron una ojeada retrospectiva al arte de la zona.

Estos cincuenta años de vida del Museo de Cleveland han sido años de audaz aventura —dice el doctor Lee—. *Lo único que espero es que al cumplir su centenario el museo sea todavía la misma institución aristocrática, sólo que dos veces mayor.* •

PROGRAMA DE EXCURSIONES 1967

Mes de Julio

Día 7: MENDOZA, SAN LUIS Y SAN JUAN, en ómnibus. 10 días.

Día 8: BARILOCHE, en ómnibus o avión.

Días 7 y 28: NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días.

Días 15 y 29: CATARATAS DEL IGUAZU, vía Asunción, en vapor. 15 días.

LA FALDA (Córdoba), diariamente, en ómnibus.

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

Mes de Agosto

Día 7: "6ª EXCURSION A EUROPA", exclusiva del Automóvil Club Argentino, en el vapor Eugenio "C", con alternativa de avión.

Día 5: Viaje alrededor del mundo, en avión.

Día 11: NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días de duración.

Día 5: CATARATAS DEL IGUAZU, vía Asunción, en vapor. 15 días.

LA FALDA (Córdoba), diariamente, en ómnibus.

BRASIL, salidas permanentes en avión. 10 días.

Mes de Setiembre

Días 2 y 16: Viaje alrededor del mundo, an avión.

Días 1º y 22: NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días.

LA FALDA (Córdoba), diariamente, en ómnibus.

"TOURS" de la Capital Federal y alrededores

Panorámico: días lunes
Histórico: „ martes
Artístico: „ miércoles
La Plata: días jueves
Urbano: „ viernes
Luján: „ sábado

TIGRE: días domingo

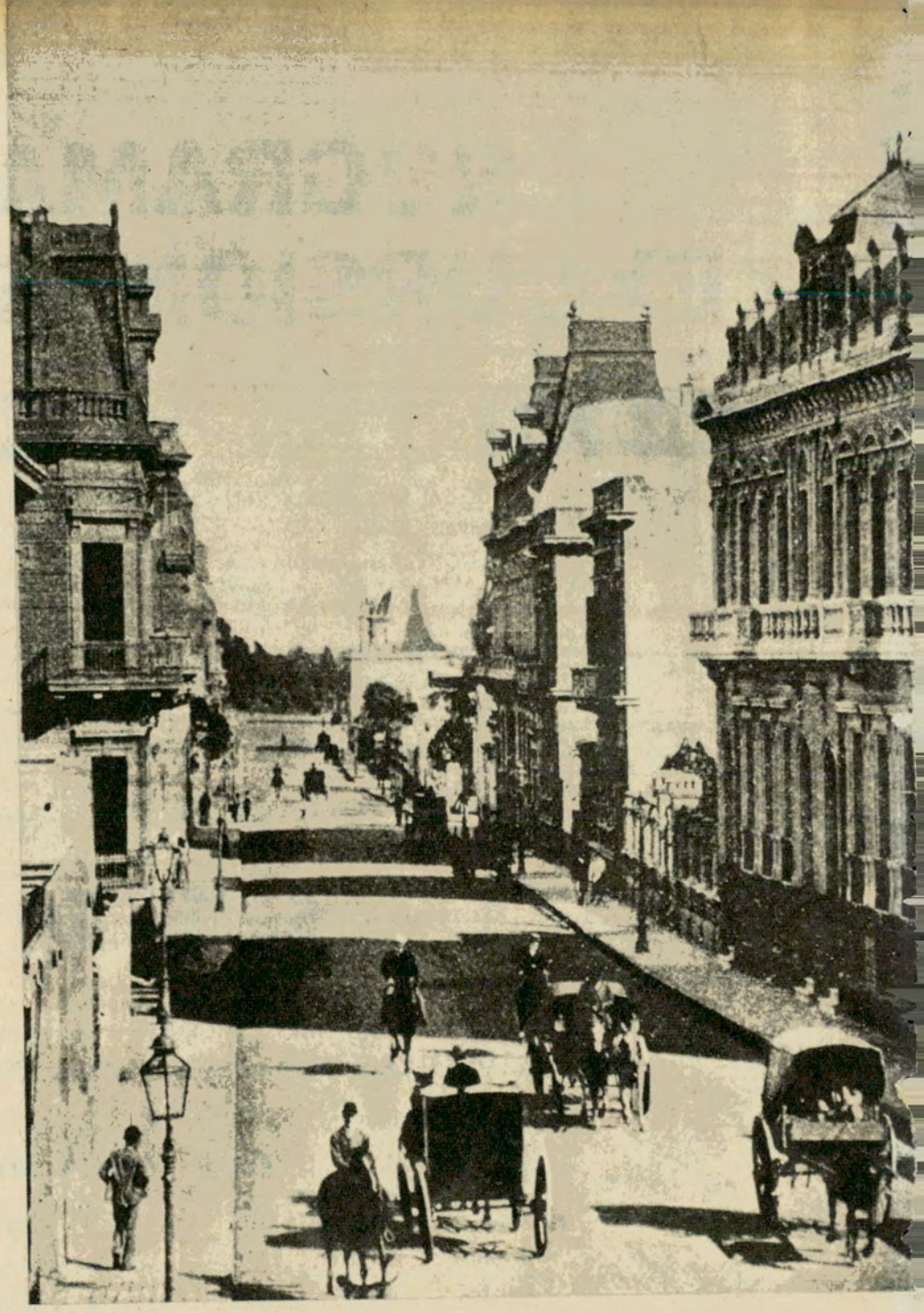
VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS
ALQUILER Y VENTA DE AUTOS EN EUROPA Y EN EE. UU.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: Av. del Libertador 1850 - T. E. 83 - 6061

FILIALES: LA PLATA, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, TUCUMAN, SALTA, SANTA FE, ROSARIO, PARANA, CORDOBA, MENDOZA, NEUQUEN, COMODORO RIVADAVIA

La elegante avenida Alvear también tuvo dos manos, hace ya mucho tiempo, aun en la parte estrecha de la mencionada arteria.

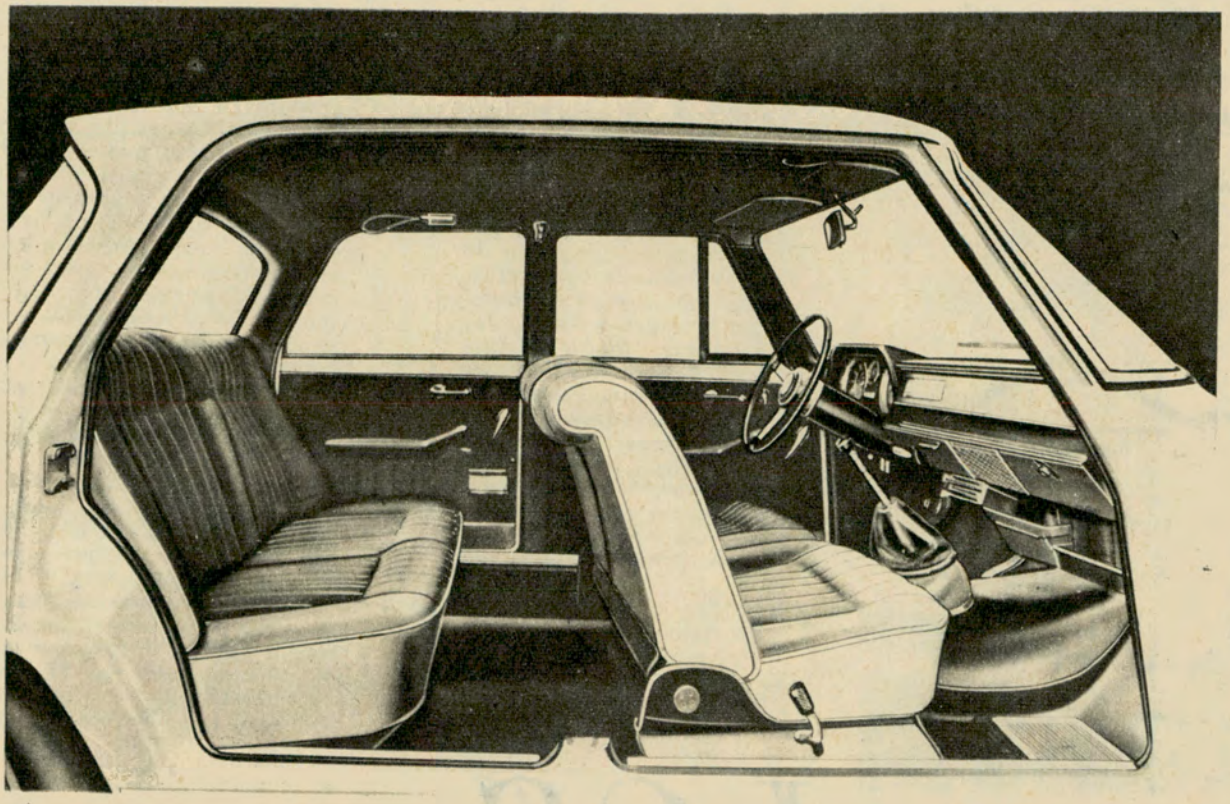


CUANDO BUENOS AIRES TENIA DOS MANOS

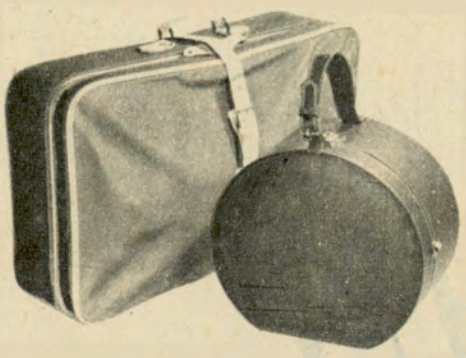
Por J. C. ASTOR

Para Autoclub

ERA la *belle époque* de un Buenos Aires que había superado la crisis del 90 y se preparaba para vivir feliz en el otro siglo (que desgraciadamente es el nuestro). De un Buenos Aires de apenas 800 mil habitantes, sin semáforos en las esquinas, ni policía femenina persiguiendo a los descuidados peatones de la Avenida de Mayo (la vida pública se regía por otras normas). Tampoco había tantos vehículos como ahora. Ni tanta prisa. Las *cupés* o victorias circulaban libremente, pero sin atropellarse. Y no porque las calles fuesen más anchas entonces. Cuando se cruzaban, cada uno por su mano, no emergían de sus interiores las interjecciones a las que están acostumbrados nuestros oídos y que la Academia del Lunfardo consigna como auténticas, sino la sonrisa afable, o el saludo ceremonioso de dos conocidas figuras de la sociedad porteña. Quizás de dos irreconciliables rivales que horas más tarde estarían dirimiendo una cuestión caballeresca en el Círculo de Armas. O en los bosques de Palermo. Lo cortés no quita lo valiente. La valentía no era, en aquellos tiempos, una mera cuestión de matonismo verbal, sino una cuestión más positiva. Requería, para certificarla, una contribución de sangre. Lo cual es una manera de decir, si excluimos, claro está, ciertos comprometidos ámbitos borgianos. Cuando Buenos Aires tenía dos manos, había un orden (un orden que admitía, inclusive, la posibilidad del arrepentimiento); un ir y venir en el que nadie se sentía dueño absoluto de una arteria, sino de su mitad. Se respetaba el derecho del prójimo a usufructuar de la otra mitad. Ahora, con las nuevas disposiciones sobre el tránsito, hemos perdido la esperanza de una vida que así como se va puede volver (volver significa desandar lo andado). Tenemos la sensación de que todos van obedeciendo a un destino irrevocable: van hacia una meta definitiva, lanzados en una carrera zigzagueante y confusa, en la que cada uno trata de tomar la delantera. Lo cual nos ha hecho perder, también, la noción de un soberano deber: el de conservar la derecha. Que antes no era derecha sino izquierda. Nuestras infracciones, en adelante, no serán por circular a contramano, sino a contracalle. •



auto mejorado con PLAVINTEX tapizado!!





... es decir, auto MAS VALORIZADO, con asientos y paneles tapizados con PLAVINTEX. Lucirán siempre limpios —basta pasarles un trapo húmedo— y siempre nuevos! ¿Y los muebles? son igualmente renovados con PLAVINTEX tapizados. Consulte a su tapicero amigo.

El hogar también es mejorado con PLAVINTEX tapizado

PREMIOS PLAVINTEX
PARA LOS GANADORES DEL CAMPEONATO ARGENTINO T. C. 1967

1º $ 800.000
2º $ 400.000
3º $ 200.000

ES UN PRODUCTO DE

PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

AV. BELGRANO 367 TEL. 33-8361/65 - BUENOS AIRES

I-148



La primitiva iglesia de Ushuaia, en uno de cuyos muros se encuentra una placa de bronce que recuerda la gratitud a la Virgen de Luján, de los náufragos del Monte Cervantes, tragedia ocurrida en los canales fueguinos, el 22 de enero de 1930.

LOS INDIOS LA LLAMABAN KARUKINKÁ

Hoy, la Tierra del Fuego ofrece magníficos escenarios al turismo

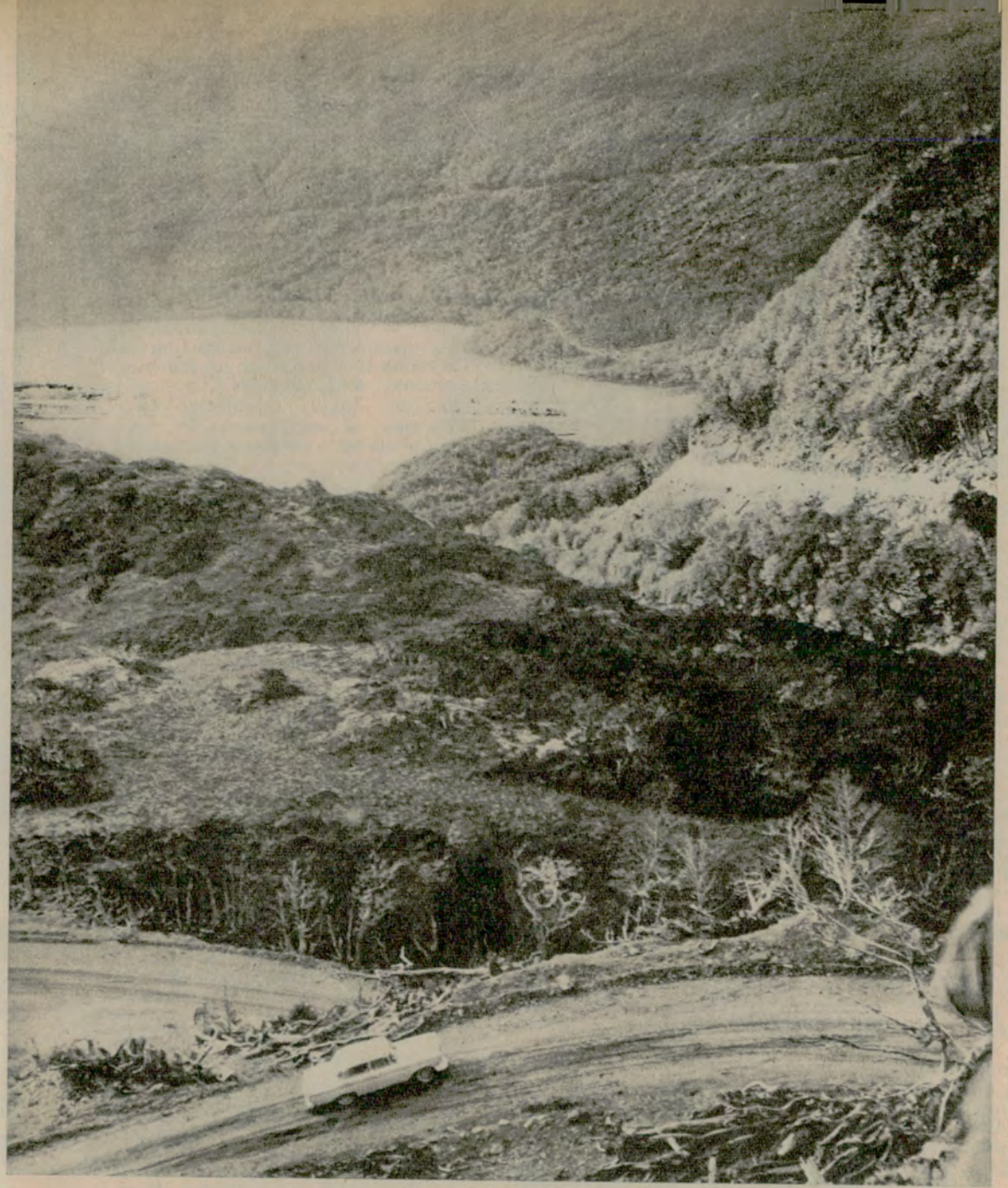
Por LEONOR MARIA PIÑERO

Para Autoclub

Por considerarlo de interés para los lectores, ofrecemos en estas páginas un breve extracto de la conferencia pronunciada en el Automóvil Club Argentino, por la señorita Leonor María Piñero, como parte del programa de actos culturales y de difusión que cumple la Entidad a través del ciclo denominado "Jueves Turísticos". Por razones de espacio, esta publicación sólo comprende algunos de los muchos aspectos históricos, geográficos y turísticos que, sobre Tierra del Fuego, fueron tratados por la disertante en forma tan amena como documentada.

CUENTA una tradición ona que los tehuelches del sur de la Patagonia tenían por costumbre efectuar una larga caminata hacia las regiones que se encontraban más allá, al sur, por los pasos e istmos que las unían. En una oportunidad, un gran cataclismo que se produjo los separó e incomunicó y tronchó para siempre aquellos pasos. Nunca más pudieron volver al norte, al otro lado, retomar las sendas que les condujeran a su propio país. Y un doble archipiélago tendió sus islas formando bello corolario al continente americano. A la isla mayor del primero la llamaban esos indios *Karukinká* o *Tkoyuská*, o sea, tierra de la extremidad sur, nombre poético para una región de encantos, misterios y leyendas, tierra que fue sueño y afán de intrépidos marinos y misioneros.

Cuando por el anchuroso *Hatélity* de los indígenas cruzaron por primera vez las naves españolas, Magallanes bautizó a esa isla, *Tierra de los Fuegos*, nombre que se hizo extensivo a todo el archipiélago que comprende, además, las islas de los Estados, Navarino, Hoste, Londonderry, Lenox, Picton, Nueva, Dawson y otras menores. El otro es el archipiélago de Termite, con las islas Wollaston, Hornos, etc. Del pri-



Aspecto invernal del glaciar Martial, uno de los paseos obligados desde Ushuaia, durante el cual también se visita el arroyo Esperanza, con sus hermosos saltos.

mero, dividen soberanías, Argentina y Chile. El segundo, pertenece a Chile. Abrazando y contorneando las islas, un conjunto de canales zigzagueantes da a ambos archipiélagos un aspecto de indescriptible belleza.

Karukinká indígena, *Tierra del Fuego* de la civilización, enmarcada en vasto panorama de inmensidad, a través de bosques, montañas, cerros o valles, anduvo libre el indio que fue dueño y señor de cuanto allí había. Las fogatas que indicaran al navegante portugués la presencia de vida humana, continuaron señalando aún por varios siglos la existencia de los componentes de una raza hermosa, fuerte, ágil. Pero 1520 representó el principio del fin de esa vivencia, la desaparición de una raza.

Cuando en un principio, apareció el contorno de la Tierra del Fuego en las notas cartográficas, se exaltó la fe de los marinos que soñaron levar sus anclas y dar proa hacia los mares del sur con el fin de demostrar su intrepidez. A medida que el misterio de sus costas se fue develando, figuró en los mapas cada vez en forma más precisa y con la mayor exactitud.

La Isla Grande de la Tierra del Fuego, tiene un total de 48.412 Km², de ellos, pertenecen a la Argentina 20.912. Sin embargo, el territorio del que nuestra Tierra del Fuego es cabeza, es el más extenso del país, habiéndose convertido,



El camino entre Río Grande y Ushuaia es de gran atracción. Aquí vemos un tramo de la zona de cornisa, que atraviesa una región de belleza indescriptible, con la vista de la laguna Escondida, hacia el final del Lago Fagnano.



Otro aspecto de los caminos de Tierra del Fuego, bordeando lagos y bosques de lengas, que actualmente son explotados por numerosos aserraderos.

con las islas adyacentes y el sector antártico, en el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Posee un clima agradable en verano y frío en invierno, con temperaturas máximas que oscilan entre los 18° y los 24° ó 27°.

¿Cómo se llega a la Isla Grande? Es una pregunta que se hace quien desea conocerla. Tres son los medios que se pueden utilizar: por tierra, con tren hasta San Antonio Oeste, combinando con pullman hasta Río Gallegos y luego en avión a Río Grande; por mar, con los transportes navales que llegan a Ushuaia; y por aire, con las líneas regulares de aviones.

Además, por carretera, en vehículo propio se llega hasta Río Gallegos siguiendo la ruta N° 3, con trasbordo en balsa en territorio fueguino chileno para adentrarse luego nuevamente en territorio argentino.

El paso del estrecho es inolvidable. Aparece magnífico, hermoso en su extensión. La vista no alcanza a abarcarlo en su totalidad. Allí no más, está Tierra del Fuego. Bahía San Sebastián, con sus depósitos de petróleo, sus torres, la antigua Misión Salesiana. Río Grande desde el aire ofrece un grato aspecto. Para algunos es un pueblo chato, sin encantos, sin bellezas. Ciertamente que en esta faz, Ushuaia siempre va a sacarle ventajas porque se afincó en un lugar de privilegio.

Si Ushuaia, al sur, es la capital gubernamental del territorio, Río Grande, al norte, es la capital comercial. Asentada sobre el río del mismo nombre —llamado primeramente río Pellegrini y también Juárez Celman— queda dividida por este curso de agua. En la parte norte se destacan varios edificios: Banco de la Nación Argentina; el modernísimo hotel "Los Yaganes", varias casas particulares y comerciales y hoy el edificio de la televisión con su alta torre. Sus dos importantes arterias son las Avenidas San Martín y Belgrano. En la parte sur se halla el frigorífico de la CAP con su planta industrial, etc. Río Grande cuenta con una población de 4.823 habitantes, según el último censo y a ella converge la vida de las estancias no sólo del departamento de San Sebastián, sino también de los de Ushuaia y Bahía Tethis. Es en Río Grande donde se embarcan la mayor parte de los productos ganaderos y en su frigorífico se efectúa la zafra anual de corderos.

Ahora bien, ¿qué encuentra el turista en Río Grande para su solaz y distracción? El hotel "Los Yaganes", de primera categoría, con sus canchas de bowling, bar, restaurante, habitaciones con baño privado, calefacción, agua caliente, brinda un servicio inmejorable. Se ha firmado un acuerdo con las autoridades del Automóvil Club Argentino para su atención. Su vista panorámica es de privilegio. Río Grande no posee excursiones organizadas. Un motivo de curiosidad lo da la Escuela Agropecuaria, cuyos edificios se levantan en la otrora Misión Salesiana fundada por monseñor José Fagnano. Se conserva la vieja capilla donde actualmente funciona un museo en el que se exponen piezas y trabajos de cestería indígena. En la Escuela Agropecuaria, a la que acuden alumnos de otros pueblos de la Patagonia, se instruye a los muchachos en todo lo que atañe a la cultura rural. Durante esta visita es importante detenerse en el invernáculo donde se ha llevado a la práctica el sistema de hidroponia. En las inmediaciones de la bahía San Sebastián, el ingeniero rumano Julio Popper —buscador de oro— había establecido en el Páramo su campamento. El famoso "dictador" fueguino llegó a hacerse célebre por sus aventuras en la isla, por haberse dado una moneda y emitido su estampilla, y, asimismo, por las conferencias dictadas en importantes centros científicos de Buenos Aires. El viajero puede seguir hasta Cerro Sombrero o Porvenir, en suelo chileno, utilizando para ello el recientemente inaugurado servicio de micros que también cumple viajes desde Río Grande a Ushuaia.

En el camino a Ushuaia la naturaleza hilvana sorpresas. Ante el Lago Fagnano sentimos la emoción que produce el pensar que en nuestra patria y en ese rincón de Tierra del Fuego se haya detenido la mano del Creador. A cuatro kilómetros se halla la fábrica de la Compañía Argentina de Maderas Industrializadas. A 8 Km., la hostería "Kaikén", construida con los adelantos y el confort necesarios para otorgar comodidades al turista. El lago Fagnano, de 92 Km. de largo, es el más extenso de Tierra del Fuego. Montañas arboladas se elevan majestuosamente circundándolo con los diferentes tonos de verde. Luego está Laguna Escondida, bella y encantadora. A cuatro kilómetros se encuentra el aserradero de los hermanos Bronsovich, uno de los más importantes de Tierra del Fuego. Antes habíamos pasado por el aserradero de Esteban Martínez. En las proximidades de Laguna Escondida se está construyendo la hostería Petrel por Parques Nacionales. Nos vamos internando en la montaña. La ruta N° 3 se ha abierto paso entre la espesura y llega al paso Garibaldi, que lleva el nombre del indio *Hoonte*, bautizado por los misioneros Luis Garibaldi. Vale la pena realizar una breve escala y mirar hacia atrás con el fin de contemplar el límpido espectáculo cuya azulada cavidad se dilata en el fondo del valle. Tanto el lago Fagnano como la laguna Escondida adquieren nueva expresión de belleza. La ruta continúa pintoresca y pintorescos nombres se suceden. Desde las montañas que corren paralelas a la ruta se sueltan pequeñas cascadas de riachos y chorrillos. En Rancho Hambre existe un destacamento de Vialidad Nacional y a 5 ó 6 kilómetros sale la ruta 0 que va a Almanza. Las Cotorras es otro paraje que depara en el

(CONTINUA EN LA PAGINA 160)



Algunos días es muy incómodo.

Principalmente cuando afuera hay sol y todo es una invitación al movimiento.

Pero usted no se deje atar por esos dolores articulares o musculares.

Uno de los tres activos componentes de Geniol es el más recomendado por los médicos para combatir los dolores articulares. Los otros dos completan la acción analgésica y a la vez infunden ánimo.

Geniol, único con estos tres activos componentes, es la fórmula más moderna. Por eso, con Geniol,

¡SIENTASE EN LO POSITIVO!

Por algo quien piensa en analgésico piensa en

GENIOL

Pureza bajo control de Laboratorios Suarry



comentando MUSICA GRABADA

Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

CLASICOS

BEETHOVEN: SONATAS PARA VIOLIN Y PIANO COMPLETAS (CBS 4443): Se dice que el lapso en que el genio de Bonn alcanzó su más excelso nivel creador fue entre 1798 y 1803, época en la que produjo las 10 sonatas que ahora edita CBS en el tercer volumen que comentamos. Zino Francescatti, en violín, y Robert Casadesus, al piano, ponen la emotividad romántica que corresponde. ● **HONEGGER (WESTMINSTER 17486)**: Suizo de origen, Honegger (1892-1955) se halla musicalmente ubicado entre la dulzura de Francia y la rigidez germana. Ya él lo dijo: "Yo tiendo, con cierta exageración quizás, a buscar una complejidad polifónica. Mi modelo es Bach". La orquesta actuante es la Sinfofilarmónica de Londres, conducida por Hermann Scherchen. ● **SCHUBERT: SONATAS OPUS 137 (CID 7100)**: Las tres sonatas para violín y piano del autor de "la inconclusa" son trozos escogidos para el sibarita musical. La "magia" de Schubert es bien aprovechada por Schneider y Serkin, violín y piano. ● **JOHANN SEBASTIAN BACH (KOTRONA 30661)**: Bach, de quien dijo Wagner que era "el milagro más estupendo de toda la música", no vivió sino para adorar a Dios y escribir música. En la "Partita", "Toccata" y "Ofrenda Musical" de este LP, Gustav Leonhardt, en cémbalo, despliega toda la riqueza de su arte. ● **DOS OBRAS MAESTRAS DE LA MUSICA ESPAÑOLA (CBS 4446)**: Ya el título nos libera del comentario encomiástico. La orquesta de Filadelfia, dirigida por Eugene Ormandy ejecuta el "Concierto de Aranjuez" y "Noches en los Jardines de España", de Falla, con su habitual brillantez. Diez puntos para John Williams, inglés, en sus solos de guitarra. ● **BACH: ORATORIO DE PASCUA (CBS 4450)**: Volvamos a Bach. En esta obra, al comienzo, rompe con el estilo de sus cantatas anteriores para seguir con arias y coros tradicionales. Ormandy saca de la Orquesta de Filadelfia todo su provecho. ● **LA BIBLIA (TONO-DISC 4184)**: Estos son los mejores pasajes de la hermosa partitura creada por el compositor japonés Toshiro Mayuzumi para la película de igual título, tomados directamente de la banda de sonido. Se destacan los temas iniciales del Libro del Génesis. La grabación, perfecta. ● **SIBELIUS (CBS 4445)**: "Ya comencé a divisar la montaña a que realmente ascenderé", dijo Sibelius al comenzar su Sinfonía Nº 5, Opus 82, que, juntamente con "La muchacha de Pohjola", Opus 49, integran este notable LP, a cargo de la Orquesta Filarmónica de Nueva York, con la batuta del maestro Leonard Bernstein. Sibelius tenía razón.

FOLKLORE

DANIEL TORO, EL NOMBRADOR (MUSIC-HALL 685): Salteño, moreno y espigado, Daniel Toro integró el conjunto "Los Nombradores" hasta que un día debió reemplazar como solista a un intérprete que no se presentó. De ahí surgió este auténtico triunfador del Festival de Cosquín de este año. Este LP es su primer premio. Lo merece. ● **FOLKLORE PARA EL NUEVO TIEMPO (PHILIPS 82147)**: Ariel Ramírez eligió este nombre esclarecedor para su más reciente disco. 29 instrumentos de percusión de la música americana y universal concretan los secretos rítmicos del bombo en motivos elegidos, en su mayoría, de la inspiración de Ramírez. LP para una antología. ● **LA VOZ DEL PARAGUAY (CBS 8734)**: Así le llaman a Aníbal Lovera, un cantor nato que, sin trucos de grabación o de orquestación, nos hace oír doce hermosos motivos de su tierra guaraní. Logrado homenaje al Paraguay. ● **EL CANTO DE MI TIERRA (CBS 8712)**: Eduardo Avila, "El Santiagueño", es otro de los triunfadores de Cosquín 1967. Dejó la escuelita rural de Mistol Pozo, pueblito de Salavina, en Santiago del Estero, en la que se desempeñaba como maestro, pero no la olvidó. Emociona oírle su "Zamba para mi escuela" y los otros temas de este excelente disco.

TANGO

LA VIEJA SERENATA (MUSIC-HALL 12598): Adolfo Berón y su conjunto de guitarras le dan una nueva dimensión al tango. Orquesta de cuerdas afiatada y sensitiva, nos lleva al recuerdo del patio florido y de la esquina brava, transitada por los personajes de estas canciones eternas. ● **ACUARELA TANGUERA (H y R 42011)**: Carlos Moreno y su conjunto nos traen 12 tangos con todo el sabor y la nostalgia de la década de 1940. Sin modificar la línea de las melodías originales, obtiene, en un marco de fresca sencillez, gratos resultados. ● **PARA SIEMPRE (CBS 8707)**: Jorge Sobral, con el marco de la orquesta dirigida por Mario Demarco, acentúa su carácter de cantor varonil en doce motivos ciudadanos de segura repercusión popular. ● **DERECHO VIEJO (H y R 42010)**: El título de este LP da una adecuada idea de los diez tangos y dos milongas del más estricto corte clásico, que con su exitosa modalidad interpreta el conocido "Quinteto Latino". "La Morocha", "Hotel Victoria" y "Zorro Gris" figuran entre los mejores.

BRASILEÑOS

ORGANO, SAMBA, PERCUSION (MICROFON 1-118): André Penazzi vuelve en este LP, el segundo editado por Microfon entre nosotros, para regalarnos toda la emoción de su temperamento en el órgano de hermosas voces de su especialidad. Muy recomendable. ● **CARNAVAL 67 (FERMATA LF-106)**: Nada menos que 16 canciones de las de más amplia difusión popular en el último carnaval de Brasil han sido incluidas en esta placa, que reúne, además, a calificados intérpretes del repertorio del país hermano. La grabación y el prensado también merecen un elogio. ● **A NOVA BOSSA NOVA (TROVA ME-14)**: No es la primera vez que nos ocupamos de Roberto Menescal, el notable intérprete brasileño dado a conocer entre nosotros con fuerte apoyo popular por este sello. Menescal y su conjunto evidencian un espíritu de inquieta renovación, acentuado en esta entrega. ● **ALTEMAR DUTRA, EL TROVADOR (ODEON 4338)**: Este estilizado cantor de bellos temas modernos de tanta popularidad entre nosotros, retribuye el apoyo de su público vertiendo al castellano sus más difundidas interpretaciones. "Paloma", "Tres palabras" y "Martha" son algunos de sus mejores títulos. ● **CONTRASTES (ELENCO ME-38)**: ¿Qué se puede decir de Odette Lara que no haya sido señalado por la crítica de los entendidos? "El funeral del labrador" y "Canción en tono menor" son sólo dos de sus interpretaciones que justifican la edición de este disco. Edu Lobo la acompaña en uno de los temas. ● **EDU E BETHANIA (TROVA ME-37)**: Edu Lobo, cuya inspirada música tanta aceptación tiene en su patria, ha encontrado justo ensamble con María Bethania, bahiana, estrella del teatro Villa Velha de su rincón natal. Ritmo y melodía en atravente clima telúrico.

JAZZ

BAJA MARIMBA BAND (FERMATA LF-100): Con la producción del fabuloso y millonario Herb Alpert, escuchamos una nueva entrega de esta orquesta de marimbas de prestigio internacional. Algunas de las interpretaciones alcanzan un nivel impresionante, poco menos que imposible de igualar. ● **METAMORFOSIS (TROVA TL-8)**: Los 24 preludios de Federico Chopin han sido llevados con respetuosa consideración por el notable pianista argentino Enrique Villegas, en nuevos matices, propios del jazz, que justifican el título general de la obra. Los músicos del trío demuestran eso: que son músicos. ● **THE NEW VAUDEVILLE BAND (PHILIPS 82158)**: Los creadores originales de "La Catedral de Winchester" reviven el nuevo sonido viejo del jazz de 1920 a 1930. Y lo hacen con un concepto de re-creación destinado a asombrar a los "fans".

INTERPRETES POPULARES

JAVIER SOLIS (CBS 8728): Los más grandes éxitos de este cantante mexicano, fallecido hace exactamente un año, en el apogeo de su popularidad, cuando se disponía a venir a la Argentina, concretan adecuadamente el homenaje del sello grabador. Es un disco excelente. ● **JOHN BARRY INTERPRETA 007 (ODEON 2136)**: "De Rusia con amor", "El tema de Londres", "La soledad del otoño" y "Plumas de mono", son los mejores títulos de este cabalmente logrado LP de un hombre múltiple, que compone, arregla y dirige todo lo que ejecuta. ● **¡VIVA ARSENIO! (MICROFON 1-129)**: Los ritmos afrocubanos tienen en Arsenio Rodríguez, un ciego nacido en Guine, Cuba, al más popular de todos los compositores de esa isla del Caribe. Gran guitarrista y compositor, se revela como un músico de excepción. ● **TRINI LOPEZ (REPRISE 12622)**: Todos recordamos a Trini López por su triunfal actuación en los más diversos escenarios de la canción popular. Ahora llega de nuevo con sus mejores "hits". Hay que oírlo. ● **TOM JONES (LONDON 17277)**: Este es el primer LP de un muchacho nacido en 1940 en un pueblecito del sur de Gales, que triunfó clamorosamente en Londres y cruzó el Atlántico para ser presentado como estrella en el show de Ed Sullivan. Está todo dicho. ● **FLAMENCO YEH, YEH (ODEON 4339)**: Paco, Federico, Sol, "la" Martha y Terremoto integran el conjunto 'Los Tahúres" y han puesto de moda al flamenco. Desde "Guantanamera" a "Las hojas muertas", todo lo llevan al ritmo gitano, para deleite de la juventud que los sigue. ● **FRANÇOISE HARDY (VOGUE 25011)**: Ya hemos hablado en otra oportunidad de esta joven cancionista de la dulce Francia, que, sin imitar a nadie, nos regala sus ajustadas interpretaciones. Viejos y nuevos temas adquieren en su voz inesperados matices.

BUENAS NOVEDADES

LELIO LUTTAZI (DISC-JOCKEY 30012): Autor, cantante de fuerte personalidad e inspirado animador, amigo de la Argentina, nos ha dejado un mensaje, con Rosamel Araya y Nelly TNT, de melodiosa factura. ● **SONIDOS DEL KOTO (TROVA 1439)**: Sugestivas y poco conocidas melodías del viejo Japón son la novedad del ciego Kimio Eto en un instrumento de 13 cuerdas de seda. ● **GUITARRA ESPAÑOLA (DISC-JOCKEY 30015)**: Paquito "El Malagueño", notable concertista de guitarra, con su trío, los cantores Mari Vargas, Antonio Moreno y el bailarín Luis Bermúdez, en una colorida estampa de motivos gitanos que no es frecuente poder oír. ● **TARDE DE TOROS (HISPA-VOX 12620)**: Pasodobles toreros por la banda taurina de los maestros Dorado y Vidal, reflejan el ambiente, los olés y los aplausos grabados en la Plaza de Toros de Madrid, con singular sensación de realidad. ● **BOLEROS... PARA EL AMOR (CBS 8726)**: La orquesta Cuerdas del Caribe en un desfile de boleros de todas las épocas para los amigos de esos melodiosos y dulces motivos tropicales. ● **DEDOS DE ORO (CBS 8722)**: Antonio Bisso demuestra como ejecutante del acordeón tener efectivamente "gold fingers". Su conjunto lo acompaña en canciones de ayer y de hoy con correctas y respetuosas versiones.



Políticas... Gremiales... Deportivas...
Turf... Policiales... Espectáculos...
A través de sus tres ediciones
EL MUNDO cubre y descubre
la información las 24 horas del día.

Ahora
también por la tarde
5ª. y 6ª. edición
Cambie con

EL MUNDO

916 H

De aquí, de allá y de más allá



Por

JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

UN CALIFICADO GRUPO DE agentes de viajes y promotores de turismo norteamericano que recientemente visitó nuestro país por invitación de Aerolíneas Argentinas ofreció una conferencia de prensa en la ciudad de Salta para referirse a sus impresiones sobre el norte argentino. Varios de ellos expresaron que conocían prácticamente todo el mundo, pero que ignoraban en absoluto que la Argentina tuviera ciudades como las de Salta y Jujuy y lugares de tan extraordinaria belleza como los que habían podido ver, razón por la cual este viaje fue una total sorpresa para ellos. Señalaron, igualmente —y ésta es la razón de nuestra referencia— la falta de un trabajo orgánico por parte de los consulados argentinos, que no disponen, dijeron, de un modesto folleto ni de un empleado que sepa informar sobre datos del país a requerimiento de los turistas o de las agencias de viaje.

ES PROBABLE QUE USTED, amigo lector, no haya pensado nunca en cuanto tiempo del día se pasa hablando. Un psicólogo de la Universidad de Oxford ha tratado de establecerlo. Pero, ¿cómo lograrlo? ¿Enviando a cada uno de los pacientes un observador con un cronómetro y un anotador? ¿Deberían los observadores dormir con los investigados en caso de que éstos hablen en sueños? Los investigadores de Oxford desarrollaron una técnica mucho más simple: un pequeño micrófono instalado en el cuello de cada paciente y un circuito electrónico hecho con piezas de dispositivos de ayuda para sordos y diseñados de modo tal que ignore los ruidos producidos por la ingestión de bebidas y comidas. Esta unidad electrónica pone en marcha y detiene un cronómetro, también electrónico, y el conjunto no abulta más que un paquete de cigarrillos. ¿Cuánto hablamos? El programa de investigación aún no ha sido completado, pero ya ha suscitado considerable interés en los círculos científicos.

LA DIRECCION NACIONAL DE Vialidad destaca que las estadísticas de accidentes de tránsito en el Gran Buenos Aires ubica su mayor porcentaje en los primeros tramos de las rutas nacionales 8 y 9 y en el acceso norte a la Capital Federal, donde se utilizan las banquinas, dentro de la zona de caminos, para la colocación de carteles anunciando remates de terrenos y para el desplazamiento de vendedores ambulantes. Se ha iniciado una campaña para erradicar los citados anuncios y vendedores, en cumplimiento de expresas disposiciones legales, pues está "prohibida la colocación de avisos de propaganda, inscripciones o cualquier forma de avisos comerciales dentro de la zona de los caminos de la República Argentina, comprendidas sus calzadas, obras de arte, señales camineras y alambradas limítrofes". A fin de alcanzar los niveles de seguridad a que tienen derecho los usuarios del camino, la Dirección Nacional de Vialidad solicita la colaboración de todos con el propósito de evitar accidentes y perjuicios a los despreocupados contraventores.

CON EL PROPOSITO DE satisfacer las necesidades del personal especializado que demanda el desarrollo de la industria hotelera argentina, el Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET) ha preparado un curso de formación profesional acelerado para adultos con el fin de capacitar a los distintos sectores ocupacionales de la rama hotelera y posibilitar la creación de la futura escuela de la especialidad, que dependerá de ese organismo estatal. Con tal motivo se suscribió un convenio con la empresa City Hotel S.A., que fue firmado por el presidente de CONET, general (RE) Ovidio J. A. Solari, y el gerente general de esa empresa, señor Luis A. E. Caprera (Ver foto número 1). Los cursos dedicados a la formación profesional de adultos quedarán incorporados a los servicios educativos del CONET, el que aportará la documentación didáctica necesaria para su realización y participará de la dotación, selección y formación de los instructores. Por su parte, el City Hotel contribuirá con un sistema de becas de alojamiento y pensión para 12 a 15 alumnos y pondrá a disposición de los cursos los ambientes e instalaciones necesarios para su normal desarrollo. Esta empresa se hará cargo igualmente de los gastos de funcionamiento, materia prima, uniformes para uso de los alumnos, así como de los distintos elementos de trabajo.

UNA PLATAFORMA DE UNOS cinco metros cuadrados deslizándose al ras del agua a sesenta kilómetros por hora sin dejar estela. Tal es la descripción somera del naviplano experimental creado por la Sociedad de Estudios y Desarrollo de los Aerodeslizadores Marinos, SEDAN, de Francia. Propulsado por un motor de 43 HP, el artefacto, que pesa cerca de 472 kilos, está destinado a las pruebas preliminares de deslizadores similares de mayor tonelaje. Según parece, se utilizará en las fuerzas anfibias para desembarcos en las playas. El aparato se desplaza, en efecto, muy a sus anchas tanto sobre el agua como en tierra firme. Dicha particularidad anfibia caracteriza todos los vehículos que se desplazan sobre lo que se ha dado en llamar un "colchón de aire". Dentro de poco se llevará a cabo la construcción de un naviplano de 30 toneladas que podrá transportar a 90 pasajeros a 100 kilómetros por hora. Ese primer aparato será puesto en servicio entre Saint-Tropez y Mónaco. El desplazamiento sobre "colchón de aire" será tal vez el modo de locomoción del porvenir en cuanto a pequeñas distancias.

A BORDO DE UN jet de Braniff International partió rumbo a Estados Unidos y Canadá un grupo de concesionarios de Chrysler Fèvre



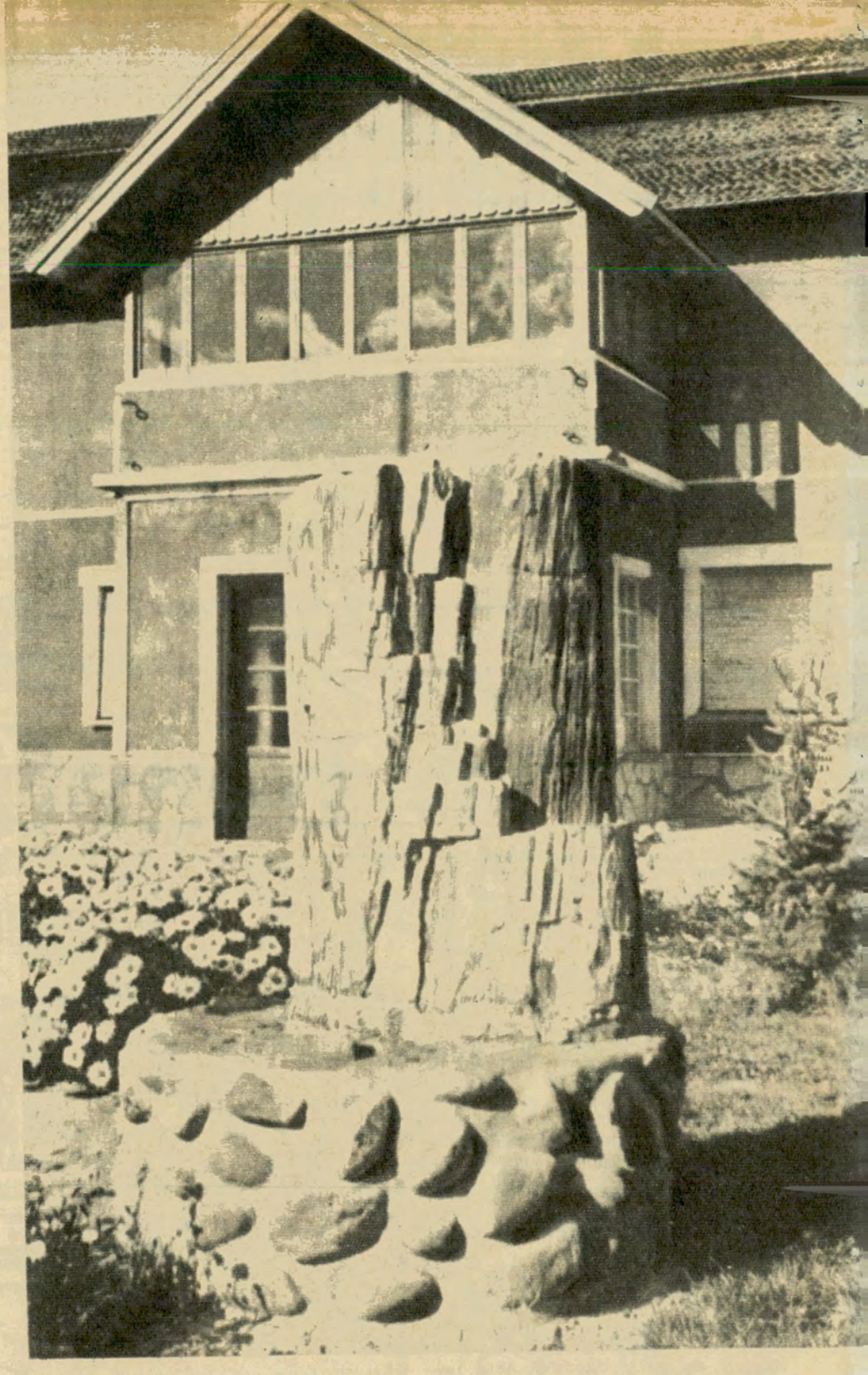
2

Argentina. Los viajeros, al iniciar su vuelo el rugiente avión, fueron sorprendidos por las dos camareras de a bordo (Ver foto número 2) al mostrarles la gran torta que sería el postre de la primera cena del viaje. Además, se había preparado un menú íntegramente "automovilístico", aunque sólo en la denominación de los platos, se entiende. El sabroso menú estuvo integrado por "Jamón à la Chrysler, Navarín à la Valiant, Carottes à a la Dodge, Pommes nature à la Mopar, Petitpain et beurre", y como remate, la referida torta: "Saravin a la Plus-Up". La comida se desarrolló como sobre ruedas...

TODOS LOS QUE VERANEAN en campamentos, casas rodantes y yates y, en suma, todos los que necesitan energía eléctrica allí donde no hay tomacorrientes, han de celebrar el advenimiento de un nuevo generador británico portátil, el Amp Champ. Apenas mayor que un teléfono, pesa menos de 5 kilos, y acoplado a un motor a nafta, de dos tiempos, enfriado por aire, de ¾ HP, funciona durante cinco horas con sólo 4 litros de nafta, cifra por cierto muy modesta. Tampoco hace falta un terreno especialmente liso para instalarlo, pues puede funcionar perfectamente en un declive. Hay cuatro modelos, para corriente continua y alterna y de distintas tensiones.

HA PASADO EN FUGAZ visita por nuestro país un cantante español con nombre francés, "Raphael", al que tuvimos oportunidad de conocer personalmente en el Plaza Hotel en oportunidad de su presentación "en sociedad" entre nosotros. Es un muchacho de una veintena de años que abandonó sus estudios, en los que seguramente pudo haber descollado, para dedicarse al canto con una modalidad absolutamente personal, que le ha valido ya la aparición, tanto en España como aquí, de un sinfín de imitadores. Buen psicólogo, siempre está representando su papel: el papel de Raphael fuera de la escena. Sigue paso a paso, escalón por escalón, por el difícil mundo de las estrellas. Lo que quiere se lo propone, y si se lo propone, lo consigue. Sintetizando: le gustan los huevos fritos; tiene en Madrid una casa fabulosa; quiere llegar a ser un actor que no cante; no le gusta la minifalda... en las rodillas de su novia, que no tiene; le emociona la música clásica; reza al acostarse y al levantarse al cristo de Medinacelli; ha sido asegurado "industrialmente" en veinte millones de pesetas; ya ha cumplido 21 años, en mayo; Frank Sinatra no le gusta; su ídolo es Edith Piaf; a quien escucha mejor en su casa es a Petula Clark, y, por último, vive con su padres. Muchas son las cosas que han contribuido para que se agotasen rápidamente las ediciones de los dos discos de Raphael impresos en la Argentina. •





Un tronco petrificado, colocado sobre un pedestal frente al edificio Municipal de la localidad de Junín de los Andes, engalana los floridos jardines que la circundan.

PRESENTE Y FUTURO DE NEUQUEN

Interesantes perspectivas ofrece esta privilegiada zona

Por FELIX GALVAN

Para Autoclub

LOS ríos Neuquén y Limay forman antes de la confluencia una cuña que penetra en pleno corazón del valle de Río Negro. Allí, en el mismo sitio en que los mapuches atisbaban, desde las estribaciones de las bardas, las polvaredas en las rastrilladas del valle que anunciaban la llegada de amigos o enemigos, en ese mirador que le dio nombre a la región del Comahue, se yergue pujante la ciudad de Neuquén, con sus amplias avenidas y moderna edificación, con un crecimiento constante que la ha colocado en un lugar preponderante en la región. Es puerta de entrada para el turismo hacia los lagos del sur, y su moderno aeropuerto internacional, que la comunica con todos los puntos del país, es destino obligado de los viajeros que se dirigen al Comahue por vía aérea. La Universidad de Neuquén ofrece a la juventud estudiosa una oportunidad y un desafío: *Saber es deber*, reza el lema en su frontispicio. El porvenir se presenta

venturoso para Neuquén, de realizarse las obras del complejo Chocón-Cerros Colorados, y de acuerdo con un estudio efectuado por técnicos de la Cepal, en poco tiempo alcanzará los cien mil habitantes.

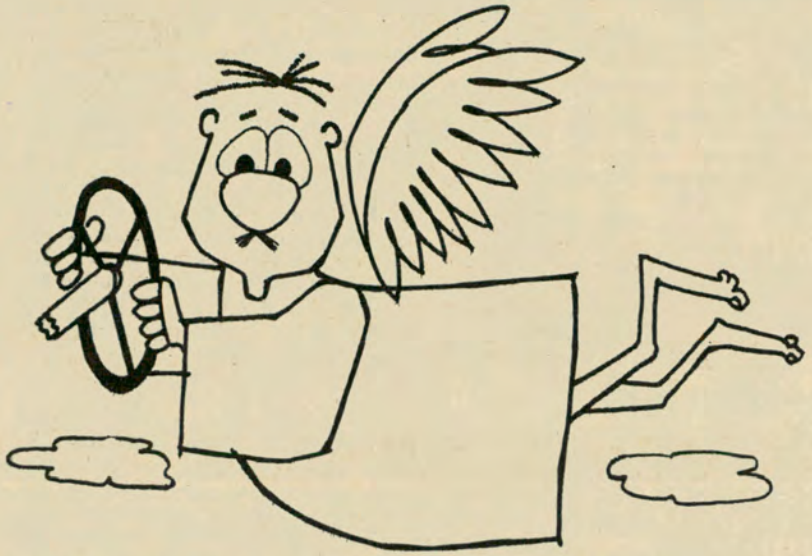
Su gran potencialidad futura se basa en el hecho de estar ubicada en pleno centro de la región del Comahue, y en la generosidad con que la naturaleza dotó a la provincia de inmensas riquezas hídricas y mineras.

A quince kilómetros de la ciudad de Neuquén se encuentra Centenario, donde está la flor y nata de la fruticultura valletana, y quince kilómetros hacia el norte, el Dique Neuquén, sobre el río homónimo, que da riego a las sesenta mil hectáreas del valle. También en Centenario, y a cuarenta kilómetros de Neuquén, están ubicados los pozos de gas de gran rendimiento. Más al norte, en el departamento de Añelo y Pehuenches, está la gran cuenca petrolera neuquina, de la que Colonia Catriel es la terminación. Al oeste, también petróleo, comenzando en Centenario, Neuquén del Medio, Plaza Huincul, Cerro Bandera, etc. Por otra parte, en Plaza Huincul se encuentran ubicados importantes yacimientos cupríferos. En la precordillera, el plomo, la barita, el hierro, el oro, carbón caolín, arcillas, uranio, azufre, sal de rocas, etc., ofrecen materia prima abundante para la implantación de industrias. Los bosques cordilleranos, el turismo, la ganadería ovina y bovina, son otras importantes fuentes de recursos.

Remodelación para Neuquén

Por ser la provincia de Neuquén sede de las obras del Comahue que transformarán al país entero, y por la privilegiada ubicación de su ciudad capital, la cual se verá seguramente beneficiada con la radicación de importantes industrias que determinarán un acelerado crecimiento urbano, sugerimos un plan de remodelación para la misma: A) A fin de descongestionar el ya muy intenso tránsito de automotores sobre la ruta 22 que atraviesa la ciudad, construir una calzada paralela desde el puente hasta Colonia Valentina, a la derecha de la actual, para habilitar doble mano; B) Pavimentar la ruta vieja entre el puente y zona militar; C) Construir una gran estación terminal provincial única para todas las líneas de ómnibus, similar a la de Santa Rosa en La Pampa; D) Continuar los planos trazados para la construcción de una avenida costanera sobre los ríos Limay y Neuquén; E) 1º. Trasladar la estación de cargas y playas de maniobras a Colonia Valentina; 2º. Construir una nueva estación de pasajeros en el mismo lugar en que se encuentra la actual, pero de acuerdo con el progreso edilicio, la importancia de la ciudad, la cantidad de pasajeros que hacen uso del servicio y las comodidades mínimas a que los mismos tienen derecho. La financiación de estas obras provendría de la venta de los terrenos ocupados por el ferrocarril en el centro de la ciudad; 3º. La tercera y última etapa, de ejecución posterior, consiste en la excavación y revestimiento de una profunda zanja que permita transformar el ferrocarril en subterráneo en el tramo céntrico, y la construcción de una amplia avenida en la superficie. La solución del problema ferroviario significará un gran paso adelante en el progreso de la ciudad y el cumplimiento de un viejo anhelo de sus habitantes.

A continuación, pasando al orden provincial, formularemos también algunas sugestiones para el plan de desarrollo: 1) *Petróleo:* el petróleo y el gas deben ser la espina dorsal del plan de desarrollo neuquino, ya que de lograr que sus riquísimos yacimientos pasen de su situación actual de *en reserva* a una explotación intensa, por un lado el producido en concepto de regalías contribuirá a financiar el desarrollo de



POR CAUSAS NO ESTABLECIDAS...

Así suelen encabezarse las noticias sobre accidentes de tránsito, cuando las consecuencias impiden obtener testimonios de los protagonistas. Los expertos saben que muchos de tales accidentes son causados por reparaciones realizadas utilizando fluído y repuestos para frenos baratos y de mala calidad.

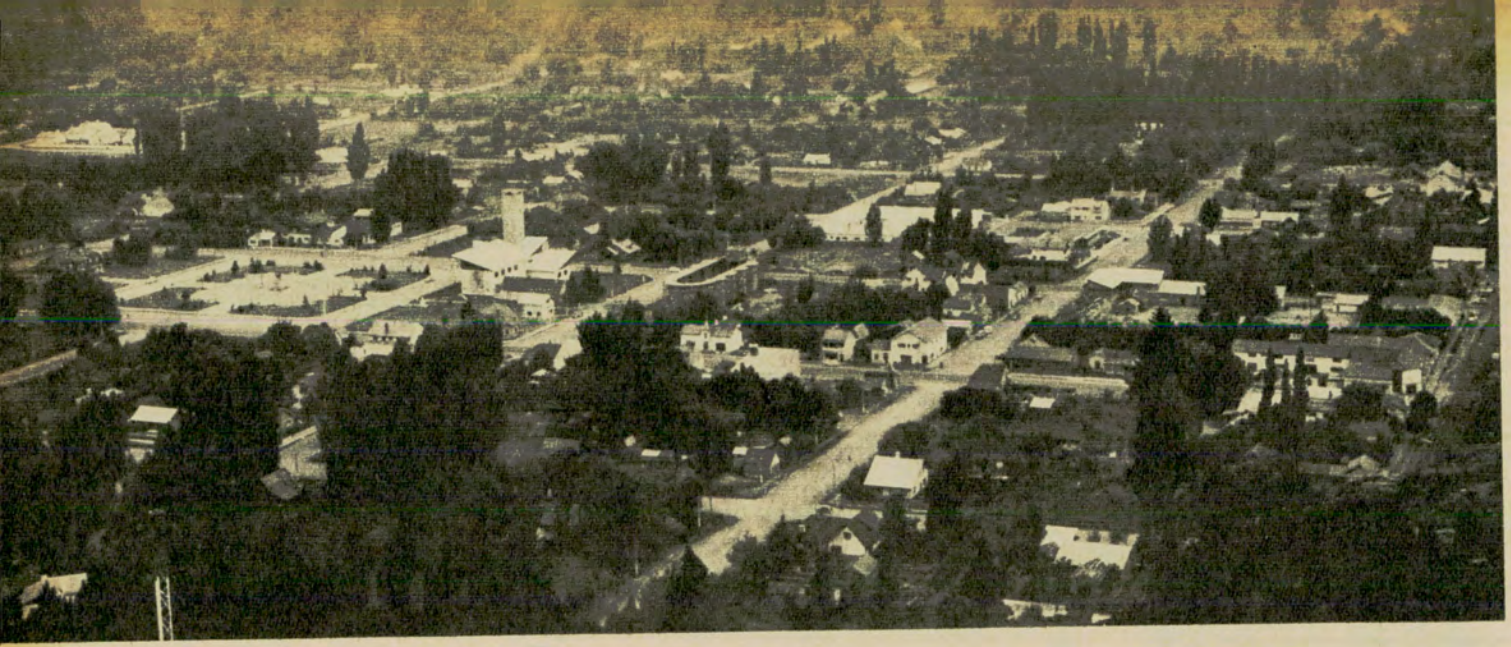


EXIJA
FLUIDO y repuestos
Bendix
para frenos
en las reparaciones de su coche

Supera las normas SAE 70 R.3 y garantiza SEGURIDAD permanente en cada frenada.

FLUIDO y repuestos **BENDIX**, garantizados por **BENDIX**, el Cuartel General de Frenos en el mundo.

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



Vista de la ciudad de San Martín de los Andes, en la cual se observa el centro cívico y la torre de la Municipalidad. Es uno de los más importantes lugares del turismo neuquino.

otros rubros y, por otra parte, la creación de nuevas fuentes de trabajo inmediatas que ello involucra y la ampliación general del mercado consiguiente, reactivará considerablemente la economía provincial.

Sugerimos que se propicie decididamente la explotación de la zona de Centenario y de la gran cuenca petrolera del NE de la provincia, en los departamentos de Añelo y Pehuenches.

Una ciudad petrolera

En este último lugar sería propicio fundar una ciudad petrolera en el Rincón de los Sauces, lugar favorable por estar ubicado en las márgenes del río Colorado, en un valle de diez mil hectáreas aprovechables para la agricultura. Un plan complementario posibilitaría unirla a Cutral Có, por una ruta en línea recta que pase por Añelo, en donde sería necesario construir un diquepuente aprovechable con fines de regadío.

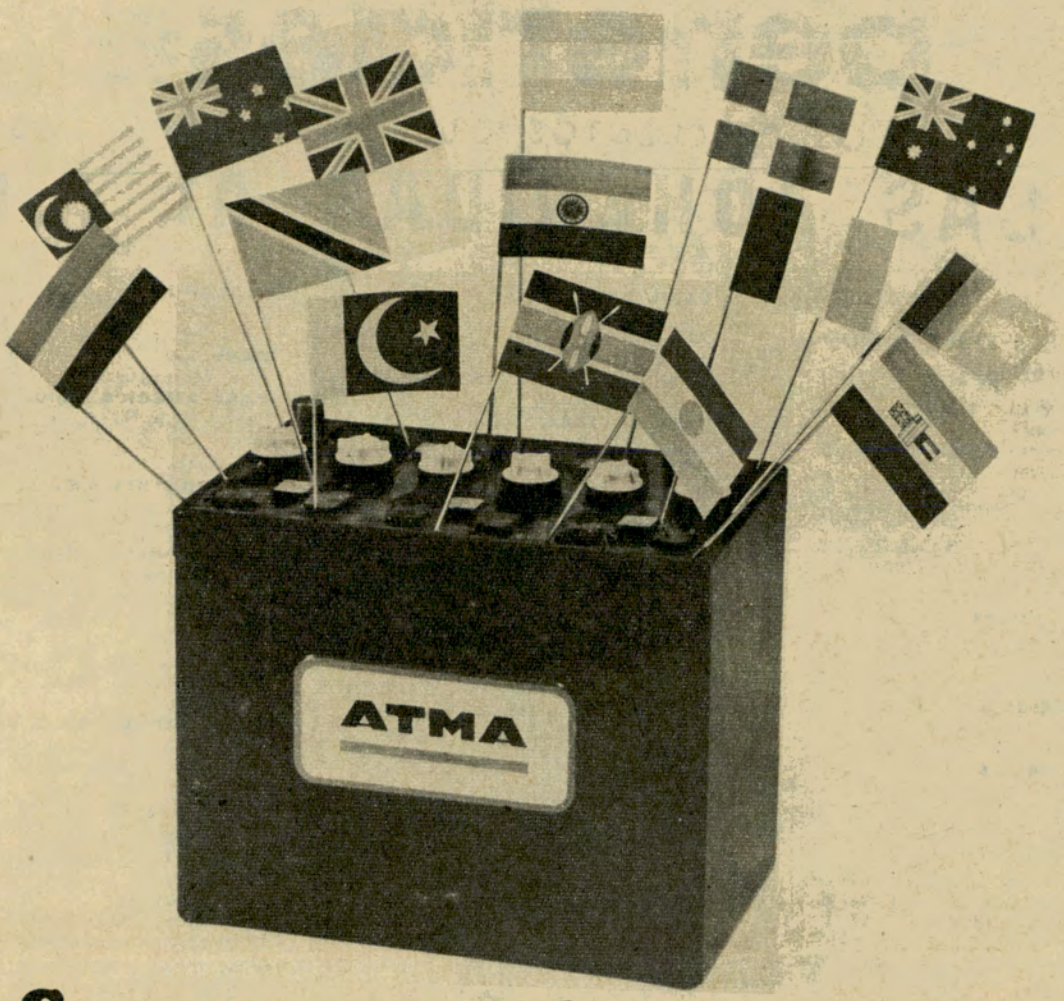
Plaza principal de Junín de los Andes, que se encuentra totalmente rodeada de araucarias. En su centro se rinde homenaje al general San Martín.

2) *Turismo*: Es necesario desarrollar ampliamente el turismo en la provincia mediante un plan de promoción hotelera, promoviendo también el conocimiento de nuestra zona turística desde Aluminé hasta Villa La Angostura, y por sobre todas las cosas hay que hacer conocer geográficamente estos lugares. no tan sólo en el orden nacional sino también en el orden mundial. A tales efectos pueden ser muy útiles la realización de certámenes deportivos, de esquí, caza y pesca, así como de pruebas automovilísticas que contarían con circuitos apropiados, como la Vuelta de los siete lagos. La difusión de las bellezas naturales de nuestra provincia, utilizando los medios de comunicación masiva, muy especialmente en programas televisados por canales nacionales y del extranjero, contribuirá en gran forma al éxito final. Así como a la provincia le interesa desarrollar el turismo hacia sus zonas tradicionales, es muy importante la formación de una conciencia turística en poblaciones que no eran consideradas anteriormente como zonas de turismo. Las municipalidades de Neuquén, Cutral Có, Centenario y Zapala, deben crear departamentos de turismo dentro de su administración, destinados a fomentar la afluencia de turistas mediante la promoción de sus lugares más notables, facilitando la estadía de los mismos, y su objetivo debe ser retener en su localidad al turista mediante la incentivación de motivos, el máximo de tiempo posible.

3) *Radicación de industrias*: Las perspectivas en este sentido son extraordinarias, muy especialmente para la ciudad capital, por su ubicación en las márgenes de caudalosos ríos, por la conjunción de las reservas mineras de la provincia y de la energía abundante de que dispondrá al concretarse el complejo Chocón-Cerros Colorados.

Las posibilidades para el desarrollo de Neuquén son muchas y muy variadas de realizarse Chocón-Cerros Colorados. Es necesario un amplio y decidido apoyo del gobierno y de las fuerzas vivas; pero no debemos limitarnos a repetir frases hechas, como *El Chocón, la obra del siglo*, o *La obra que transformará al país*. Debemos hacer que transforme esta provincia. •





Se usan en todo el mundo.

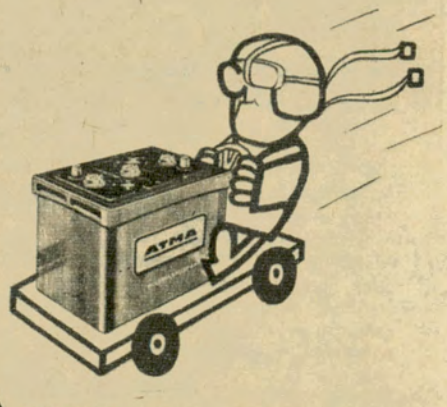
Nada menos que en 17 países de cinco continentes.

Porque la batería ATMA que usted compra en la Argentina, es exactamente la misma famosa batería que The Chloride Electrical Storage Co. de Gran Bretaña, la más importante empresa del mundo en la fabricación de baterías, elabora y distribuye a través de más de 40 fábricas asociadas en 17 países de cinco continentes.

Entre ellos la Argentina, donde ATMA produce, bajo normas y licencia exclusiva de The Chloride Electrical Storage Co. sus baterías ATMA.

Unicas que se cargan en seco, y tienen separadores microporosos, invulnerables a la acción del ácido.

Ventajas exclusivas que solamente una batería de prestigio internacional, como ATMA, pone a su alcance.



SIEMPRE EN MARCHA CON

ATMA *BATERIAS QUE DURAN!*

J 133

beneficiese

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(CONTINUACION)

ARTICULOS BEBES, NIÑOS Y JOVENES

AZULAY Y CIA. S.R.L.
Carlos Pellegrini 163
Niños, jóvenes, excepto ofertas ... 10 %

BABY - DAM
Federico Lacroze 3749
Ropa, bebés, niños, calzado infantil y colegial ..... 10 %

BELITO
Entre Ríos 1177
Confecciones, bebés, niños y jóvenes 10 %

BRUNO JUNIORS
San Martín 38 - Ramos Mejía
Art. jóvenes, niños, excepto oferta 5 % al 10 %

"CASA ERICA"
Av. Maipú 2376 - Olivos
En general ..... 10 %

CASA GESELL S.R.L.
Diagonal Norte 647 y Cabildo 1701
Artículos bebés en general, ropa y muebles niños ..... 10 %

CASA NENELINDO
Cánning 281 - Azcuénaga 650 y Lavalle 2316. Confecciones para bebés 5 %

CASA REDONDO
Olazábal 4916
Coches cunas y rodados para niños, etc. ..... 5 % al..10 %

CREACIONES RUBY
Cabildo 1799/2594 y Tucumán esq. Maipú ..... 5 %

"DUVEL"
Rivadavia 14047 - Local 17
Ramos Mejía
Bebés, contado, excepto ofertas .. 10 %

"GUILLITO"
Belgrano 69, local 36 - R. Mejía
Niños, niñas, jovencitos, contado, excepto ofertas ..... 10 %

LA CUNA ENCANTADA S.R.L.
Av. de Mayo 649 y Rivadavia 652
Artículos para bebés ..... 5 %

LAS NOVEDADES - CASA GESSELL
Calle 49 Nº 540 y Diag. 80 Nº 1075
La Plata
Artículos bebés ..... 5 %

ARTICULOS DE GOMA Y PLAYA

AGUAMAR S.A.I.F.I.
Bartolomé Mitre 800, Sarmiento 701
Av. San Martín 2355, Alte. Brown 1067 y Av. Gral. Paz 10.624 - Cap.
Av. Mitre 115 - Avellaneda
Belgrano 149 - San Martín
Av. Pavón 4416 - Lanús
Pilotos, perramus, impermeables, capitas, botas, uniformes colegiales, etc., al contado ..... 10 %
Créditos en el acto ..... 5 %

AIRONAL S.A.C.I.I.
Belgrano 1133
Pilotos, camperas, art. playa — Precio mayorista

ALMAGRO GOMAS
Córdoba 3785
Artículos de goma en general y Pirelli ..... 10 % al 30 %

CAPIL S.R.L.
Santa Fe 1092
Pilotos y sport ..... 5 %

CASA CHARI
Calle 54 Nº 670 - La Plata
Pilotos, perramus y anexos ..... 10 %

CASA CHELSEA
Carlos Pellegrini 169
Impermeables y artículos de goma en general, excepto ofertas ..... 10 %

CITYGOM S.R.L.
Paraguay 4077
Artículos varios ..... 10 %
Goma Pluma ..... Neto

EL NEUMATICO S.A.C.I.F.
Callao 877 - Rivadavia 11100, Yerbal 2461 - Rivadavia 3867 - Bernardo de Irigoyen 1584 - Costa Rica 4680 y J. B. Alberdi 7376
En general ..... 10 %
Gomapluma ..... Neto

GEN-DECOR
Uruguay 239
Esteras para asientos de automóvil y playa, etc. ..... 5 %

GUTTMAN S.A.C.I.F.
Venezuela 1259
Artículos de goma y plástico ..... 10 %

JUAN COVADLO S.A.
Solís 439 - Suipacha 961 - B. Mitre 2336, Cap. y C. F. Melo 3711 - Florida - Colchones, guantes, caños para riego Pirelli ..... 10 %

MADANES SPORT
Av. Cabildo 2583
Pilotos, impermeables, ropa sport .. 10 %

MANUEL PIÑA S.R.L.
Chiclana 3724
Artículos de goma ..... 10 %

PERFECTO S.R.L.
Corrientes 2263 y 2311
Pilotos, gabanes, etc. ..... 10 %

VIRGILIO RINALDI E HIJOS S.A.I.C.
Av. Mitre 335 - Av. Pavón 768
Avellaneda y Av. Galicia 579, Piñeyro
Colchones, almoh. Pirelli, caños, correas de goma - Contado ..... 10 %

ARTICULOS PARA EL HOGAR

A. CIVITALE Y CIA. S.R.L.
Santa Fe 3252/3279
Combinados ..... 20 %
Lavarropas, heladeras, televisión .. 25 %

ALCHIERI S.A.C.I.F.
Rivadavia 5317 ..... 10 % al 30 %

ALFREDO BERTORA
Laprida 755 y Av. H. Yrigoyen 8301
Lomas de Zamora ..... 10 %

ALICIA S. DE PETERS
Paraná 840
Cocinas, calef., extractores, 15 % + 3,%
Lustradoras, enceradoras, batidoras 20 %
Heladeras, lavarropas ..... 10 %

ANTIGUA CASA NUÑEZ
Sarmiento 1573
Radios, combinados ..... 10 %

BATITU S.A.C.I.
Callao 1077
Art. para el hogar, regalos 10 % al 20 %

BRIGNOLO HNOS.
Uruguay 96, S. Martín
Art. p/hogar, excepto ofertas contado 10 %

"CALANDRA"
Av. Sta. Fe 1976 - Martínez
Art. p/hogar, excepto ofertas 15 % al 20 %

CARU S.A.
Bmé. Mitre 2724 ..... 10 % al 25 %

CASA AMERICA S.A.C.
Av. de Mayo 959
Art. eléctricos para el hogar, amoblamientos cocina, excepto ofertas . 10 %

CASA BATKIS S.R.L.
Pueyrredón 1114 y Corrientes 4081
En general ..... 15 % al 40 %

CASA GARLISI S.A.C.I. y F.
Nogoyá 3132 - Gallardo 798, Capital e Int. Bonifacini 144 - San Martín 10 % al 25 %

CASA FER
Federico Lacroze 3579 .... 10 % al 15 %

CASA FREZZA S.R.L.
Rivadavia 3691 ..... 15 %

CASA JARABA S.A.C. y F.
Donato Alvarez 11 - Av. del Trabajo 3001 y J. B. Alberdi 7102
En general, contado..... 10 % al 30 %

CASA MINUTO
Callao 858
Artículos plásticos, excepto telas import. Confecc. cajas ..... 10 %

CASA ROMAY
Las Heras 2955
Cocinas y estufas a gas ..... 10 %
Aire acondicionado, discos..10 % al 15 %
Artefactos eléctricos ..... 20 %

CASA RUBEN
Av. Santa Fe 1945 - Local 77
Artículos de limpieza en general .. 10 %

CICA S.A.C.I.F.I.
Av. El Cano 3599
En general ..... 10 % al..30 %

CLAVERT HOGAR S.R.L.
Av. Mitre 1735 - Avellaneda
Artículos para el hogar ..... 20 %

CONFORT INTEGRAL
Valentín Alsina 3199 - V. Alsina
Artículos para el hogar ..... 10 %
Televisores ..... 15 %

DANTE MARTIRI S.A.I.C.
Libertad 120
Cocinas, calefones ..... 20 %

DANTO S.C.A.
Santa Fe 2464
Excepto ofertas ..... 10 %

DISCOLANDIA S.A.I.C.
Santa Fe 2401
Cocinas y calefones ..... 10 %
Combinados, lavarropas, heladeras, etcétera ..... 15 %

DORAK S.A.
Cabildo 2231
Cocinas ..... 12 %
Heladeras ..... 18 % al 30 %
Televisores, 20 % + 5 % al 40 % + .5 %
Lavarropas ..... 25 % al 32 %

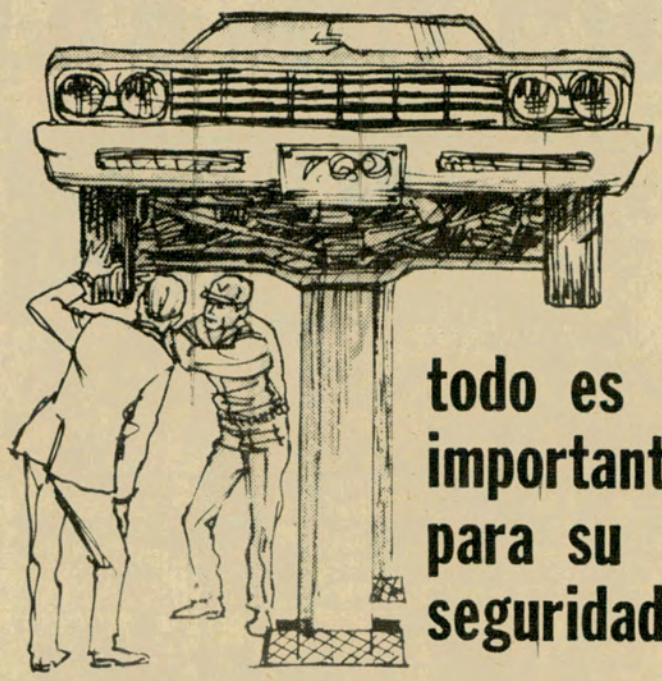
EDISON S.A.
Rivadavia 11342
En general hasta ..... 30 %

ELECTRO CONGRESO
Pozos 67
Art. para el hogar, electricidad 15 % al 30 %

ELGU
Callao 254 ..... 10 % al 25 %

Los caños de sus frenos, ¿están cuarteados, manchados... pierden?

GURATTI Y VISO



todo es importante para su seguridad...

...PERO LOS CAÑOS PARA FRENOS SON *IMPORTANTISIMOS!*



Son las arterias vitales que conducen el flúido para frenos a enorme presión.

Hágalos revisar periódicamente. En caso de duda no arriesgue su vida... ¡Cámbielos!

Exija caños para frenos **WAGNER LOCKHEED.** Son casi seguramente los que el fabricante de su vehículo eligió como equipo original.

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

— NO ACEPTE OTROS —

A-12

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.**

J 67

AUTOCLUB: CAMPING,

CASAS SOBRE



Un moderno modelo de "casa rodante", uno de los mejores exhibidos en Essen, de magnífico acabado. Sus dimensiones: largo 15' (alrededor de 4,50 m); ancho, 6' (1,80 m); alto, 10' (3 m).

CUALQUIERA que posea un automóvil puede adquirir y utilizar una casa rodante, que es una especie de habitación de hotel sobre ruedas. A partir de ese momento el automovilista se siente más independiente que antes. Poco importa en qué parte del camino se detiene: su cama y su mesa están listas, y también tiene a su disposición su guardarropas, una pequeña biblioteca si la quiere y una cocina. En una palabra, está como entre sus cuatro paredes familiares.

La impresionante victoria de estas "casas" ya no podrá ser detenida en adelante, y los fabricantes lo saben. Tanto es así que en los últimos tiempos las grandes productoras de ese tipo de vehículos están pensando en invertir millones para producirlos en serie. El fenómeno es, sobre todo, notable en Francia, Holanda e Inglaterra, y también se acentúa año a año en Alemania, donde decenas de millares de familias gozan de sus vaca-



NAUTICA
CAMPING
PESCA

Linea completa de EMBARCACIONES DEPORTIVAS - MOTORES IMPORTADOS Y NACIONALES - REPUESTOS Y SERVICE.
CARPAS especiales para caza y pesca. Embarcaciones y equipos para pesca deportiva.
FINANCIACION
VISITE NUESTRA EXPOSICION
Bonificación especial a socios del A. C. A.

AV. BELGRANO 2431 - Bs. As. T. E. 48 - 9282

NUEVA CANTIMPLORA



DUVE® Sport

CALIDAD EN CAMPING

CARPAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - MOCHILAS, etcétera.

El último modelo norteamericano - Con material original importado - Irrompible - sin olor - Ni sabor - Con su cinturón

MENDOZA 1689 BARRANCAS DE BELGRANO CAPITAL

CAZA Y PESCA

RUEDAS

Colaboración de Interprensa, exclusivo para AUTOCLUB

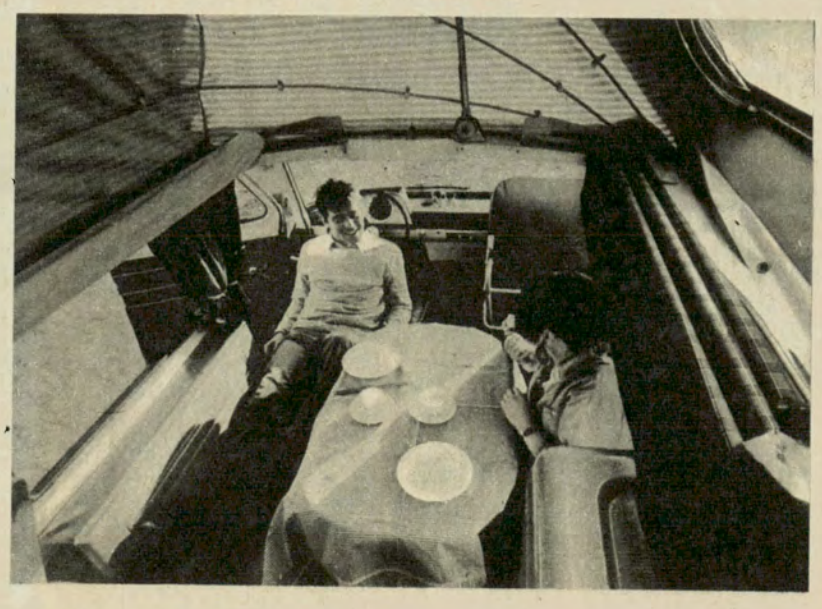
ciones bajo tiendas transportadas en sus casas rodantes o, simplemente, dentro de éstas. En los Estados Unidos, en los caminos y parques de turismo, forman sencillamente una legión notable.

¿Por qué la gente prefiere cada vez más viajar así en vez de ir a un hotel o una pensión, o alquilar un chalet? En primer lugar, adviértase que para una muy alta proporción de familias con niños aun el hotel más económico está por encima de sus medios. En Inglaterra, por ejemplo, una familia de cuatro personas debe gastar, en un alojamiento muy económico, alrededor de 5 libras (15 dólares poco más o menos) por día, sin contar otros gastos indispensables. Ahora bien, esas cuatro personas viajando con una casa rodante gastan bastante menos de 2 libras por día. Por otra parte, aun en los países donde existen muchos hoteles u hosterías, no siempre están ubicados precisamente donde el veraneante quiere estar; en cambio, la casa rodante se detiene, por lo general, en cualquier lugar, a gusto de sus ocupantes.

Algunos otros aspectos deben ser considerados. Quienes viajan con estos vehículos no están obligados a comer cuando los otros quieren, y, además, pueden hacerlo cómodamente en una simple bikini, por ejemplo, si lo desean. Un par de huevos fritos se prepara en un segundo cuando se tiene ganas de comerlos, y lo mismo sucede con una taza de café o un sandwich. Y ya en otro plano, la casa rodante evita las molestias de averiguar si en el hotel se puede encontrar alojamiento para niños... y para perros.

Pero los candidatos a comprar una casa rodante (que ya en nuestra República Argentina empiezan a ser fabricadas en buenas condiciones) deben tomar algunas precauciones e informarse de algunas reglas fundamentales que hacen cómodo su empleo. Supon-

Un modelo de casa rodante que está construyendo la Ford: el "Transit Dormobile". La vista de su interior permite admirar todas las comodidades que ofrece. Está equipado como un confortable hogar





ARTICULOS
DE-PEPE
GARANTIZADOS



Trajes para agua DE-PEPE

En algodón y Polinol. Talles 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) ..... $ **5.950.—**

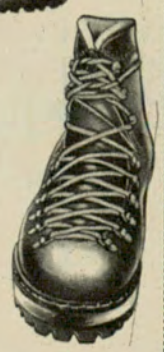
WADERS. Especiales para caza y pesca. "Jardinero impermeable con bota de goma pegada". Números: 40 al 47. GARANTIZADOS, a ..... $ **7.100.—**

Precios especiales a comerciantes

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dpto. 34 - T. E. 47-6188, Capital
Afiliado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva





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.

gamos que el futuro automovilista veraneante ya ha adquirido su novedoso vehículo. Se la han entregado flamante y deben darle también todos los folletos e instrucciones que importan para su buen uso, inclusive la que se refiere al peso máximo que la unidad puede soportar. Ahora bien, el mejor consejo que se puede dar al nuevo propietario es que no cargue su "casa" hasta el máximo de peso autorizado, sino, cuando más, hasta alrededor del 20 % menos.

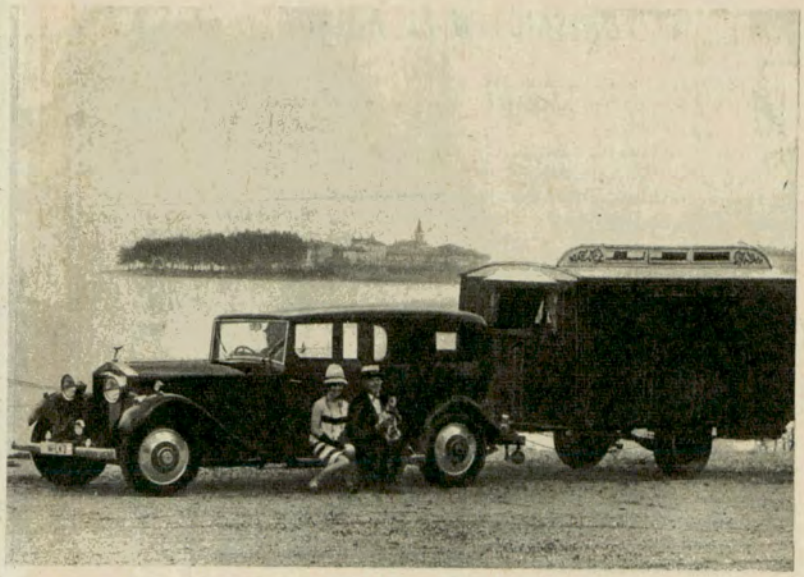
Técnicamente, es más importante aún preocuparse atentamente del mecanismo de acoplamiento de la unidad al automóvil que va a remolcarla, como también debe prestarse atención a las cubiertas que se van a usar. Es fundamentalmente aconsejable no exceder nunca de los 80 kilómetros por hora, y esto no solamente para respetar las ordenanzas y edictos policiales, sino porque, llevando la casa a remolque, esa es la única manera de evitar riesgos comunes y una permanente tensión nerviosa.

Cuando el conjunto automóvil y remolque es conducido a demasiada velocidad, apenas el último empieza a oscilar lateralmente en el camino, se va comportando como un péndulo, impidiendo la marcha regular del vehículo motor, puesto que el mecanismo de acoplamiento, con sus barras, va actuando como una palanca. Obviamente, ese fenómeno suele producirse cuando se ha excedido la velocidad óptima antes aludida, y si se resuelve usar los frenos del automóvil para detener todo el conjunto en esa situación, el resultado suele ser muy desagradable. Hay que recordarlo. Por lo demás, las casas rodantes están construidas justamente para que sus ocupantes puedan disfrutar minuciosa y perfectamente del paisaje, del encanto que nace de recorrer el país en tren de observar y conocer, y esto puede conseguirse sólo a velocidades relativamente bajas y no corriendo para marcar un tiempo récord en la ruta.

Por supuesto, el primer elemento que debe considerar el comprador de una de estas unidades es la suma que quiere gastar para adquirirla y, naturalmente, cuántas personas y cosas piensa transportar en sus excursiones. En Europa se estima generalmente que el gasto debe estar en la proporción de 200 libras esterlinas (560 dólares)) para cada 650 kilogramos de



Una excelente casa sobre ruedas, con la que se puede afrontar cualquier evento topográfico. Ya puede verse que es anfibio. Este modelo fue el orgullo de la Exposición de Essen.



Ayer... Las cosas eran un tanto diferentes a las que ahora vemos por los caminos. Una "casa rodante", modelo del año 1920, que fue exhibida en la exposición recientemente celebrada en la ciudad de Essen, Alemania. El auto era más grande entonces que la casa que remolcaba; hoy esto es excepcional.

peso de la casa rodante misma, factor este último que es básico.

Otro aspecto que debe ser considerado depende de las comodidades que el automovilista quiere encontrar en su casa viajera, que en cierta medida está conexa, a su vez, al número de miembros de su familia. En la actualidad se construyen, inclusive, en cama doble para los padres, y dos camitas, una alta y otra baja, para los niños. A menudo están dotadas también de lavabos completos e instalación para lavar la ropa. Es claro que todo eso depende de las dimensiones de las casas rodantes y, desde luego, de la inversión que quiera hacer su propietario; pero la verdad es que últimamente los fabricantes producen esos remolques en condiciones de habitabilidad casi perfecta, es decir, dotándolos con toda clase de detalles y comodidades que el viajero y su familia pueden desear, inclusive refrigeradoras, aparatos de calefacción, etcétera.

Algo que debe ser tenido muy en cuenta por el futuro propietario de una de estas casas es dónde va a dejarla cuando no estuviera de excursión. A este respecto, debe recordarse que las puertas de la mayoría de los garajes privados son demasiado bajas para permitir la entrada del remolque, aunque es cierto, por otra parte, que normalmente una casa rodante no necesita estar bajo techo en un garaje, sino que puede permanecer al aire libre; pero, naturalmente, para esto se necesita un patio u otro espacio disponible de cierta amplitud.

Un consejo final: el comprador experimentado de una casa rodante se preocupa menos de su apariencia exterior que de la solidez efectiva con que está construida y de los elementos que contiene y que serán indispensables para la comodidad de los viajeros (Ojo: no olvidar la utilidad que pueden prestar las carpas y los toldos adosables a la misma casa de remolque, para poder disfrutar plenamente del aire libre, mientras se desea, al borde del camino). De todas maneras, la experiencia enseña que la primera casa rodante que se compra nunca es la última. El automovilista y su familia que se aficionan a ese medio de transporte para gozar de sus vacaciones estivales o de la excursión por el país en cualquier época, suelen perfeccionar gradualmente sus conocimientos y sus gustos y terminan por conseguir una casa rodante o por hacerse construir una que responda totalmente a la experiencia que han acumulado en sus viajes.

Sea como fuere, parece evidente que este hotel rodante, con su natural remolque motor, el automóvil, adquirirá una creciente y extraordinaria difusión en los años próximos. ●

ACOPLA "PAK" AUTO

CON ENGANCHE SISTEMA ALEMAN PATENTADO

FABRICANTE

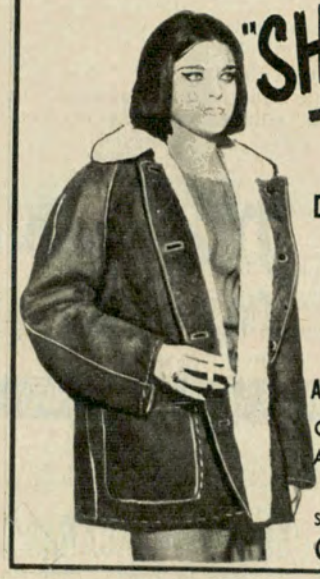
EXPOSICION Y VENTA

CASA SEBRING

Av. DIAZ VELEZ 5180 Bs. As. T.E. 88-4682

¡LA PRENDA QUE USTED SOÑO!

"SHEEPSKIN"



CUERO LANAR RASADO Y GAMUZADO CON SU PROPIA PIEL

DE GRAN ABRIGO Y CORTE EUROPEO

Ventas por Mayor y Menor

UNICO DISTRIBUIDOR:

LA CARPA Sport

Av. Mosconi 3446 - T. E. 50-8208

CARPAS - BOLSAS DE DORMIR

ARTICULOS - INDUMENTARIA

CAMPING Y SPORT

Solicite su CREDITO en 10 mensualidades.

H.P. Camou

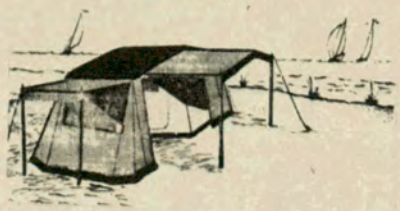
Creadores de novedades en Camping y Automovilismo

Carpas tradicionales y tipo Bungalow de la línea

Pionero

Modelos exclusivos para:

AUTOMOVILISTAS, CAZADORES Y PESCADORES.



Bolsas de dormir, colchonetas, mesas y sillones portátiles, bidones plásticos, balizas y una gran variedad de complementos deportivos a los mejores precios de plaza.

Toldos para pick-up totalmente desarmables.

EMBARCACIONES PLASTICAS

ATENCION TODOS LOS DIAS DE 9 A 21 hs.

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

REPRESENTANTES: En Capital: MOLDES 2599 Esq. FRANKLIN D. ROOSEVELT En Necochea: ANGEL J. MURGA (61) 2324 T. E.1710



PROTECCION A LA FAUNA PATAGONICA

SE realizó en la península Valdés, provincia de Chubut, una reunión presidida por el gobernador de dicho estado, capitán de fragata (RE) Osvaldo Guaita, destinada a coordinar la protección de los elefantes y lobos marinos, que cuentan con importantes colonias en esa zona. Concurrieron a la reunión, de derecha a izquierda, el arquitecto Alberto Mendonça Paz, presidente del directorio de Parques Nacionales; el ingeniero Emilio E. J. Ferro, presidente de la Comisión Asesora de Promoción de las provincias de Río Negro y Chubut, del Automóvil Club Argentino; el capitán de fragata (RE) Guaita; los señores Peter Mortensen, Joffre Pérez Macchi, Antonio Torrejón, director provincial de Turismo, y Mario Larreburu, comisionado de la localidad de Puerto Pirámides.

En la exposición más natural, la línea completa **Pionero**

CARPAS - ART. DE CAMPING - CAPOTAS

H.P. Camou complementos deportivos - náutica.

ATENCION DIARIA DE 9 A 21 HS. EN

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



TUBOS PORTACAÑAS

(Pat. en Trám.)

livianos e irrompibles

TELESCOPICOS: de 120 a 200 cm. diám. 100 mm.

FIJOS: de 40 y 60 mm. de diám.

Waders Totes USA

Pantalón de goma integral para vadear

Equipos completos de Mosca (Fly Cast) y Spinning.

Señuelos y Cucharas

EL PESCADOR

SANTIAGO BRUZONI E HIJO - IMPORTADORES

PARAGUAY 1200 - T. E. 45 - 3587

EL VALOR ECONOMICO DEL TURISMO EN EL MUNDO

MAS de 53 millones de dólares representan, actualmente, las dispensas turísticas anuales mundiales, nacionales e internacionales, es decir, más o menos el cinco por ciento del total de gastos de consumo, revela un estudio sobre las incidencias económicas del turismo sobre las economías nacionales y el comercio mundial de recuperación pública a la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT).

Es la primera vez que se hace tal estimación, permitiendo medir, con gran prudencia, la cifra global que representan las dispensas turísticas en el mundo que están en constante aumento. Es igualmente la primera vez que se hace una estimación sobre las dispensas globales del turismo nacional en el mundo, así se elevan a más de 40 millones de dólares.

El estudio de UIOOT hace igualmente aparecer que los movimientos turísticos son concentrados sobre un pequeño número de países (12) que significan el 82 por ciento de las dispensas turísticas totales y que reciben de vuelta el 65 por ciento.

Considerando el período de 1950 a 1963, la elasticidad de los ingresos debidos al turismo internacional han aumentado en un 331 por ciento (2.100 millones en 1950 contra 9.052 millones en 1963); en el mismo período, los arribos de turistas extranjeros han aumentado en un 259 por ciento (25.281.400 en 1950 contra 90.863.900 en 1963).

La capacidad de albergue, para la industria hotelera solamente, es acrecentada de 1962 a 1963 aproximadamente en un 4 por ciento, 6.048.000 camas en 1963 contra 5.830.500 camas en 1962, Paralelamente, los "medios complementarios de alojamiento" (terrenos de camping, villas, pabellones, etc.) no comprende las residencias secundarias y las habitaciones de casas privadas, son extraordinariamente desarrollados y parecen, actualmente, ofrecer una capacidad de albergue tan importante, si no más, que la hotelería tradicional.

En el orden de los transportes, la aviación juega un papel determinante en el desplazamiento inter-regional de personas, y su importancia está igualmente en aumento en los desplazamientos intra-regionales.

Los transportes camineros están en pleno impulso, especialmente los de países industrializados, donde juegan un papel de primer orden en los desplazamientos nacionales e intra-regionales. Por el contrario, el tráfico marítimo regular parece estar más o menos establecido en el curso de los últimos años, mientras que los cruceros marítimos siguen una curva ascendente.

El estudio del UIOOT permite comparar el lugar que ocupa el turismo en las economías para el registro de las exportaciones de mercaderías y otras exportaciones invisibles.

ESTUDIARAN LA CAPACIDAD MENTAL DE LOS DELFINES

LOS delfines han logrado, desde hace un tiempo, una envidiable popularidad y son las figuras centrales de multitud de acuarios. Estos juguetones cetáceos, que se destacan por su inteligencia y alto grado de domesticidad, alcanzan los tres metros de longitud y habitan todos los mares. Francia, teniendo en cuenta estos factores, establecerá, en un lugar aún no determinado, un laboratorio de investigaciones sobre las asombrosas posibilidades mentales de los delfines. Unas sesenta personas estudiarán especialmente los medios de comunicación que tienen entre sí dichos cetáceos.

Es que ya se sabe que *emiten ultrasonidos en cuatro longitudes de onda, las que le sirven igualmente de radar...*

Haga Camping CON Pionero

PRIMERA Y UNICA FABRICA CON EXPERIENCIA Y ESTILO EUROPEO

EN SOLO TRES AÑOS...
de existencia en el país, al tope de las ventas por su calidad y precios.



Pionero S. C. A. una moderna empresa que en sólo tres años, cambió totalmente el panorama del camping argentino, creando un nuevo tipo de vacaciones para toda la familia y, en definitiva, una dinámica forma de vida.



PIONERO S.C.A. - Av. Tiscornia 933
San Isidro - Pvcia. Bs. As.

ARLEM/DEP. PUB. PIONERO S.C.A.

Linea de articulos para Camping *Pionero*, en venta UNICAMENTE en los buenos negocios del ramo de todo el país. Solicite la lista de nuestros revendedores.

ORGANIZADO POR EL A. C. A. SE REALIZO EL TORNEO "CONFRATERNIDAD DE PESCA DEPORTIVA"

Resultó ganador el Club de Pescadores de Buenos Aires

EL día 25 de mayo último se disputó, organizado por el Automóvil Club Argentino, el Torneo Triangular de Pesca, Copa Challenger "Confraternidad de Pesca Deportiva", con la participación del Club de Pesca Río de la Plata y Club de Pescadores de Buenos Aires.

El concurso, de acuerdo con lo previsto en su reglamentación, se llevó a cabo en aguas de la Laguna de Chascomús, iniciándose a las 9.50 hs. y finalizando a las 13.50 hs.; posteriormente el Fiscal General de la prueba, Sr. Nello Principi, dio comienzo a su labor de fiscalización, la que arrojó el siguiente resultado:

Clasificación individual y por equipos

Club de Pescadores de Buenos Aires

1º)	Eliseo Fernández ...	13 piezas
2º)	Hugo Pontura Raffo..	12 "
3º)	Jorge Mamone	12 "
4º)	Gino Carcacci	10 "
5º)	Joaquín Coca	10 "
6º)	Rodolfo Kowal	9 "
7º)	Ramón Lamas	9 "
8º)	Jorge Notcheff	7 "
9º)	Luis Aschieri.....	6 "
10º)	Pedro Araujo	4 "
Total	.....	92 "

Club de Pesca Río de la Plata

1º)	Edgardo Brusas	11 piezas
2º)	Néstor Zaparrat	10 "
3º)	Simón Gómez	9 "
4º)	Joaquín Vieyro.....	8 "
5º)	Sergio Lozada	8 "
6º)	Ulises Brussa	7 "
7º)	Fernando Barra	6 "
8º)	Domingo Bologna ...	6 "
9º)	Aidor Márquez	6 "
Total	.....	71 "

Automóvil Club Argentino

1º)	José Correa	11 piezas
2º)	Dante Leveroni	8 "
3º)	Abel Dadín	8 "
4º)	José R. Rosales	6 "
5º)	Bruno Batisti	6 "
6º)	Angel Gulo	6 "
7º)	Antonio Machi	6 "
8º)	Ernesto Rivas	5 "
9º)	Boris Kupchik	5 "
10º)	Antonio Frelliaro ..	2 "
Total	.....	63 piezas

Clasificación por equipos

1º)	Club Pescadores de Buenos Aires	92 piezas
2º)	Club de Pesca Río de la Plata	71 "
3º)	Automóvil Club Argentino	63 "

Como en otras ocasiones, al finalizar la prueba se sirvió un almuerzo del que participaron todos los concursantes, a cuyo término se procedió a la entrega de los trofeos.

Cabe señalar que el Club de Pescadores de Buenos Aires se adjudicó por segunda vez consecutiva dicho evento, haciéndose acreedor a una réplica de la Copa Challenger, a la vez que el señor Eliseo Fernández, integrante de esa delegación, recibió como ganador individual de la prueba, un artístico trofeo; en cuanto a los tres primeros clasificados de cada equipo se hicieron acreedores a sendas copas instituídas por los clubes intervinientes.

NUEVO APARATO PARA REGULAR LOS FAROS

LA firma Proyectores Argentinos SAIC, fabricantes en la Argentina de faros con licencia de Projecteurs Cibié, París, Francia, dio a conocer en conferencia de prensa nuevos recursos aplicados al servicio de la seguridad en la conducción

La reunión se efectuó en Ascochinga (Córdoba), ante numerosos periodistas especializados, y las explicaciones técnicas estuvieron a cargo del ingeniero Arnoldo Lucius, quien destacó la necesidad de asignarle la debida importancia a la supervisión de la iluminación delantera de los vehículos. Dio cuenta del comportamiento del haz luminoso en las unidades selladas y se refirió a la diferencia que acusan los faros de luz asimétrica implantados en el país por Proyectores Argentinos.

Más adelante expresó que al finalizar la segunda guerra mundial, Europa encontró invadidas sus carreteras por un tipo de iluminación en los automotores que no encuadraba con las condiciones de tránsito imperantes en esa época. La gran cantidad de vehículos norteamericanos equipados con luces concebidas para rutas de circulación rápida en una sola dirección, se convirtió en un factor de perturbación al no adaptarse al tránsito de los caminos europeos.

El haz asimétrico de luz —dijo luego— nació de esta necesidad, siendo la solución racional del alumbramiento de cruce (luz baja) en las carreteras, con lo que se logró un gran progreso que mejora la seguridad del viaje durante la noche. La ventaja que ofrece este sistema de iluminación consiste en que al desviarse hacia la derecha el haz luminoso produce un cono de sombra en la parte izquierda, evitando el encandilamiento, con lo cual se logra, en sumo grado, la seguridad de la marcha.

El ingeniero Lucius pasó en seguida a exponer la evolución de la técnica y se refirió al último adelanto alcanzado, que es la luz de iodo, ahora aplicada a los faros delanteros de los automotores. Proyectores Argentinos es la primera firma que ha provisto a los vehículos de este tipo de esos elementos, que se han incorporado ya al Torino 300.

Explicó que en la lámpara de iodo, el filamento de tungsteno encerrado en un tubo de cuarzo está colocado en una atmósfera que contiene algunos vestigios de iodo gaseoso a la temperatura de funcionamiento.

Se realizó por último una demostración práctica de los ensayos lumínicos comparativos.

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 personas, total, $ 9.000.-

GARANTIA ESCRITA

1000 novedosos artículos de

CAMPING - PLAYA - PESCA - NAUTICA

AMENABAR 2032 T.E. 73-4073

(a 2 cuadras de Cabildo y Juramento)

TAMBIEN: VENTAS AL POR MAYOR

BRUMI DEPORTES

CARPAS PIONERO con doble techo

2 personas ..... $ 13.900.—

3 y 4 „ ..... „ 19.900.—

4 y 5 „ ..... „ 23.190.—

BUNGALOW PIONERO

5 personas .... $ 65.900.-

6 personas ..... $ 81.900.-

DORMIBOLSA PIONERO

$ 3.990.-, $ 4.900.- y $ 6.500.-

El surtido más completo para camping. Faroles - colchonetas - mesas y sillones plegables, etc.

Descuentos a socios del A. C. A.

CREDITOS

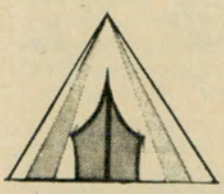
H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792 - 3444

CACIQUE

J 289

LA PRIMERA Y MAS IMPORTANTE INDUSTRIA DE CAMPING DEL PAIS

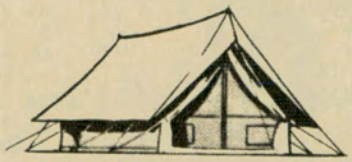
Presenta su famosa linea de **CARPAS**



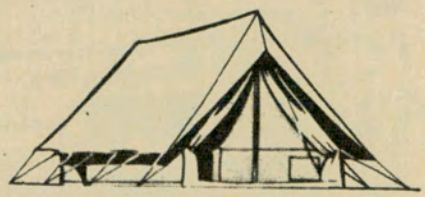
MODELO INDIA
Para dos personas



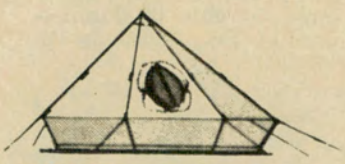
MODELO SCOOTER
Para dos personas



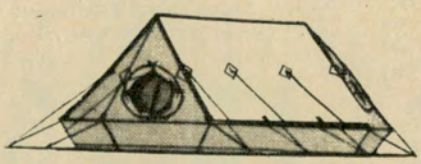
MODELO EXPLORACION
Para tres personas



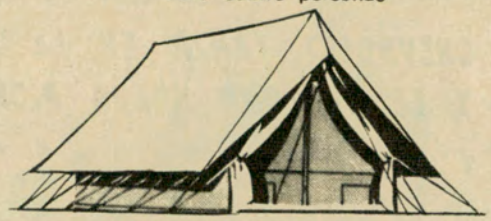
MODELO PATRULLA
Para cuatro personas



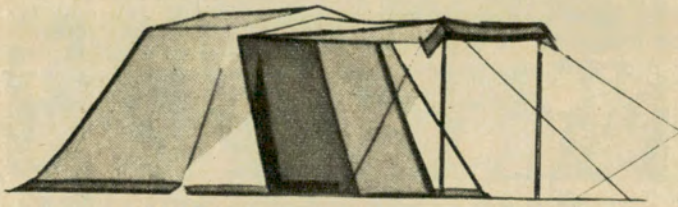
MODELO CORDILLERA
Para dos personas



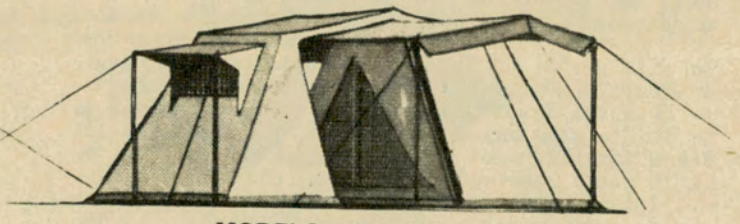
MODELO NUNANTAK
Para tres personas



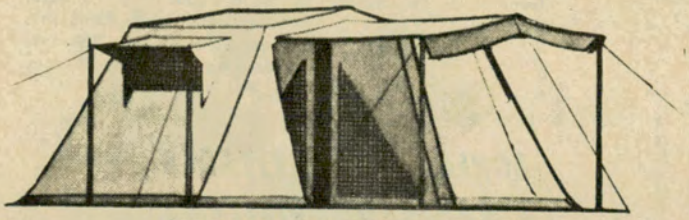
MODELO REPUBLICA
Para seis personas



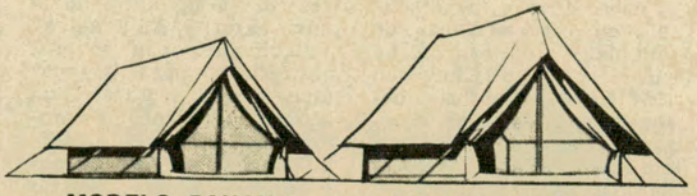
MODELO PAPONIA
Para cuatro personas



MODELO PARADIS
Para cinco personas



MODELO HORIZONTE
Para seis personas



MODELO PANCHO
Para tres personas

MODELO BOMBA
Para cinco personas

INDUMENTARIA



Con Duvet - Impermeabilizada - Impermeabilizada con Duvet.

CACIQUE

CACIQUE CAMPING S.A.I.C.I.F.

INDUSTRIAS DE MATERIAL PARA CAMPING
San Lorenzo 4220 - Munro - (Pcia. Bs. As.)
Tel. 740-2708 / 2755 / 3833

CAMPING - VACACIONES - DEPORTES - CAZA - PESCA - MONTAÑA - EXPEDICIONES - TRABAJO

Autoclub informa



CHEVROLET LANZA EN LA ARGENTINA Y EE. UU. UNA NUEVA PICK-UP

GENERAL Motors Argentina anunció oficialmente el lanzamiento al mercado de su nueva pick-up Chevrolet 1967. Semanas atrás, en oportunidad de la presentación al periodismo de los nuevos modelos Chevrolet Super, Special y Super Sport 1967, había mostrado la nueva unidad, que es idéntica a la norteamericana lanzada este año. La flamante pick-up posee características realmente innovadoras, como lo apreciaron los periodistas especializados. Uno de ellos calificó su diseño como "sobrio y penetrante, con características de volumen escultórico". La nueva pick-up Chevrolet 1967 tiene especificaciones similares a las de su antecesora, aunque incorpora algunas de las mejoras habidas este año para los modelos Chevrolet de pasajeros. La más importante es, sin lugar a dudas, el sistema de doble circuito de frenos autoajustables, con indicador de luz en el tablero. Un ítem de seguridad que sólo es ofrecido en nuestro país por los vehículos de General Motors Argentina. El motor es el potente siete bancadas de seis cilindros, con válvulas a la cabeza, que desarrolla 125 HP SAE a 4.000 rpm. Su cabina, con una estructura de techo especialmente rígida y gruesa aislación contra ruidos, frío y calor, es amplia y tiene características suntuarias acordes con la elegancia de la línea externa. El panel de instrumentos con sistema antireflejo, para brindar una buena lectura, está acolchado. Tiene un amplio parabrisas de moderna concepción y visión panorámica, y las puertas son de doble pared aisladas con fieltro.

GOODYEAR ARGENTINA, PRIMERA EN SEGURIDAD INDUSTRIAL

LA fábrica de Goodyear en Argentina se clasificó primera en seguridad industrial en 1966, entre las 61 fábricas Goodyear de todo el mundo. Al finalizar el año pasado, la fábrica Goodyear ubicada en Hurlingham, Pcia. de Buenos Aires, había cumplido 6.580,000 horas-hombre de trabajo sin que ocurriera un accidente grave. Ocuparon los lugares siguientes en la clasificación de 1966, las fábricas que Goodyear tiene instaladas en Suecia y Brasil.

Esta performance de la fábrica Goodyear en nuestro país indica claramente la conciencia de seguridad que tiene su personal, así como demuestra las condiciones de seguridad en que se cumplen las tareas en esa planta industrial.

NUEVOS EJECUTIVOS DE RELACIONES PUBLICAS Y PUBLICIDAD EN FORD MOTOR ARGENTINA S. A.

EL Dr. Julio J. Navarro Monzó, Director de Ford Motor Argentina S. A., anunció la designación de nuevos ejecutivos en la Oficina de Relaciones Públicas y Publicidad de esa Empresa.

En una reunión que congregó a los representantes del periodismo de todo el país, a miembros de la comunidad y funcionarios oficiales, el Dr. Navarro Monzó, acompañado del Gerente General de Relaciones Industriales Sr. James J. Mc Elroy, del Gerente de Personal Sr. Juan M. Courard y el Gerente Adscripto a la Presidencia Sr. Lorenzo A. Blanco, informó que se había designado nuevo Gerente de Comunicaciones Públicas al Sr. Oscar E. Urbinati López; en su reemplazo, como Gerente de Relaciones Cívicas, al Sr. Tomás R. Landajo, y como Gerente de Publicidad al Sr. Edmundo G. Jeannot.



De izquierda a derecha: Sr. Oscar E. Urbinati López, Gerente de Comunicaciones Públicas; Sr. Edmundo G. Jeannot, Gerente de Publicidad; Dr. Julio J. Navarro Monzó, Gerente General de Relaciones Públicas y Publicidad y Director de Empresa; Sr. Tomás R. Landajo, Gerente de Relaciones Cívicas, y Sr. Lorenzo A. Blanco, Gerente Adscripto a la Presidencia.

AGREGADOS MILITARES EXTRANJEROS VISITARON LA FABRICA FIAT

UN grupo de agregados militares, navales y aeronáuticos a las embajadas de siete naciones, visitó las instalaciones de la Fábrica de Automóviles de Fiat Concord en la localidad de El Palomar.

Acompañados por jefes y oficiales superiores de las fuerzas armadas argentinas, los visitantes, representantes de Brasil, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Unión Soviética y Uruguay, recorrieron detenidamente las líneas de producción de la planta, cuyo director, ingeniero Juan Rossi, les explicó en detalles los pormenores del proceso de fabricación.

Tras la recorrida por el establecimiento, los visitantes fueron agasajados con un almuerzo.

IV TORNEO EN SANTA TERESITA POR LA COPA CHALLENGER DEL A. C. A.



El brigadier Ricardo Favre, gobernador de Entre Ríos, que asistió a la disputa del torneo por la Copa Challenger de Golf del Automóvil Club Argentino, en Santa Teresita, entrega el trofeo a su ganador, señor Juan G. Boote.

IMPORTANTE APOYO PRIVADO EN LA INDUSTRIA HOTELERA

EN la ciudad de General Pico, en La Pampa, acaba de inaugurarse el moderno "Hotel Pico", cuya realización ha demandado el esfuerzo de los sectores de la industria, del comercio y del agro.

El citado edificio, que materializa un importante apoyo privado en la industria hotelera, consta de setenta habitaciones provistas de baño privado, calefacción, teléfono y agua caliente.

UNA EMPRESA ARGENTINA QUE ES BUENA NOTICIA

EN el panorama de la industria automotriz, Citroën Argentina S. A. sigue siendo noticia. Un incremento de ventas en 1966 (un 39,3 % sobre el año 1965) ha registrado en los cuatro primeros meses del año en curso, lo que equivale a un 73,9 % de aumento en relación al mismo período del año pasado.

La importancia de este aumento se ve reflejada en la demanda, que supera ampliamente su capacidad de producción y determina un stock prácticamente "cero" para estos meses.

EL SKAL CLUB DE BUENOS AIRES CAMBIA SUS AUTORIDADES. RENOVACION TOTAL

EL Skal Club de Buenos Aires, integrado por gente vinculada a las actividades turísticas, es el número 88 entre los 240 clubs existentes entre todos los países del mundo libre. Fue fundado en el año 1951 (hace 16 años) y es el tercero de la América Latina.

Con la característica alegría y buen humor con que cumple todos sus acontecimientos, celebró la reunión anual para elegir sus nuevas autoridades, hecho que se realizó en el Salón Amarillo del Nogaró, quedando consagrada por unanimidad la siguiente Comisión Directiva, elegida entre los valores del turismo en sus diversas actividades, Organizadores de Viajes, Oficinas Extranjeras de Turismo Transportistas Navieros y Aéreos, hotelería, etc. Hela aquí: Presidente: Francisco J. Principe; Past.: Odilio P. Capurro; Vicepresidente 1º: Juan Carlos Zucchelli; Vicepresidente 2º: José Tejada; Secretario: Gunther Steimbrecher; Tesorero: Adolfo Otero, y Vocales: José Luis Capezzuto, José Gilio, Carlos Belma, Carlos Luis Vittorelli, José Zelis Prati, Juan C. Brown, Carlos Teyssandier.

CON VISTAS AL MERCADO DE LA ALALC

LA firma Auto Radio Norman S. A. C. I. F. I. A., cuya planta industrial de la Fitz Roy 175/81 (C. F.) se halla dedicada a la electrónica del automotor y a la fabricación de elementos de confort, acaba de cumplir diez años. Sus productos gozan de gran prestigio entre las diversas fábricas de automotores de nuestro país, lo que también se halla avalado por las importantes licencias internacionales otorgadas a la referida empresa, como la de TRW Electronics Components (Canadá) y Ferodo Sofica (Francia). Ahora, la nombrada firma ha comenzado a instalar una planta industrial en Chile, con miras o operar especialmente a través del mercado de la ALALC.

DESIGNACION DE UN EJECUTIVO EN UNA COMPAÑIA GRABADORA

HA sido designado para ocupar el cargo de jefe del Departamento de Difusión y Relaciones Públicas de la compañía editora de discos "H & R", el señor Rubén Luna Aráoz, de amplia y eficaz trayectoria como disc-jockey, locutor y productor publicitario de LR5, Radio Excelsior, y otras emisoras metropolitanas.

NUEVOS PREMIOS PARA CORREDORES FORD

LA Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford ha puesto en vigencia una nueva escala de premios en efectivo para los corredores de esa marca, que compitan en la categoría TC.

Los nuevos premios instituidos se acordarán a los pilotos Ford de acuerdo con la ubicación que les corresponda en la clasificación general de cada competencia, como sigue: Al primero, $ 160.000; al segundo, $ 60.000; al tercero, $ 40.000; al cuarto, $ 20.000.

Asimismo se ha instituido un premio en efectivo por carrera para el preparador y para el acompañante del piloto ubicado primero en la clasificación general, consistente en $ 20.000 cada uno.

La Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford premiará al piloto Ford, si obtiene el título de Campeón Argentino TC 1967, con un Ford Falcon 0 km.

NOS VISITO UN CORREDOR DE LA FIRMA PIRELLI

HA permanecido en Buenos Aires, durante varios días, el Dr. Franco Bellorini, Director General de la Société Internationale Pirelli S. A. de Basilea.

Su permanencia en nuestro país estuvo relacionada con las actividades de Pirelli en la Argentina.

Con este motivo, Industrias Pirelli ofreció un cóctel en los salones de su sede central, al cual asistieron las primeras figuras del deporte automovilístico y sus dirigentes, representantes de conocidas firmas comerciales en neumáticos y destacados periodistas deportivos.

CUMMINS PRODUCIRA UN PODEROSO MOTOR DE CAMION

LA reunión anual de Cummins Engine, realizada en Columbus, Indiana (Estados Unidos), tomó conocimiento de la producción de nueve motores y elementos para los mismos, que constituye el mayor número introducido en un solo año en la historia de esa compañía.

La reunión se desarrolló en el Centro de Investigaciones e Ingeniería de Cummins, que se encuentra próximo a terminarse y en cuya construcción se han invertido 22 millones de dólares.

El presidente de la compañía, señor E. Don Tull, anticipó que a mediados de año Cummins introducirá al mercado el más poderoso motor de camión de aspiración natural, con una potencia de 320 HP, y que es aproximadamente del mismo peso y tamaño que un motor Cummins corriente de 265 HP. También agregó que será ofrecida en 1968 una versión turboalimentadora de ese motor con una potencia de 370 HP. La compañía también producirá una serie de motores "custom-torque" con ahorro de combustible, permitiendo el uso de una caja de transmisión de cinco velocidades a un menor costo, ofreciéndolo a los propietarios de camiones en funcionamiento con menos peso y gastos de mantenimiento. También anunció que dentro de unos meses será lanzado al mercado una nueva versión más alta de un motor en V de turboalimentador de 12 cilindros, y se refirió por último al éxito del nuevo inyector de combustible distribuido a comienzos de este año, que proporciona una mayor duración con mayor economía y más bajo costo.

LA MISA GAUCHA Y EL PAPA



El Papa Paulo VI recibe en el Vaticano, de manos del talentoso e inspirado compositor argentino Ariel Ramírez, un ejemplar especialmente dedicado de "La Misa Criolla", cuya difusión es ya prácticamente universal. El jefe de la cristiandad tuvo palabras de extraordinario elogio para la obra, que escuchó en religioso silencio.

GUIA BALNEOLOGICA DE LAGUNAS Y TERMAS ARGENTINAS

FUE presentada al periodismo la Guía Balneológica de Lagunas y Termas Argentinas, obra enteramente original y cuyo autor es el Reverendo Padre Dr. Emilio Kaiser, S. J., de la Universidad del Salvador, habiendo sido editada con los auspicios de Sandoz Argentina S. A. I. C.

Es indudable que nuestro país cuenta en toda su extensión con riquezas inconmensurables, muchas de las cuales son ignoradas y que representan un raro privilegio de la naturaleza con respecto a otros países del Continente y del mundo entero. Entre esas riquezas se encuentran las numerosas fuentes termales que, esparcidas por toda la República, significan un verdadero tesoro sin constante aplicación.

Así lo ha entendido el R. P. Emilio Kaiser, quien expone con toda claridad en esta Guía la experiencia de veinte años de continuos estudios en las curas termales y avala la misma el conocimiento de quien las ha recorrido una a una con franco optimismo.

ESPERANTO EN EL AUTOMOVILISMO

LAS famosas empresas europeas que exportan sus productos a los mercados mundiales utilizan en sus publicaciones varios idiomas, entre ellos el esperanto. Tal es el caso de la firma belga Gevaert, la sueca Luma o la holandesa Philips, las que usan el idioma internacional para llegar a sus cultores, principalmente en Europa y Asia.

Entre las empresas automovilísticas usuarias del esperanto, se destaca Fiat, la que tiene fábrica y sucursales en numerosos países de los cinco continentes. Hace algunos años ofreció a los esperantistas sus automóviles utilizando esperanto. Visto los resultados alcanzados, la empresa dio a conocer otras publicaciones en el mismo idioma.

MANEGLIA HA INAUGURADO SU NUEVO LOCAL

EN la calle Vicente López 2748, frente al Automóvil Club Argentino, se han inaugurado las nuevas instalaciones de la sastrería Maneglia, de larga y conocida actuación. El vestir masculino está especialmente representado con novedosas creaciones para la presente temporada.

CUATRO ARGENTINOS EN PARIS



Los integrantes del cuarteto vocal argentino "Los Fronterizos" pasearon con sus clásicos atuendos gauchos por las calles de París, ciudad en la que su éxito fue extraordinario, al igual que en las ciudades alemanas e italianas que también visitaron como embajadores de nuestra música vernácula. Aquí los vemos saludando a los lectores de AUTOCLUB con el fondo del Arco del Triunfo.

LA PLANA MAYOR DE GRANADEROS VISITO LA PLANTA DE GENERAL MOTORS



La plana mayor del regimiento de Granaderos visitó la fábrica de Chevrolet en San Martín. Aquí vemos al jefe del regimiento, general Marcelo De Elía, observando la credencial del director gerente de General Motors Argentina, señor Howard W. Vange, como mayor del ejército, veterano de Okinawa, Leyte y Corea.

Autoclub informa

"INDEX 67"

Exposición Minera e Industrial en Saskatchewan, Canadá

ENTRE los días 27 de agosto y 2 de setiembre próximos, se realizará en la ciudad de Regina, capital del estado canadiense de Saskatchewan, en una isla construida al efecto en las márgenes del río San Lorenzo, una gran exposición industrial y simposio minero, con el lema de "Index 67". Esta importante muestra pondrá a la vista del público el crecimiento de las riquezas y desarrollo industrial de Saskatchewan, cuyo gobierno ha considerado que el centenario de Canadá, que se celebra este año, es el momento oportuno para mostrar esta nueva imagen de dicho estado.

"Index 67" abarcará toda la industria minera de la región y las industrias afines. Por su parte, el simposio minero encarará la presentación de la geología de Saskatchewan, e incluirá la industria del carbón, minas de metal, industria del petróleo y gas natural, así como también los minerales industriales como la potasa, el sulfato de sodio y la sal.

Mientras tanto, la exposición industrial incluirá todas las facetas de esa importante rama, como la extracción de riquezas y las muchas fases de la técnica y servicios que se requieren para las industrias más importantes. Se anticipa que la exposición abarcará unos 500 "stands".

El éxito de la "Muestra de Potasa 1965", que se llevó a efecto en la ciudad de Saskatoon en octubre de ese año, determinó la realización de "Index 67". En aquella oportunidad estuvieron representadas 12 naciones, pero se prevé que en la muestra a inaugurarse próximamente en Saskatchewan, ese número será superado dos o tres veces.

Las invitaciones han sido cursadas a los dirigentes de las principales empresas mineras e industriales de todo el mundo, solicitándoles su asistencia al simposio y su representación en la exposición industrial. El registro de delegados llegó fácilmente al número de 3.000, con lo que se duplicó el alcanzado en la "Muestra de Potasa".

HILADOS DE ALTA TENACIDAD PARA LOS NEUMATICOS ARGENTINOS

EL Establecimiento Ducilo organizó recientemente una visita de periodistas especializados a la planta industrial de Berazategui, donde luego de recorrer las instalaciones se los agasajó con un almuerzo. Durante la visita, fueron informados que, según cifras proporcionadas por la Asociación de Fabricantes de Automotores, de los 280 millones de toneladas de carga que se transporron en el país, durante 1965, se desplazaron sobre automotores 220 millones. Los restantes 60 millones fueron movilizados por los demás medios de transporte terrestres, marítimos, aéreos o por tuberías. Se explicó que esa fue la causa por la que para abastecer las necesidades del creciente parque automotor, el país desarrolló una importante industria para la fabricación de neumáticos, cuyos productos pueden competir actualmente, por su excelente calidad, con los similares extranjeros.

Se historió luego el comienzo de la producción de las fibras textiles artificiales, las que superando la primera etapa del algodón, comenzaron a utilizarse en los neumáticos argentinos a partir de 1949, cuando se inició en el país la producción de rayón de alta tenacidad al que se denominó Ducordura. Este producto muy parecido al que se usó en la industria del vestido, poseía una resistencia mayor al roce, la flexión y el calor, con el resultado de mayor durabilidad y seguridad.

Aparecieron luego en rápida sucesión diferentes productos, cada vez más eficaces, y entre ellos el nylon, que produjo una verdadera revolución en la industria textil del mundo entero.

Las condiciones del nylon de alta tenacidad, especialmente adecuado para usos industriales, determinaron a Ducilo a iniciar en 1963 la producción de nylon industrial, y en la actualidad con las expansiones aprobadas por la Secretaría de Industria produce el nylon industrial suficiente para abastecer la demanda interna, no obstante lo cual, se informó también, proyecta nuevas expansiones previendo la demanda futura.

La creciente aplicación del nylon forzó el cierre de la fábrica de Ducordura, del complejo industrial de Ducilo, en Berazategui. Los problemas ocasionados por esa decisión fueron encarados mediante un plan de reabsorción gradual del personal desplazado, en otros sectores.

Asimismo se informó sobre la fabricación nacional del "polimero 66" producto base del hilado de nylon industrial, que anteriormente se importaba.

ANIVERSARIO DE UNA EMPRESA

La empresa SIAP (Sociedad Industrial de Aparatos de Precisión) ha celebrado el 15º aniversario de su fundación. Posee una planta industrial en Camino General Belgrano y calle 514, La Plata, mientras que sus oficinas funcionan en Perú 375, Capital Federal. Esta empresa, cuya presidencia ejerce la señora María G. de Tedeschi, está especializada en la fabricación de tableros completos para automotores, velocímetros, cuenta vueltas, amperímetros, manómetros, indicadores de temperatura, de nivel, de combustible, medidores de agua y combustibles líquidos e instrumental meteorológico e hidrométrico. Estos aparatos se fabrican con licencias de SIAP, de Bolonia, Italia, y de King Seeley Thermos Co., de Michigan, Estados Unidos.

La mayor parte de la producción es suministrada a Fiat Concord, Ford Motor Argentina, Chrysler Argentina, Industrias Kaiser Argentina, General Motors Argentina, Citroën Argentina e Industrias Automotriz Santa Fe.

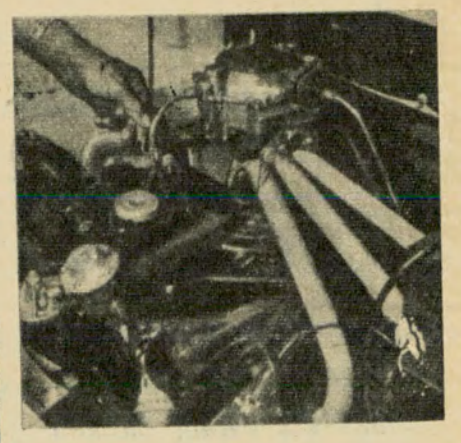


Vista aérea del establecimiento industrial de SIAP, en las cercanías de la ciudad de La Plata, el cual acaba de celebrar el 15º aniversario de su instalación en el país.

CURSILLO PARA INSTALADORES DE GAS

FANAL S.A.C. e I., fabricantes de las cocinas, calefones y calefactores Simplex, ha organizado un cursillo teórico - práctico para instaladores de gas. El mismo es gratuito y se otorgarán 500 becas especiales. Los interesados pueden inscribirse en Perú 139. Aprobado el cursillo, los alumnos recibirán la credencial de instalador autorizado Simplex.

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

El motor ha perdido o consumido la totalidad del aceite y no se consigue otro para reponer

1º) Investigue la causa de la pérdida.

2º) De no contar con una adecuada reserva de aceite, reponga el cárter con alguna de las siguientes mezclas: *Agua con jabón o agua con aceite espeso del diferencial o de la caja de velocidades.* Cualquiera de estas mezclas, previamente bien batida, puede reemplazar provisoriamente al lubricante perdido o consumido.

3º) Si no tiene agua, puede extraer de 3 a 4 litros del contenido total del radiador (que en la mayoría de los automóviles es de 10 a 25 litros), y el aceite espeso puede obtenerlo del diferencial y de la caja de velocidades, sacando no más de 14 litros de cada uno de ellos.

No extraiga mayor cantidad de lo aconsejado, pues la capacidad de dichos depósitos es aproximadamente de 1 a 1 1|2 kilos. Se encuentra, a veces, 1|2 litro de aceite en el filtro de aire del carburador, pero si éste no ha sido repuesto recientemente no lo use, porque puede estar mezclado con tierra. De esta manera, y viajando a baja velocidad, podrá llegarse hasta la estación de servicio más cercana, donde quitará del motor la mezcla de emergencia. Acto seguido lavará bien el cárter para luego echar en él aceite nuevo.

Si carece de recipiente para efectuar la mezcla, utilice las tazas de las ruedas o el filtro de aire del carburador.

El manómetro no funciona o indica muy poca presión en el aceite

Dicho instrumento, o una pequeña luz (según el sistema), está en conexión desde el tablero con la bomba de aceite, por medio de un caño delgado o un cable eléctrico.

En la mayoría de los casos, al señalar el indicador alguna anormalidad, puede peligrar el motor, porque generalmente estos desperfectos surgen por mal funcionamiento de la bomba de aceite, y no por causa del manómetro, y tenga la plena seguridad de que en breve tiempo, por falta de lubricación, se fundirán uno o más cojinetes (casquillos) de biela o la bancada del cigüeñal.

Para prevenir todo contratiempo conviene averigual cuál de las dos piezas (bomba o manómetro) está averiada.

En estos casos lo primero que debe hacer es detener la marcha y verificar el nivel de aceite del motor.

Si llegara a faltar mucho, agregue lo necesario y después haga funcionar el motor nuevamente. Si durante la marcha el manómetro sigue señalando poca presión, habrá que comprobar si la bomba funciona.

Esto se realiza de la siguiente manera: Desconecte del motor uno de los dos caños que finalizan en el filtro de aceite.

De la parte que queda así descubierta en el block, deberá salir aceite a presión y en abundancia (cuando funciona el motor).

Si el lubricante no saliera, significará que es la bomba la que no trabaja, lo cual, como dijimos, es muy peligroso para la máquina. En caso contrario, no existe tal riesgo, porque la salida del lubricante demuestra que la falla consiste en un desperfecto ubicable en el manómetro o en el caño.

De ser así, y para poder continuar (a baja velocidad) el viaje hasta el taller más cercano, agregue al cárter 3 ó 4 litros de aceite por sobre el nivel.

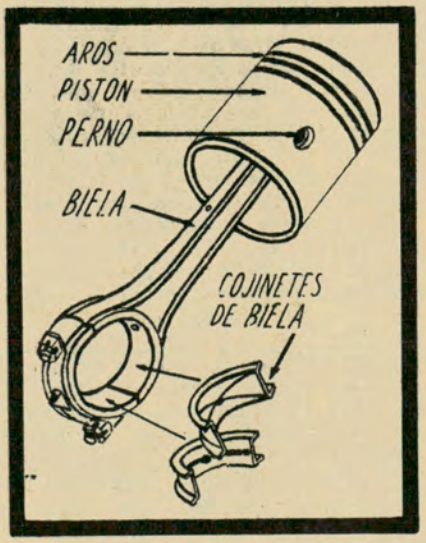
Si su motor no estuviera provisto del sistema recién explicado, hallará en él otro caño, más delgado, que también sale del block y termina en el manómetro. Este último caño tiene intercalado, a veces, un tubo corto y flexible. Se hará la comprobación desconectando el flexible o el metálico.

Para verificar el funcionamiento de la bomba en los automotores Ford, Lincoln y Mercury, deberá destornillarse un pequeño aparato ubicado en la parte trasera y superior del motor.

Si el motor ha quedado sin aceite, puede ser por diversos motivos.

"Motor fundido"

No crea el automovilista que al producirse este inconveniente se han fundido todas las piezas del motor. En realidad, lo que se funde es una delgada capa de metal denominada *cojinete* o *casquillo*, ubicada en un extremo de la biela.



Biela y pistón.

El conjunto de biela y cojinete se ajusta al muñón del cigüeñal; y al extremo opuesto se asegura el pistón de la biela. También puede fundirse un cojinete de bancada. Esto no resulta tan peligroso como con el anterior.

Estos desperfectos originan un ruido muy característico, semejante al croar

de la rana (cloc-cloc-cloc), algo sordo, parecido a un golpe ahogado, que intriga a los conductores.

—¿Qué sucede? —Se pregunta el automovilista.

La respuesta es muy sencilla: la falta de aceite en el cárter, o deficiencias en la lubricación, han fundido el metal del casquillo, y al desprenderse los pedazos estropeados, se produce un "juego" (golpes entre la biela y el muñón del cigüeñal), que, como el conjunto gira a muchas revoluciones por minuto, puede hacer zafar los tornillos de la biela y ocasionar la rotura del block del motor.

Este desperfecto también se origina cuando, durante un tiempo prolongado, se exige la máxima velocidad del vehículo, sobre todo si el motor no ha sido preparado para resistir esta clase de pruebas.

Como primera medida, detenga el funcionamiento del motor y verifique el nivel de aceite. Si es correcto, vuelva a poner en marcha la máquina, sin acelerarla bruscamente. Mientras regula el motor y se escucha el golpe trate de ubicar la biela afectada. Esto se logra con un destornillador. Haga un puente entre el extremo metálico del cable que finaliza y se ajusta en cada bujía y una parte metálica del motor. Para ubicar con facilidad el golpe, desconecte la correa del ventilador. Con este procedimiento dejarán de funcionar la bomba de agua, el ventilador, la dinamo y otros aparatos que pudieran estar acoplados a la correa, con lo que le facilitará la localización del golpe.

Cuando haya establecido el puente o corto circuito en la bujía correspondiente al pistón cuya biela se encuentra en mal estado, notará inmediatamente la disminución del golpe.

Primera solución

Agregue tres litros de aceite espeso por encima del nivel del cárter.

Haga funcionar el motor y prosiga el viaje a baja velocidad.

Durante la marcha trate de encontrar la velocidad en la cual el golpe desaparezca o sea casi nulo.

Si no dispone de aceite de reserva, agréguele agua y continúe el viaje, pero siempre a baja velocidad y en aquella en que no se produce el golpe.

Puede también contribuir a aminorar el golpeteo y parte del peligro, eliminando el cable y la bujía correspondiente a la biela averiada.

Sin la bujía, habrá una pérdida de compresión, acompañada de un ruido molesto, pero esto no afectará la marcha.

No deje suelto el cable de la bujía, sin haberlo aislado previamente. De lo contrario anúlelo completamente, desenchufándolo de la tapa del distribuidor.

Segunda solución

Si tiene nociones de mecánica puede hacer lo siguiente:

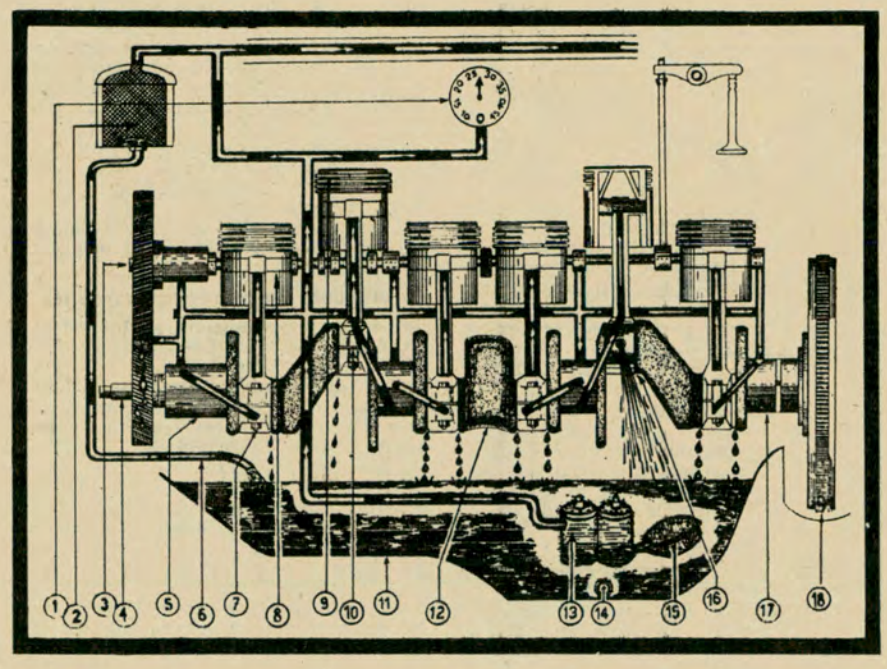
Saque el aceite del motor. Quite el cárter. Desconecte del cigüeñal los dos medios cojinetes de la cabeza de la biela, donde se ha fundido el metal. Luego, con un trozo de cuero (cinturón) enrolle el muñón del cigüeñal, y ajuste nuevamente (sobre el cinturón) los cojinetes.

El propósito de esta medida es impedir que siga rayándose el cigüeñal. Además —como dijimos— se evita con ello que se desprenda la biela de sus tornillos, lo que puede provocar la rotura del block. Al mismo tiempo, con este recurso se logra mantener uniforme la presión de la bomba de aceite, protegiendo a los cojinetes restantes.

Tercera solución

También puede proseguir viaje, eliminando completamente el pistón y la biela afectada.

Pero al realizar esta operación, recuerde que debe cubrir fuertemente, con un trozo de cuero o madera, el orificio que queda al descubierto en el muñón del cigüeñal, por donde sale el



Motor lubricado por el sistema de presión.

lubricante que baña los cojinetes impulsado por la bomba de aceite.

En algunos modelos de motor no hallará el agujero mencionado, por ser diferente el sistema de lubricación.

Si ninguno de los cojinetes de las bielas estuviera afectado, pudiera haberse fundido el cojinete de la bancada. En tal caso, el riesgo presentado, como mencionamos anteriormente, es menor.

REFERENCIAS DE LA FIGURA Nº 2.

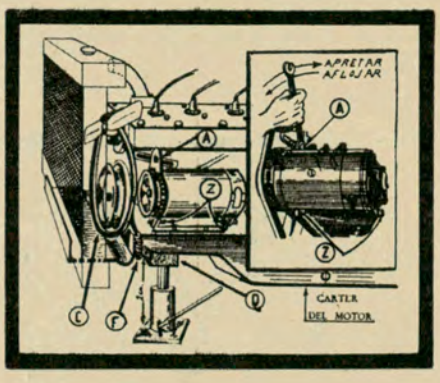
1. Manómetro de aceite.
2. Filtro de aceite (externo).
3. Engranaje del árbol de levas.
4. Cigüeñal.
5. Muñón del cojinete de la bancada.
6. Regreso de aceite filtrado.
7. Tornillo que asegura a la biela y a los cojinetes.
8. Pistón.
9. Aros.
10. Cojinetes de la biela.
11. Cárter del aceite.
12. Contrapeso del cigüeñal.
13. Bomba de aceite.
14. Tuerca-tapón del cárter.
15. Filtro de la bomba de aceite.
16. Cojinetes muy gastados o fundidos. Cuando un cojinete de biela o bancada está muy desgastado, o fundido, saldrá por dicho lugar casi todo el aceite que distribuye la bomba. En consecuencia, peligrarán los demás cojinetes por falta de lubricación. En tal caso, el manómetro señalará escasa presión.
17. Muñón del cojinete de la bancada trasera.
18. Corona y volante del cigüeñal.

Rotura de la correa del ventilador o de la polea de la dinamo

Toda correa de ventilador rota o averiada en exceso, puede, en caso de emergencia, ser reemplazada por un cinturón de cuero, cuerda, cable eléctrico, etc.

Si no se consiguieran dichos elementos, podrá reanudarse la marcha sin ella hasta obtener auxilio, pero realizando continuas detenciones durante el trayecto, a fin de evitar el excesivo recalentamiento del motor.

Si no llegara a coincidir la correa nueva, por ser más chica, anule la dinamo y calce en las restantes poleas para que pueda girar la bomba de



Colocando la correa del ventilador.

agua, con lo que evitará el recalentamiento del motor. Ese mismo procedimiento se puede emplear cuando se ha roto la polea de la dinamo.

Cómo se cambia la correa del ventilador

Proceda de la siguiente manera:

1º) Afloje o quite de la dinamo o generador el tornillo A (Fig. 3), que regula la tensión de la correa.

2º) Una vez libre el tornillo A, arrime con la mano —en lo posible— la

dinamo al block del motor. De no ser factible, use una palanca, y en caso de que aún ofrezca resistencia, afloje un poco las dos tuercas Z, que aseguran y no permiten moverse al generador, y así conseguirá acercarlo al block.

3º) Pase primero la correa por las paletas del ventilador, luego colóquela en la polea baja acoplada al cigüeñal C.

4º) Calzada la correa en las dos poleas, hágalo también con la última, que está en la dinamo.

5º) Ya colocada en las tres poleas, ténsela, pero sin exceso, porque perjudicaría los rulemanes o cojinetes de la dinamo y de la bomba de agua. Además podría romperse la correa. En la figura (en el cuadro), advertirá cómo debe apretar la tuerca A, reguladora de la tensión de la correa.

6º) Finalmente se ajustarán las tuercas Z, si han sido aflojadas.

Si tuviera inconvenientes para calzar la correa en la parte baja de la polea C, haga lo siguiente: coloque un crique debajo del cárter del aceite y levante uno o dos centímetros el motor, logrando así más espacio para realizar la operación, pero previamente habrá que intercalar una planchuela o un taco D, con el fin de evitar la perforación del cárter.

Es muy importante que el taco o la planchuela tenga una superficie lisa y una dimensión aproximada de 7 x 15 centímetros. Asimismo, el crique y el taco deberán ser colocados lo más adelante posible, casi a la altura de la correa. (Ver figura 3).

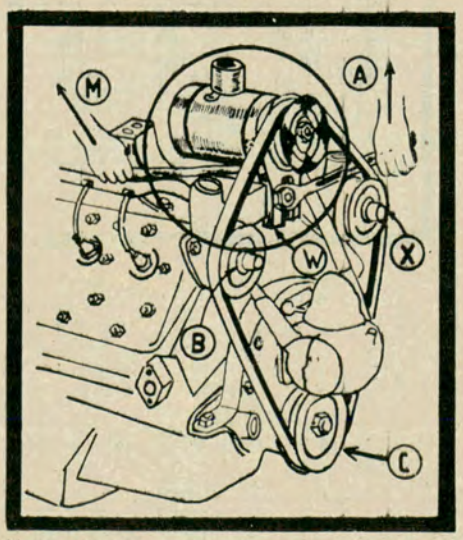
Esta posición incómoda de la polea suele producirse porque al ceder los resortes o las gomas F de las patas del motor, baja también la polea, arrimándose demasiado al travesaño del chasis o al soporte del radiador, pues son éstos los que impiden el paso de la correa.

Cómo se cambia la correa del ventilador de los motores Ford, Mercury y Lincoln

Proceda así:

1º) Afloje un poco la tuerca A, que ajusta el soporte de la dinamo o generador W, haciendo fuerza de abajo hacia arriba, según indica la flecha A, figura 4. Casi simultáneamente notará que la dinamo baja algunos centímetros.

2º) Pasando las paletas del ventilador, coloque la nueva correa en la polea de la dinamo; luego asiéntela en la polea baja C acoplada al cigüeñal, y de inmediato por la que encontrará en la bomba de agua B. Por último, cálcela en la polea X.



Manera de insertar la correa del ventilador en los motores Ford, Mercury y Lincoln.

3º) Terminada esta operación, tense la correa, levantando la dinamo con una palanca o destornillador M, es decir, colocando la leva por debajo de dicho generador y cerca del brazo W, haciendo fuerza hacia arriba.

4º) Puesta en tensión la correa (no excesivamente), ajuste con su mano libre la tuerca A, y quedará asegurada la dinamo en la nueva posición.

El soporte W del generador debe calzar o asentar dentro de una guía, cuyo objeto es mantener vertical a dicho aparato, para que no pueda ladearse, evitándose así que el ventilador toque el radiador u otra pieza.

No ponga en marcha el motor hasta haber comprobado que el soporte W se halla bien calzado en su guía.

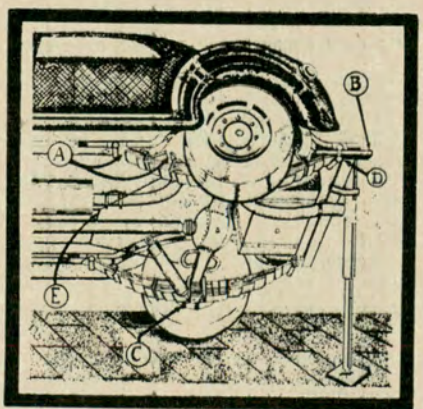
Para mayor claridad no se ha dibujado el ventilador en el presente gráfico.

El vehículo frenó repentinamente

Este desperfecto suele producirse por distintos motivos. Los más comunes son:

1º) *Rotura del elástico trasero.* Esta rotura provoca en la rueda trasera una frenada brusca, si el freno de mano acciona sobre las campanas de dichas ruedas. Es fácil descubrir si ese es el caso, ya que en los otros sistemas no ocurre tal desperfecto, puesto que el freno de mano acciona sobre una campana que se halla aplicada al árbol de transmisión (cardán) cerca de la caja de velocidades. (Fig. 5).

2º) *Mal funcionamiento de la bomba de los frenos.* En este caso quedan frenadas las cuatro ruedas, y se notará que el pedal del freno está endurecido o privado del pequeño "juego" libre que antes tenía.



Solucionando el desperfecto del elástico, que provocado la frenada en una rueda trasera.

3º) *Se corrió el diferencial de su lugar.* Este desperfecto suele surgir por haberse aflojado las tuercas de las abrazaderas (grilletes) que ajustan al elástico con el diferencial. También puede ocurrir que se haya roto la soldadura de la base del diferencial donde asienta el elástico. En cualquiera de los dos casos se notará que una de las dos ruedas traseras se ha corrido o, mejor dicho, se ha acercado demasiado al guardabarro. Por otra parte, el freno de mano ofrecerá mayor resistencia. Estos inconvenientes se solucionan volviendo a su lugar el diferencial y ajustando las abrazaderas, o en caso contrario se desconecta del freno de mano el cable o la varilla que finaliza en la rueda trabada.

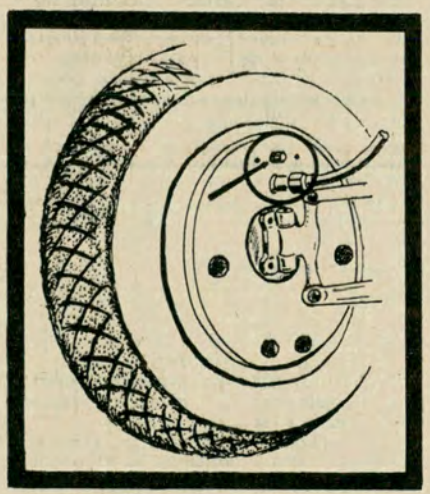
Rotura del elástico trasero

Cada elástico posee una hoja maestra (la más larga). Según el sistema, y si se produce la rotura en los lugares señalados por las flechas A (fig. 5), provocará atrás una frenada brusca sin haber tocado el pedal, con peligro de perder el dominio del vehículo, si no se sujeta al volante fuertemente.

De ser así, se notará que el freno de mano ofrece una gran resistencia o se advertirá a simple vista que del lado de la rotura el vehículo se ha inclinado excesivamente.

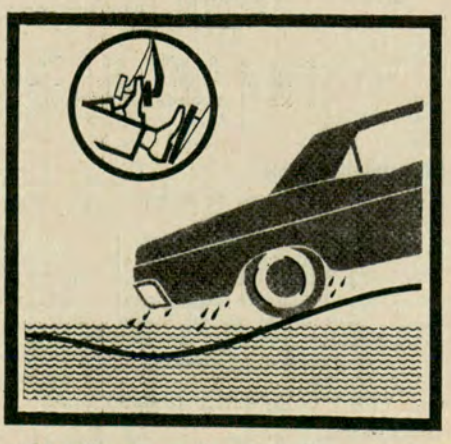
Solución

Levante el vehículo por la parte trasera, tomándolo del paragolpe o chasis (no del eje), hasta que quede en suspenso la rueda del elástico afectado. Luego introduzca ajustadamente un taco, palo, hierro B, que tendrá que atravesar unos 10 ó 15 centímetros de cada lado a la gemela D del elástico trasero, con lo que se solucionará provisoriamente el desperfecto. Las gemelas se aseguran en el chasis y, a su vez, sujetan al elástico por sus extremos.



Solución de emergencia para el caso de que queden frenadas las cuatro ruedas.

(CONTINUARA EN EL PROXIMO NUMERO)



Cuando se mojan los frenos en zona anegada, pruebe su eficiencia presionando el pedal suavemente hasta que actúe normalmente.

autoclub sugiere

I-129

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

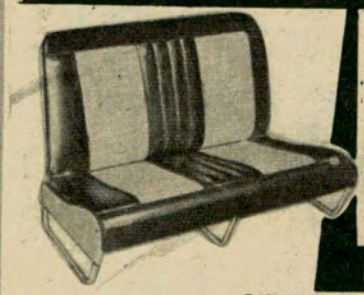
FABRICA Y DISTRIBUYE

MAQUINARIAS **BARCALA**

HIPOLITO YRIGOYEN 3235-T.E. 87-2593-Bs.As.

I-125

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. 63-6519



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 funcional 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.**



¡SIN AGUA Y SIN CHORREAR, QUE MANERA DE LIMPIAR!

TAPIZOCLIN: un nuevo y eficiente limpiador para plásticos, cueros y superficies pintadas. Limpia a fondo sin desteñir, sin decolorar, sin "arrastrar" la pintura. Se aplica con un trapo... y se saca con otro trapo.

Garantizado por CLINCO S. A.

CANALEJAS 3300 61-9388

Buenos Aires



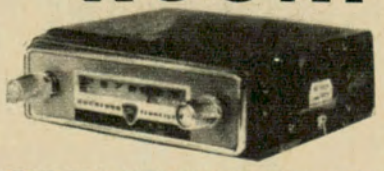
ADELGACE

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. Representantes 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.

AUTO-RADIO A TRANSISTORES

ROCKFORD



Circuito totalmente transistorizado. Selectividad y ganancias excepcionales. Frente adaptable a cualquier auto, pick-up, embarcación, etc. CON GARANTIA ESCRITA.

PRECIO EN NUESTRA FABRICA $ 4.950.- Neto.

Además, a su disposición, una amplia línea en sintonía a permeabilidad y botoneras

CONSOLAS TAPIZADAS: jerarquice el interior de su auto instalando el receptor sobre uno de nuestros modelos exclusivos.

Descuentos especiales a socios del A.C.A. Solicite catálogos ilustrados.

Al interior enviamos previo giro y $ 200 para gastos.

EVODINE S.R.L. - Tarija 4354 - Buenos Aires

Sancho Panza

AFILIADO AL DINERS CLUB

PARA COMER "A LA ESPAÑOLA" LO MEJOR es:

MARISCOS, PAELLAS, POLLOS, PULPO, BACALAO y también PARRILLA AL CARBON

COCINA INTERNACIONAL

DESCUENTO 10 % A SOCIOS DEL A.C.A.

CORRIENTES 3980 casi esq. MEDRANO Tel. 86-9926

UN LUGAR DISTINTO PARA LA GENTE QUE SABE COMER



FIAMBRES TIPO ALEMAN Y CRIOLLO — GRASAS VACUNAS Y DE CERDO — SALAMES Y JAMONES

PRECIOS PARA MAYORISTAS Y DEPOSITOS

FRIGORIFICO BLOCK S. R. L.

MURGUIONDO 1846/56 Tel. 68-5477/5560 Cap. Fed.

AL-CROM

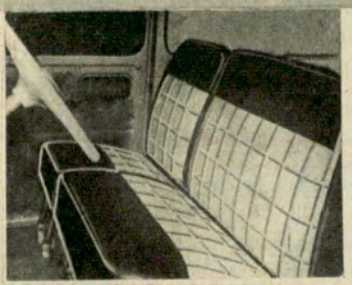
LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO



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.



ACTUALICE SU Estanciera con ASIENTOS FUNCIONALES

Fabricados únicamente con espuma de goma - SIN RESORTES - Tapizados modernos a elección - Convertibles en CAMA - Totalmente horizontales - Mecanismo patentado garantizado. Tomamos los originales como parte de pago. Facilidades hasta en 5 CUOTAS. Colocación en el día.

MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L.
Dr. ADOLFO DICKMAN 1375-79 (EX SAN BLAS)
T. E. 59-2026 Bs. Aires

Todo comprador tiene opción para adquirir el práctico "PARADOSMAS" (asientos adicionales plegables) al precio promoción de $ **2.500**, valor real $ **3.800**

ASIENTOS ESPECIALES PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

(la cúpula para su CHEVROLET?)

que sea

milán



amancay

...y ahora TAMBIEN para el MODELO 1967

CARROCERIAS

milán

La carrocería ideal para toda marca y modelo de pick-up. **Cómprela en 10 minutos y páguela en 5, 10 ó 15 meses.** Stock permanente. Entrega inmediata

FABRICA: **BRANDSEN 3739**
(alt. Av. Mitre 3600) - Sarandí
Tel. 207-8103

VENTA: **AV. MITRE 2650**
Avellaneda Tel. 22-5916

en Gral. Pacheco:	en Tucumán:	en Sta. Rosa:
RUTA 9 Km. 34 1/2	CONGRESO 220	25 DE MAYO 646

ORLAN-ROBER

LA **1ª** en calidad y rendimiento, y la más completa en instrumental de precisión para automóviles y tractores

PRESENTA: los más importantes instrumentos originales, y adaptación para todo tipo de automóvil y en especial para coches de competición.



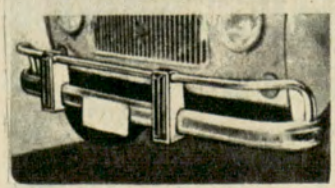
Fabricante: ORLAN-ROBER S.A.C. e I.
Zufriategui 5141, VILLA MARTELLI

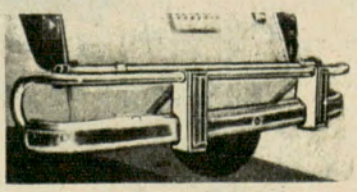
Nuestros productos son distribuidos a través de los principales MAYORISTAS en Repuestos del Automotor.

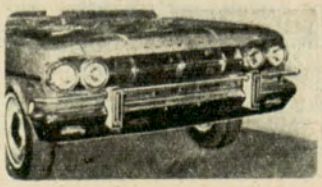


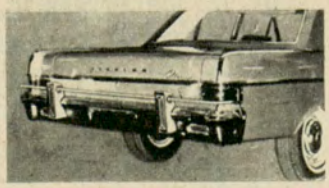


TAPIZADOS Y FUNDAS GUEYA S. A. Realizados en símil cuero y **Telgoflex.** Colocación en el acto. **Techos vinílicos** para su coche. Fiat, Renault y similares, desde **$ 6.500.** Fiat 1500, Peugeot y similares, desde **$ 8.500.-** Rambler, Falcon, Chevrolet y similares, desde **$ 9.500.-** Financiamos a sola firma hasta **10 meses** en: **Av. Libertador 2354, OLIVOS,** al lado del A.C.A.; **Centenera 1061; J. B. Justo 3124; Scaglia y Cecconi Della Pena, Montevideo 1901.**
Descuentos especiales a socios del A.C.A.





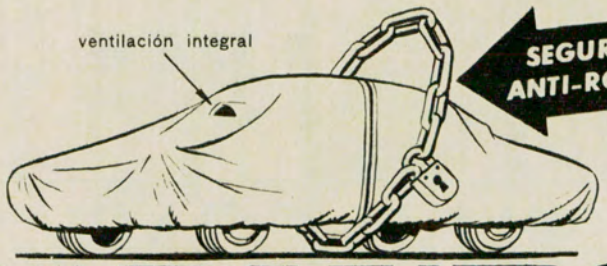




DANNY CARS S.C. fabricantes de **DEFENSAS y PARAGOLPES,** han creado especialmente para su **RENAULT 4L, FURGONNETTE 4F** y la línea **RAMBLER TORNADO JET** y ahora también para el **RILEY** y el **TORINO** en sus **tres** versiones, sus exclusivas **DEFENSAS INTEGRALES.** Colocación en el acto en **J. 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

Póngale la TAPA al INVIERNO!



desde $3.900

CON UN **TAPAUTO®** Bruno

Y su automóvil estará protegido del frío, la lluvia y el rocío. 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

Central LONERA Bmé. Mitre 2771 • Teléf. 87-9666-8481
Estacionamiento gratuito • Castelli 150

Remitimos al interior.



SEGURIDAD ES FELICIDAD
DEFENSAS PARA BALCONES
REY Hnos.

Ofrece su amplia experiencia en tejidos de alambres artísticos y comunes. Defensas especiales para protección de sus niños. Consúltenos.

RIVADAVIA 10912
T. E. 64 - 3168



ENCENDIDO VEGAS S. R. L.

Coincidiendo con el 26º aniversario, hemos habilitado en nuestro local propio un NUEVO SERVICIO DE AVANZADA ELECTROMECANICA PARA EL AUTOMOTOR. Este UNICO SERVICIO ELECTRONICO DEL PAIS permite un análisis y control al INSTANTE de su automóvil, a cargo de personal altamente especializado.

TALLER:
CAMPOS SALLES 2261/63
(altura Av. Cabildo 3300)
T. E. 70 - 4729

Repuestos y Accesorios deportivos: en nuestra sede central.
Av. CABILDO 3310/20 T.E. 70-5378

FUNDA CUBRE COCHE: La mejor garantía para que su vehículo no sufra los inconvenientes propios del invierno **(baja temperatura, lluvias, heladas y granizo).** Está fabricada con tela de algodón especial, cosida y soldada electrónicamente, revestida con policloruro de vinilo importado. **No raya, no se pega y es 100 x 100 impermeable. Ventilación integral.** Sumamente liviana (5 Kg.), de fácil colocación. Se fabrica para todas las marca y modelos de vehículos. Descuentos al gremio.



SU GARAGE PORTATIL.

PEDRO V. CAFFARENA,
J. B. Justo 6801-09
Tel. 69-6065 Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR
NO CERRAMOS AL MEDIODIA.

FERRY RUTA

Viaje sin inconvenientes
con su coche al Uruguay

PASAJES
TRANSPORTE
DE AUTOS
CAMIONES
MICROS
AL URUGUAY

Motonave "ATLANTIC"
TALCAHUANO 235 **T. E. 35-5265 - 5354**

Casa SEBRING

les ofrece la línea más completa en repuestos y accesorios originales para **PEUGEOT** a los mejores precios de plaza.

ANEXO repuestos y reparaciones de motores y bombas de inyección **DIESEL BOSCH**, consúltenos:

Av. DIAZ VELEZ 5180 **Bs. As.** **T. E. 88 - 4682**

autoclub sugiere

BICICLETAS

"HALCON"

Hay bicicletas Halcón en modelos para todas las edades, y con la misma prestigiosa marca, rodados de todo tipo.



POR SU SUAVE ANDAR, Bicicletas Halcón rinden el máximo de satisfacción en el deporte y los paseos. ● POR SU DURACION, Bicicletas Halcón están más "a punto" durante mucho más tiempo. ● POR SU CALIDAD, Bicicletas Halcón son el sueño de los pibes... y también de los grandes.

ES UN PRODUCTO MAS DE LA FAMOSA

LINEA "HALCON"

EN VENTA EN TODAS LAS JUGUETERIAS DEL PAIS!

Halcón

FABRICA Y VENTAS

LA AUTOMATICA

SOCIEDAD ANONIMA

Gral. MARTIN DE GAINZA 1022-26 T. E. 59 - 1703 - 59 - 5763 - 59 - 2550

POLICIA FEDERAL ARGENTINA

DIRECCION SEGURIDAD

DIVISION TRANSITO

CUERPO POLICIA DE TRANSITO

ABIERTA la INSCRIPCION de

500 AGENTES PATRULLEROS

CONDICIONES DE INGRESO

- Ser argentino nativo o por opción
- Tener el Servicio Militar cumplido
- Gozar de antecedentes honorables
- Tener salud compatible con el ejercicio de su función policial
- Aprobar el examen médico

INFORMES:

DIVISION TRANSITO

MORENO 1550
1er. piso - Oficina 144
CAPITAL FEDERAL

CUERPO POLICIA DE TRANSITO

MADARIAGA 6976
T. E. 60 - 3005
CAPITAL FEDERAL

SECCION RECLUTAMIENTO

LIMA 1684
CAPITAL FEDERAL

COMERCIO ALEMAN CON AMERICA LATINA

EL boletín semanal del Departamento de Prensa e Información del Gobierno Federal Alemán ha realizado un detallado análisis de las relaciones entre la República Federal de Alemania y la América Latina en 1966. Señala el caso de que el intercambio comercial con el Mercado Común Centroamericano se haya desarrollado de manera mucho más homogénea que con los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (A. L. A. L. C.). Mientras que las exportaciones alemanas a los países de esta asociación experimentaron en 1966 un aumento del 18,3 por ciento, las exportaciones de esas naciones a la República Federal Alemana descendieron en un 3 por ciento en relación con el año precedente En cambio, las exportaciones alemanas a la América Central no se incrementaron más que en 1,6 por ciento, elevándose las importaciones alemanas de dichos países a un 6 por ciento.

Agrega que el principal cliente y proveedor siguió siendo en 1966 Brasil, país al que correspondió el 17,4 por ciento del volumen del comercio total con América Latina.

DESDE ESTE AÑO HAY MAS SEGURIDAD EN LA UNION

LA Cámara de Representantes de los Estados Unidos consideró el proyecto de ley anteriormente aprobado por el Senado de ese país, en el cual se establecían precisas e importantes normas para ser observadas por las fábricas de automotores para la construcción de los vehículos destinados al público, con el fin de dotarlos de un mínimo de elementos de seguridad para el conductor para el caso de accidentes. La sanción aprobada en la Cámara baja modificó en forma parcial la media ley del Senado, ampliando considerablemente sus alcances, tanto en lo que se refiere a los "standards" de construcción y cantidad de elementos de seguridad con que deben cumplir las productoras como a la organización de oficinas del gobierno especializadas en cuestiones de asesoramiento y contralor de las medidas de seguridad exigidas. Estas medidas han empezado a regir, para los coches nuevos, desde el 1º de enero de este año, pero se prevé también su aplicación obligatoria para los coches usados, a partir del 1º de enero de 1968.

CHANGUITO SOÑADOR

Por EVARISTO GONZALEZ ARENAS

Para Autoclub
Ilustró Villafañe

ATAVICAS reminiscencias se habían condensado en el espíritu del *changuito* Prudencio, que vivía su mundo interior; parecía que había nacido solamente para adorar estrellas. Desde temprana edad sufrió la sugestión irresistible del inconmensurable cosmos poblado de ignotos mundos y brillantes soles nocturnos que reverberaban en las profundidades del espacio, como si fueran fantásticas luciérnagas. Ese incomprensible centelleo que miraba obsesionado todas las noches, lo sumían en un inquieto ensueño; ese cielo apretado de luces, en las noches negras que brillaban como en un abismo, le arrancaban preguntas que él no sabía contestar.

Tendido sobre los cueros caprinos, las manos debajo de la cabeza, en esas noches de vigilias estivales, quedaba prisionero del misterio del cielo, donde sus ojos se perdían en la luminosidad de los remotos astros que, brillantes, parpadeaban en la distancia y cuando los miraba fijo, hasta le parecía que le hacían señas.

—*¿Qué habrá arriba?* —se preguntaba a menudo.

Los cabreros conocían su historia. Lo vieron crecer y andar siempre detrás de las cabras. Era el mejor pastor de la comarca. A veces, los viejos serranos le entregaban sus animales para que los cuidara. Sorteando precipicios y aprovechando atajos, conducía a las cabras a los altos y fértiles prados, donde las hacía pastar. Allí, perdido entre los cerros, permanecía semanas enteras, acompañado solamente de sus pensamientos y de su quena, cuyas sentidas melodías telúricas se las dedicaba a los astros. Colmaba su alegría cuando el ardiente Febo cumplía su diaria jornada y pensaba que, cansado el astro de andar vagando por entre las nubes, se retiraba a dormir detrás de los más altos picos de la cordillera. Dominador él de las cumbres y valles, soportó siempre el castigo de los vientos blancos y mitigó su hambre y fatigas con la coca, yerba que le daba energías compensadoras a su organismo para pasar las noches a la intemperie.

Cuando los cabreros lo sorprendían sobre algún peñasco oteando el cielo, meneaban la cabeza dando a entender con gestos que el *chango* había nacido trastornado, a causa del susto que sufrió la madre la noche del terremoto, poco antes de que él naciera.

Ña Celestina sufría por la curiosa rareza de su *churi*, al que en la comarca tenían por loco. Ella sabía que no era cierto, pero no podía adivinar por qué él se pasaba las noches enteras mirando el cielo. Su alma de madre comenzó a comprender a su hijo. La afición obsesionante de su *chango* la hizo pensar que quizá todo fuera por imperativo de su edad y que, sin él saberlo, la ley natural de la vida comenzaba a torturar a su espíritu de muchacho fuerte y sano. Para curarlo, se le ocurrió traerle una joven serrana para que él recreara sus ojos en su flexible cuerpo, ceñido como un junco, y se enamorara.

Una gran pena le invadía cuando los otros cabreros, sonriendo, respondían a sus preguntas:

—*¿Vieron a mi churi?*

—*Sí, 'ta en loj cerros espiando qu' el sol se dentre pa' mirar el cielo...*

Sabía ella cuál era la intención de quienes conocían la incomprensible afición de su hijo de mirar las estrellas y que jamás en la comarca se le conoció rareza igual a otro *chango*. Se desesperaba, esperándolo.

✕

Después de muchos días de estar perdido entre los peñascos, un atardecer apareció de nuevo en el valle arreando el hato de cabras. Los animales llegaron retozones y él fue entregándolos a cada uno de sus dueños.

—*'Tan gordas* —le dijo a *ño* Ponciano.

El viejo comenzó a contarlas.

Yéndose, el *chango* le gritó:

—*'Tan todas, pero cuéntelas no más.*

—*Sí, no sea que me aigás perdío alguna por comerte las estreyas.*

Las palabras del viejo sonaron en los oídos de *ña* Celestina como un azote. Su hijo, que la vio parada en la puerta del rancho, le dijo:

—*No li' aga caso, mama.*

Los animales, conocedores de la querencia, enderezaron hacia el corral de pircas; mientras él encerraba las suyas en el chiquero, su madre le calentó la comida.

Sentado en el suelo y con el plato entre las piernas, gustando su contenido, exclamó:



—*¡'Ta rico el locro, mama!*

Silenciosamente seguía ella sus movimientos. Trataba de adivinar si era cierto que su hijo estaba loco, como todos decían. Sin levantar la cabeza del plato y sin mirarla, lo vio que sonreía secretamente.

—*¿'Tas contento?*

—*Ah, já.*

Miraba a su *churi* y no sabía cómo abordar el tema que había pensado para salvarlo. Al fin le preguntó:

—*¿Querís que te traiga a la Teodosia pa' que viva con nosotros?*

—...

—*Me ha dicho que te quere.*

—*¡Ah, já!*

—*¿Y voj qué decís, aha?*

—*Nada, mama.*

La pregunta materna lo hundió en el mutismo. Un silencio molesto los envolvió. Afuera, como un himno a los astros se oía el sinfónico concierto de los bichos negros. Una brisa suave y templada traía de los altos valles el perfume de las flores silvestres. El *chango* dejó su plato, recogió unos cueros y fue a tirarse boca arriba en una roca y se quedó mirando el cielo tachonado de titilantes estrellas.

⋇

Se le acercó la madre. Estaba quieto, parecía dormido. Ella conocía sus insomnios. Sabía que le venían cuando extasiado se quedaba mirando la bóveda celeste. Silenciosa, se sentó a su lado. Preocupada, lo observaba. El viento era cálido y suave; como un susurro le sopló ella al oído:

—*¿No te cansás de mirar al cielo?*

—*¡Es tan lindo!*

—*¡Te 'tas enfermando!*

—*No'ai ser mama.*

Prudencio callaba su recóndito secreto; nadie podría comprenderlo. El, en su contemplación sideral había descubierto una misteriosa estrella que obsesionante resplandecía en el firmamento. Cuando sus sus ojos ansiosos la buscaban en medio de esa inmensa bruma que forma la Vía Láctea, la percibía temblorosa, titilante, y noche tras noche, subyugante, se le ofrecía nimbada de luz. Al principio se mostraba tímidamente esquiva. Extasiado la contemplaba y le parecía que ella también lo espiaba; aparecía y desaparecía en el misterioso arcano, semejante a esos astros flamígeros que son regidos por las inmutables leyes del Universo, que irrumpen de pronto en el espacio fugazmente luminoso, y otra vez se pierden en la insondable oscuridad de la esfera celeste

—*La Teodosia te quere.*

El, que ya había penetrado en la zona ideal de su quimera, no la oyó. Seguía con sus ojos clavados en el cielo. Miraba a su estrella. Se le antojó pensar que desde lo alto también ella lo miraba. Su ilusa concepción le hizo creer que su estrella ya se había familiarizado con él y que esa noche, como una sutil coqueta, se le ofrecía con sus mejores galas que cambiaba en cada cita: lucía su vaporoso traje de color rojo de fuego. Nunca la vio tan hermosa en su ostentación nocturna. Su hechizo se trocó en pasión, y en su febril fantasía imaginó que su utópico amor, estelarmente era correspondido.

—*La Teodosia te quere* —volvió a decirle su madre.

—*Yo, mama, quero a mi estrella.*

—*¡'Tas enfermo m' hijo!*

—*Las estreyas hablan, mamá. Las otras noches, ¿sabe? de repente se asomó por detrás de los cerros. Como yo no la viera, triscó sus dedos y llamándome fue a esconderse detrás del Aconcagua. Levanté entonces una inmensa escalera y fui a su encuentro. Emocionado, temblé al verla tan linda...*

—*¡'Tas mal m' hijo!*

—*Su atavío había sido urdido con el blanco inmaculado de la nieve e hilvanado con las sutiles hebras de los rayos del sol. Dormía; su traje tenía la magia del tul impalpable del firmamento.*

—*¡'Tas perdido m' hijo!*

—*¿Sabe mama qué me dijo?*

—*¿Qué?*

—*"Ven conmigo, amor mío, yo te haré que duermas en mi regazo", y me hizo posar la cabeza en su falda de luz...*

—*¡Pobre m' hijo!*

—*Me hizo caricias.*

Angustiada, la pobre madre lo compadecía y él, como si no la oyera, le seguía contando.

—*"Te quiero, y para que no tengas celos, me dijo, mama, en mi mundo sideral nunca le declaré mi amor a los astros que me asediaban ni rocé jamás con mi temblorosa mano la velluda cabeza de ningún monstruo cometa, los que envejecen a mi alrededor.*

—*¡Pobre churi, deliras!*

—*Mis manos, que la acariciaban, guardan donde usted las ve, mama, la sensación de su luminoso rostro que yo palpé.*

—*¡Pobre m' hijo. Tienen razón, 'tas loco!*

—*Quise abrazarla, pero su cuerpo, que era de luz y de aire, se desvaneció.*

—*¡Pobre mi churi, 'tas enamorau de la hija de Dios!*

—*Sabe, mama, la luminosa estreya de ese anochecer triscó otra vez sus dedos de luz, y protegida por el albor del nuevo día, comenzó, como aura mesmo, a esfumarse en la inmensidad celeste.*

—*¡Mal'aya las estreyas!* —gimió su madre.

Desesperado, él gritó:

—*¡No te vayas, estreya de mi alma!*

⋇

Ña Celestina suavemente despertó a su hijo. El sol ya caldeaba la



atmósfera. Se irguió el *chango* sobre la roca, y al adelantar un paso para ir en pos de su estrella, que comenzó a perderse en la brumosa distancia, encontró el vacío. Como si allí se hubiera terminado el mundo, resbaló y rodó por el suelo.

Entristecida, la anciana comprobó que su *churi*, por querer profanar el secreto de Dios, había quedado ciego. •



ITINERARIO MISIONERO

Por JULIO EPSTEIN *Para Autoclub*

ME complazco en formular aquí algunas sugestiones para los que quieran visitar a Misiones en automóvil.

La mejor época para hacerlo es de setiembre a octubre en razón de las mayores precipitaciones, que aumentan el caudal de las cataratas, el brillo de la vegetación y el florecimiento de las orquideáceas. No obstante, a aquellos que gustan de la natación, les aconsejo esperar algo más, pues el agua de los ríos todavía está muy fría.

Este aumento de las lluvias empeora los caminos, en su mayor parte de tierra. En Misiones circulan eficazmente toda clase de vehículos, estando provistos de ruedas "barreras" (no pantaneras). Quedando excluidos los demasiado pequeños. El Fiat 600 y el Citroën son sumamente barreros. Al 4-L se le empastan las ruedas traseras. Conclusión: Cualquier coche camina en el barro siempre que tenga "barreras" o cadenas.

Procure llevar una pala. Una soga de nylon también será de gran utilidad.

Si llueve, desinfle las gomas con un medidor de presión; en autos livianos, 18 adelante y 21 atrás. Cuidado en las bajadas: no frene ni desembrague, use la segunda.

De noche es frecuente que los caminos tengan un solo faro, y a veces ninguno.

Traiga una buena provisión de repelente. Si encuentra una víbora será una gran casualidad.

El alojamiento más seguro y cómodo en Misiones es una buena carpa. Asesórese con un mochilero experto.

Durante las tormentas los árboles suelen caer, recuérdelo al acampar. Lleve algunas prendas de abrigo, de noche suele refrescar bastante.

En muchas localidades podrá comprar hielo. En Posadas, en la Quilmes; en Eldorado: Heladería Carlitos en km. 8. En otras partes es fácil informarse.

Incluyo un mapa para el cruce de Rosario.

Al pasar por Santa Fe hago notar a las autoridades del Automóvil Club la necesidad de que los socios dispongan de duchas en las filiales cuando realizan largos viajes, cosa que en esta ciudad no ocurre.

Creo, además, que debiera darse a los socios de otras provincias un trato preferencial en lo que respecta a lavado de chasis, engrase, cambio de aceite, etc. En los numerosos viajes realizados a través de la república muy pocas oportunidades tuve de utilizar dichos servicios, en razón de que siempre los socios de la localidad tenían ocupados todos los turnos. Repito que podría hacerse una excepción para los que vienen de lejos.

Lleve suficiente agua y comestibles al cruzar Corrientes. Visite la Virgen de Itatí.

Bueno, ya estamos en Misiones. Las bellezas de esta provincia no terminan en las Cataratas del Iguazú. También existen muchos lugares dignos de una visita.

Suba a Cataratas por la ruta 12; regrese por la misma hasta Eldorado, desde allí vaya a San Pedro, sobre la ruta 14; por esta ruta y luego por la 212, visite El Soberbio. Desde allí retorne al Cruce y llegue hasta Campo Grande, desde donde, por la ruta provincial 8, llegará a Alba Posse. Tome entonces la número 105 a Oberá. En este recorrido habrá usted visitado, enmarcadas en las inigualables bellezas selváticas, las siguientes curiosidades turísticas:

Ruinas de San Ignacio, la *casa de Horacio Quiroga* y el puerto de dicha localidad; *Salto Tabay*, después de la localidad de Jardín América, lugar de belleza incomparable, con comodidades para camping gratuitas; *Salto Capiovy*, curiosa cascada a 100 metros de la ruta 12 en la localidad de Capiovy; *Arroyos Piray Guazú y Piray Miní*, en las cercanías de Eldorado, piletas de natación de aguas transparentes donadas a Misiones por la naturaleza, enmarcadas de exuberante vegetación, con gratuitas comodidades de camping. Lugar ideal para acampar; *San Pedro*, sobre la ruta 14, con sus gigantescas araucarias; *El Soberbio*, sobre el Río Uruguay, de aguas transparentes, en hermosos meandros sobre la frontera brasileña; *El Salto Moconá*, de varios kilómetros de extensión, a 6 horas de lancha de aquella localidad, un viaje inolvidable a un lugar del Paraíso; *El Salto Misterioso*, a 8 kilómetros de la ruta 14. Una gruta sobre la que salta el agua, sucesión de cascadas en medio de la manigua; *El Salto Encantado*, soberbio espectáculo selvático en el kilómetro 212 de la ruta 14; *Alba-Posse*, romántica aldea sobre un río de ensueño.

Balsa para automóviles al Brasil.

Oberá, capital del monte.

Esta es una lista que podría ampliarse largamente; es sólo una sugestión para que aquellos que visitan nuestra provincia no pasen de largo por lugares de gran belleza.•



NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

Como resultado del proceso de renovación de autoridades llevado a cabo recientemente en el Automóvil Club Argentino de conformidad con disposiciones estatutarias, los cuerpos directivos de la Entidad han quedado integrados del siguiente modo:

COMISION DIRECTIVA

Presidente
Dr. César C. Carman

Vicepresidente 1º
Dr. Horacio Rivarola

Vicepresidente 2º
Ing. Mario L. Negri

Secretario
Dr. Walter Saborido

Prosecretario
Dr. Plácido Seara

Tesorero
Sr. Federico Lajud

Protesorero
Esc. Roberto V. Vitale

Vocales titulares

Sr. Héctor Azpiri.
Comodoro Ernesto Enrique Baca.
Sr. Lucilo del Castillo.
Esc. Enrique F. Ghezzi.
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli.
Sr. Enrique González Vidal.
Dr. Roberto N. Lobos.
Dr. Manuel M. Pérez Taboada.
Sr. Ovidio Horacio Salgueiro.
Sr. Marcos Victorica.

Vocales suplentes

Esc. Eduardo Casás.
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú.
Sr. Jorge Eitel Collinet.
Ing. Emilio E. J. Ferro.
Sr. Alejandro C. G. Giono Giardino.
Ing. Abel M. Lissarrague.
Dr. Eduardo A. Ortiz.
Vicecomodoro (R) Gustavo J. Tornquist.

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente: Dr. Ricardo E. Aráoz.

Secretario: Sr. Guillermo O. Mirás.

Delegados titulares

Dr. Ernesto J. Aberg Cobo.
Dr. Juan Aguirre Lanari.
Gral. de Brig. Gualterio Ahrens.
Sr. Jorge Alvarez Trongé.
Ing. Darío H. Anasagasti.
Dr. Marcelo Aranda.
Sr. Alejandro B. Aráoz.
Dr. Ricardo E. Aráoz.
Sr. Nicanor J. Arévalo.
Dr. Eduardo Astarloa.
Sr. José Antín.
Dr. Mariano Manuel Balverde.
Esc. Héctor Barbosa Sarmiento.
Dr. René Baron.
Sr. Juan J. Basso.
Sr. Juan Antonio Baudrix.
Dr. Juan J. Beretervide.
Sr. Antonio Bernárdez.
Dr. Benedicto Antonio Bianchi.
Sr. León Billet.
Sr. Enrique Boltshauser.
Sr. Asdrúbal Bosio Blosi.
Dr. Juan C. Brandán Aráoz.
Ing. Enrique Luis Brane.
Ing. Mauricio Braun Menéndez.
Sr. Arturo C. A. Buxton.
Sr. Rafael Cabal.
Sr. Arturo Francisco Caldas.
Dr. Carlos Alberto Camuyrano.
Sr. José M. Canale.
Ing. Luis de Carli.
Sr. Ricardo Casal.





En el estrado, durante la sesión constitutiva de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, aparecen, de izquierda a derecha, el titular de la Entidad, doctor César C. Carman; el delegado titular, doctor Abel Sánchez Díaz; el presidente de la Asamblea, doctor Ricardo E. Aráoz; el secretario del mismo cuerpo, señor Guillermo O. Mirás, y la delegada, señora María Celia Anzoátegui de Schlieper. En la foto de abajo se aprecia una vista parcial de los asistentes a dicha sesión, luego del proceso de renovación de autoridades de la Entidad.

NUEVA INTEGRACION DE LOS CUERPOS DIRECTIVOS

Arq. Miguel Angel Cesari.
Dr. Enrique Cifuentes.
Sr. Victorio Coppoli.
Dr. José María Costoyas.
Dr. Ricardo C. J. Crespo.
Sr. Jorge Crotto Posse.
Dr. Enrique A. Dacharry.
Sr. Jorge Defferrari.
Dr. Antonio M. Delfino.
Sr. Carlos Mario Denna.
Sr. Alberto De Ridder.
Dr. Héctor G. Doblas.
Dr. Félix G. Elizade.
Dr. Luis Esparbe.
Ing. Juan M. Fernández Saralegui.
Dr. Armando Roberto Fiorito.
Dr. Héctor M. Freyre.
Dr. Horacio Frías Pasman.
Sr. Juan A. Gaudino.
Sr. Rafael Gaudio.
Sra. Sara Pradère de Gayan.
Esc. Pedro L. González Victorica.
Dr. Marcelo Gowland Acosta.
Sr. Virgilio Gregorini.
Dr. José Grinstein.
Dr. Alejandro von der Heyde.
Dr. Alfonso Hourcade.
Dr. Horacio Alberto Hueyo.
Sr. Antonio F. Isolabella.
Esc. Gerardo Iturbe.
Dr. Carlos Khoury Sola.
Dr. Jorge Lastiri Ruiz.
Sr. Raúl Lottero.
Dr. Guillermo R. Löwe.
Dr. Luis Norberto Magnanini.
Sr. Francisco Marino.
Sr. Felipe Marvaso.
Esc. Juan María Mathet.
Sr. Guillermo O. Mirás.
Sr. José M. Monasterio.
Dr. Guillermo Moreno Hueyo.
Dr. Jorge M. F. Murga.
Ing. Bartolomé Naón.
Sr. Federico Ochoa.
Ing. Mariano C. Otamendi.
Sr. Luis Alfredo Ottonello.
Sr. Secundino Parada.
Arq. Raúl G. Pasman.
Sra. Elsa Shaw de Pearson.
Sr. Ernesto Peña.
Dr. Salvador Perrota.
Sra. Annette M. G. Peters.
Dr. Luis Petraglia.
Sr. Hugo Enrique Pigni.
Ing. Eduardo Pous Peña.
Ing. Enrique Resnicovsky.
Dr. Adalberto Reynal O'Connor.
Sr. Teodoro Rigamonti Rappi.
Sr. Raúl Riganti.
Esc. Horacio Ringuelet.
Dr. Rogelio Rivero.
Dr. Luis Rodríguez Irigoyen.
Dr. Abel Sánchez Díaz.
Dr. Juan M. Sanguinetti.
Sra. María C. Anzoátegui de Schlieper.
Sr. Augusto H. Sturla.
Sr. Alejandro Udaondo.
Ing. Justo J. Urquiza Anchorena.





Dos aspectos del recinto de sesiones de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, que preside el doctor César C. Carman, durante la reunión constitutiva realizada por dicho cuerpo después de cumplido el proceso de renovación de autoridades de la Entidad.

Dr. Luis María Zambrano.
Esc. Víctor Guillermo Zemborain.

Delegados suplentes

Sr. Alberto Atorrasagasti.
Sr. Arturo Vainstok.
Sr. Carlos A. Vaquer.
Sr. Juan Manuel Bordeu.
Sr. Carlos T. Bosch.
Sr. Enrique Kirilovsky.
Sr. Thilo Martens.
Sr. Roberto Díaz Muñoz.
Sr. Pedro Guglielmino.
Sr. Jorge Isely.
Sr. Antonio de la Fuente.
Sr. Nojem Epelholc.
Sr. Hernán Hugo Frega.
Sr. José Antonio Garín.
Sr. Oscar A. Gálvez.
Esc. Hipólito García Segret.
Sr. Luis A. Pinto Kramer.
Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo.
Dr. José A. Lazcano.



Integrantes de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, que preside el señor Eduardo Del Piano, durante la reunión constitutiva de dicha comisión.

Sr. Salvador López Mansilla.
Rvdo. Padre Héctor M. Marcone.
Sr. Guillermo C. Micheo.
Sr. Rodolfo Maglia.
Sra. Elena M. R. de la Cárcova.
Esc. Francisco Oliver.
Sr. Carlos Peña Méndez.
Sr. Ricardo Pedreira.
Sr. Julián Pérez Martin.
Sr. Carlos Pablo Piatti.
Dr. Jorge B. Prats.
Sr. Alberto Lee Brenan.
Sr. Roberto Russo.
Dr. Enrique B. Sabena.
Sr. Félix E. Sarlangue Verdeau.
Dr. José Almeyda Huerta.
Sr. Federico E. Senz.
Sr. Alfredo Juan Sixto.
Sr. Eduardo Smith Molina.
Ing. Boris Sternberg.
Sr. Francisco Turon.
Sr. Chafik Zaffar.
Sr. Víctor A. Fignoni.

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente: señor Eduardo Del Piano; Vicepresidente: doctor Adolfo M. Díaz; Secretario: doctor Luis F. Orcoyen; Vocales titulares: doctor Fernando González Canicova; señor Norberto S. Paoletti; Vocales suplentes: doctor Esteban Balay García; señor Luis J. R. Méndez Calzada, señor Oscar San Miguel.

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente: Dr. José Canasi; Secretario: doctor Enrique J. R. Sojo; Vocales:



El presidente de la Junta Electoral, doctor José Canasi, proclama a las autoridades electas del Automóvil Club Argentino.



Parte del público asistente al acto de proclamación de las autoridades electas del Automóvil Club Argentino. La ceremonia tuvo lugar en la sede central de la Entidad el 4 de mayo último.

doctor Ricardo A. Bassi; doctor Roberto López Novillo; doctor Angel Maccarrone; señor Ramón J. Santamarina.

COMISIONES ASESORAS
Fueron designados sus presidentes

A propuesta del presidente de la C. D. del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, en la sesión realizada el 10 de mayo último el referido cuerpo aprobó la designación de presidentes de Comisiones Asesoras, de acuerdo con la siguiente nómina:

Actividades Culturales: Dr. Manuel Pérez Taboada.

Arquitectura y Construcciones: Señor Alejandro Giono Giardino.

Asuntos Inmobiliarios e Inversiones: Señor Héctor Aizpiri.

Asuntos Internacionales: Dr. César C. Carman.

Asuntos Jurídicos: Doctor Horacio C. Rivarola.

Biblioteca: Esc. Eduardo Casás.

Carreras: Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli.

Cartografía: Ingeniero Mario L. Negri.

Casas Adheridas: Doctor César A. Gaibiso.

Casas rodantes: Señor Marcos Victorica.

Caza Deportiva: Señor José A. Nazar Anchorena.

Conservación de Edificios: Señor Angel Mussi.

Convenios Laborales: Doctor Esteban Balay García.

Economía y Finanzas: Señor Federico Lajud.

Escuela de Mecánica: Esc. Roberto V. Vitale.

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito: Señor Alfonso Castellanos Esquiú.

Estaciones de Servicio - Régimen de Explotación y Tarifas: Señor Ovidio H. Salgueiro.

Estaciones de Servicio - Servicios e Inspecciones: Señor Enrique González Vidal.

Estatuto, Reglamentos y Convenios de Concesiones: Doctor Manuel Pérez Taboada.

Filiales y Delegaciones: Escribano Roberto V. Vitale.

Financiera de Autoclub: Ingeniero Mario L. Negri.

Forestación y Parques: Ingeniero Ricardo M. Pearson.

Hotelería, Moteles, Restaurantes y Confiterías: Señor Lucilo del Castillo.

Licitaciones, Adquisiciones y Ventas: Escribano Roberto V. Vitale.

Medicina, Higiene y Servicios Asistenciales: Doctor Walter A. Saborido.

Museo del Automóvil: Señor Raúl Fernández de Monjardín.

Nuevos Servicios Sociales: Señor Jorge Eitel Collinet.

Prioridad y Necesidades: Escribano Enrique F. Ghezzi.

Promoción de la Capital Federal, Gran Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires (Con excepción de la zona aledaña a la costa del Paraná y la región del Delta): Cap. de Navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.

Promoción de las Provincias del Noroeste, Catamarca y La Rioja: Señor Luis J. R. Méndez Calzada.

Promoción de las Provincias Cordilleranas, San Juan, Mendoza, Neuquén y San Luis: Comodoro Ernesto E. Baca.

Promoción de las Provincias del Litoral, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones: Señor Ovidio H. Salgueiro.

Promoción de la Costa del Paraná y Región del Delta, en la Provincia de Buenos Aires: Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist.

Promoción de las Provincias de Entre Ríos y Santa Fe: Señor Jorge Eitel Collinet.

Promoción de las Provincias de Río Negro y Chubut: Ingeniero Emilio E. J. Ferro.

Promoción de las Provincias del Norte, Salta, Jujuy y Tucumán: Señor Oscar San Miguel.

Promoción de la Provincia de Santa Cruz y Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas del Sur: Señor Enrique González Vidal.

Promoción de las Provincias del Centro, Santiago del Estero, Córdoba y La Pampa: Señor Marcos Victorica.

Personal: Doctor Walter A. Saborido.

Pesca: Señor Lucilo del Castillo.

Producción y Propaganda: Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist.

Publicidad y Prensa: Doctor Roberto N. Lobos.

Patagonia: Ingeniero Emilio E. J. Ferro.

Recreos y Campamentos: Escribano Eduardo Casás.

Recreo del Delta: Señor Federico Lajud.

Régimen de Garages y Estacionamiento: Cap. de Navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.

Régimen de la Propiedad del Automotor: Señor Marcos Victorica.

Relaciones Públicas: Señor Enrique González Vidal.

Revista Autoclub: Doctor Roberto N. Lobos.

Seguros: Doctor Manuel Pérez Taboada.

Socios, Quejas y Reclamaciones: Doctor Eduardo A. Ortiz.

Telecomunicaciones: Cap. de Navío ing. Luis M. A. Gianelli.

Turismo Nacional e Internacional: Doctor Plácido Seara.

Vialidad, Educación Vial y Tránsito y Señalamiento: Ingeniero Abel M. Lissarrague.

RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

De acuerdo con nuestros propósitos de dar a conocer periódica y regularmente a los socios del Automóvil Club Argentino, por intermedio de esta Revista, ciertos aspectos fundamentales de las actividades de la C. D. de esta Entidad, en cuanto evidencian su preocupación por su desarrollo, a continuación mencionamos algunas de las resoluciones del Cuerpo que importan inversiones sustanciales en mejoras, obras o servicios, y otras que también interesan al progreso y la eficacia de la Institución:

A. SESION DEL 29/III/1967:

1.- ESTACION SANTIAGO DEL ESTERO, reparación techos: $ 150.000.—

2.- ADQUISICIONES VARIAS: a) Bienes de uso: $ 6.267.324.—; b) Bienes para venta a los socios: $ 11.104.354.—; c) Bienes de capital: $ 50.005.905.—; Total: $ 67.377.583.—

3.- ESTACION BELGRANO: Se autoriza el pago a la Municipalidad de Buenos Aires de $ 2.148.540.— (más $ 1.397.— en concepto de "Derechos de Oficina"), por la repavimentación de las calles con que linda la Estación.

4.- ESTACION RIO CUARTO: $ 309.230.— para la pavimentación de la calle Pedro Zani, lindante con aquélla.

5.- ESTACIONES DE SAN MARTIN DE LOS ANDES, TRAFUL y LAGO MASCARDI, obras de ampliación: en conjunto, pero en partidas individuales, $ 7.645.865.-

6.- CONVENIO CON EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA, que instalará una sucursal en el Subsuelo de la Sede Central del A. C.A. Aprobado.

7.- Obras de dragado en el RECREO DELTA, $ 3.237.500.

B. SESION DEL 12/IV/1967:

1.- ESTACION OLIVOS, instalación sanitaria: $ 117 mil.

2.- ESTACION NAPALEOFU, trabajos de herrería en la fosa: $ 163.000.—.

3.- ESTACION BARRACAS, instalaciones sanitarias y dos bombas lavadoras de agua: $ 275.000.—.

4.- ADQUISICIONES VARIAS: a) Bienes de uso: $ 3.044.202.—; b) Bienes para venta a socios: $ 9.137.196.—; c) Bienes de capital: pesos 8.706.263.—. TOTAL: pesos 20.887.741.—.

5.- Donación al A.C.A. de un terreno de 8.000 m² en ALTA GRACIA, sobre Ruta Nº 36: se acepta.

C. SESION DEL 26/IV/1967:

1.- ESTACION RIO CUARTO, arreglo de los techos: $ 107.000.—.

2.- ADQUISICIONES VARIAS: a) Bienes de uso: $ 5.977.111.—; b) Bienes para venta a socios: 3.357.584.—; c) Bienes de capital: pesos 18.432.259.—. TOTAL: pesos 27.766.954.—.

3.- CERES (Santa Fe), contribución de mejoras de pavimentación. Ruta Provincial Nº 2: $ 433.404.—.

4.- Se estudia la instalación de campings en PASO DE LA PATRIA (Corrientes), LA FALDA y LAGUNA MAR CHIQUITA (Córdoba).

5.- Servicios de peluquería y anexos, para socios y socias, en la ESTACION ONCE (a inaugurarse): pesos 4.148.068.—.

D. SESION DEL 10/V/1967:

Fue solamente la sesión de constitución del cuerpo, a raíz de la renovación de autoridades, sobre la que informamos en otro lugar de esta edición.

E. SESION DEL 10/V/1967:

1.- Se aprueba el "organograma" correspondiente a una reestructuración de los cuadros superiores de la administración del Club. Atendiendo a la importancia de la medida adoptada y a su segura proyección sobre la dinámica de la Entidad en el futuro inmediato, en otra parte de esta misma edición suministramos una información completa sobre la nueva estructura, que entra inmediatamente en vigencia.

2.- ESTACIONES DE CHIVILCOY, CARMEN DE ARECO Y 9 DE JULIO: quedan incluidas en el Plan de Forestación a ser desarrollado en 1967.

3.- Inmueble del A.C.A. en la AV. VELEZ SARSFIELD: Se autoriza la inversión de $ 400.000.— para modificaciones y ampliaciones de los servicios sanitarios.

4.- ADQUISICIONES VARIAS: a) Bienes de uso: $ 7.332.223.—; b) Bienes para venta a socios: $ 9.564.545.—; c) Bienes de capital: pesos 10.064.702.—. TOTAL: pesos 26.961.470.—.

5.- Se toma nota de la cesión de 4 viaductos del Ferrocarril San Martín con destino a la ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO DEL A.C.A., cesión efectuada por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

6.- Embarcaciones para el RECREO "LAGUNA CHASCOMUS": Se autoriza la inversión de hasta $ 2.300.000.— para la adquisición de veinte lotes construidos con material plástico, de una eslora de 4,08 m, manga 1,76 m y 0,70 m de puntal, con doble fondo estanco y otros detalles técnicos de avanzada.

7. PLANO DE MAR DEL PLATA: Se toma conocimiento de la puesta en circulación de una edición de 50.000 ejemplares oportunamente autorizada. La entrega será gratuita para los asociados, aunque el costo de dicha edición fue de pesos 462.500.—.



Aspecto parcial del pabellón del "Centro Turístico del Delta", habilitado por el Automóvil Club Argentino, que incluye el gran salón comedor, con capacidad para 700 comensales.

Amplio desarrollo del "Centro Turístico del Delta", donde el A. C. A. ya habilitó importantes obras

En su propósito de brindar mayores y mejores servicios a los asociados, el Automóvil Club Argentino se encuentra abocado a la ejecución de una importante obra en el Delta del Paraná, denominada "CENTRO TURISTICO DEL DELTA".

En un predio de 28 hectáreas, ubicado sobre la margen izquierda del río Luján, a 35 minutos aproximadamente, de marcha, por vía fluvial, se han proyectado una serie de obras y mejoras en etapas sucesivas, que en su conjunto avalan la denominación dada a esa nueva dependencia para solaz de socios y familiares.

En su primera etapa, ya cumplida, se ha habilitado un moderno y amplio restaurante, con una capacidad para más de 700 comensales, que ya está a disposición de los asociados y donde, aparte de un servicio de parrilla, se sirve un menú fijo a m$n 400, excluyendo laudo y bebidas.

Entre las obras complementarias de importancia es preciso destacar algunas, tales como el pabellón sanitario con duchas, la planta potabilizadora de agua y la instalación de dos grupos electrógenos ya en funcionamiento.

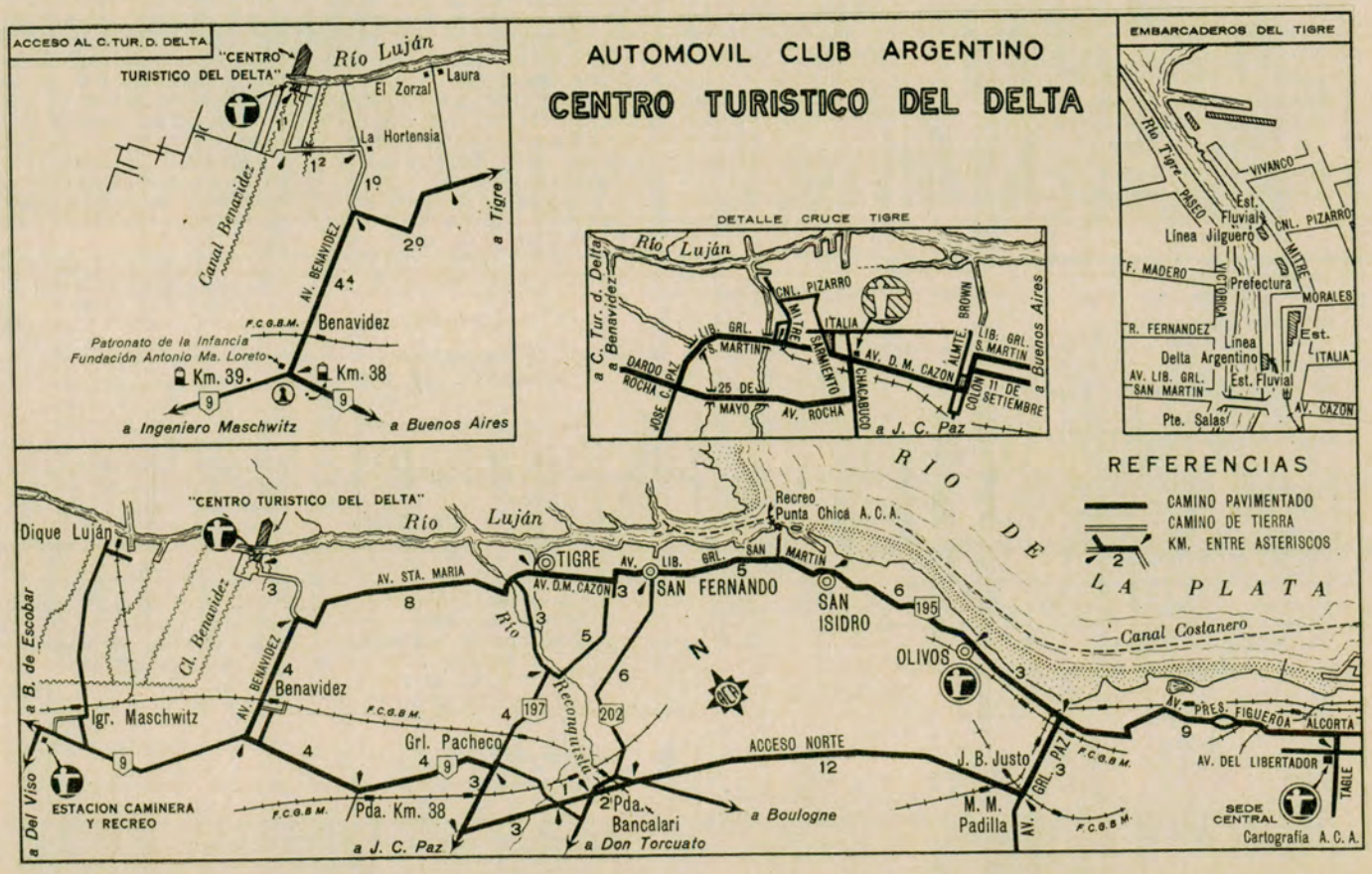
La actual realización es la parquización de un amplio sector, donde se ubicarán mesas y bancos, dispuestos convenientemente en una forestación agradable, con sus servicios de agua, etc. Se agrega también a ello un parque infantil dotado con los más diversos juegos.

Un gran espejo de agua interior, con playa para balneario, dársena y muelle para amarre de embarcaciones deportivas y una mayor extensión de parque, son las obras que se inician en estos momentos.

Para facilitar el acceso por carretera (ver plano), sobre la margen derecha del río Luján, o sea frente mismo al Centro Turístico mencionado, se ha habilitado una playa para estacionamiento de automóviles donde, además, se encuentra en construcción una dársena para reabastecimiento de combustible, tanto para embarcaciones como para coches.

La entidad mantiene un servicio de lancha para cruce del río Luján para los socios y familiares que llagan al lugar por camino.

Desde Tigre, estación fluvial, escalera 2 y muelle en la calle General Mitre y Coronel Pizarro, parten las lanchas de las líneas Delta Argentino y El Jilguero, respectivamente, que sirven a esa zona del río Luján.



Registros internacionales para conducir

EL gobierno argentino ha sancionado, con fecha 6 de abril ppdo., la ley 17.232, que autoriza al Automóvil Club Argentino y al Touring Club Argentino a emitir el permiso internacional para conducir y el certificado de matrícula del automóvil a que se hace mención en el articulado de la Convención sobre Circulación por Carretera, firmada en Ginebra el 19 de setiembre de 1949, y a la cual se adhirió la Argentina por ley 14.814/59.

CONVENIO CON LA RIOJA

El A. C. A. administrará tres hosterías fiscales de esa provincia

EL gobernador de la provincia de La Rioja, D. Guillermo Iribarren, y los doctores Horacio C. Rivarola y Walter A. Saborido, vicepresidente en ejercicio de la presidencia y secretario, respectivamente, del Automóvil Club Argentino, firmaron un Convenio en virtud del cual la provincia de La Rioja cede al Automóvil Club Argentino las hosterías fiscales de su pertenencia, para que la citada Institución las mantenga, administre y explote.

Los mencionados establecimientos están ubicados en Chepes, Famatina y Villa Mazán, obligándose el Automóvil Club Argentino a la atención en forma eficiente de todos los turistas en general, reservándose el derecho de aplicar tarifas preferenciales para sus asociados.

Las tres hosterías, objeto de este Convenio, se incorporan a la red de moteles del Automóvil Club Argentino y complementarán, en los lugares indicados, los beneficios que prestan las tres estaciones de servicio, también construidas con el gobierno provincial.

Acto de la firma del convenio por el cual la provincia de La Rioja cede al Automóvil Club Argentino las hosterías fiscales de su pertenencia para que la entidad las administre. Aparecen, de izquierda a derecha, en la foto, el gobernador de La Rioja, señor Guillermo Iribarren, y los doctores Horacio C. Rivarola y Walter A. Saborido, vicepresidente en ejercicio de la presidencia y secretario, respectivamente, del Automóvil Club Argentino.



AGASAJO AL DOCTOR CESAR C. CARMAN

UNA vez terminado el proceso de renovación de las autoridades del Automóvil Club Argentino, el presidente de la Comisión Directiva, doctor César C. Carman, fue agasajado con una comida, que se realizó en la sede central de la Entidad. En el grabado aparece el vicepresidente 1º, doctor Horacio C. Rivarola, haciendo uso de la palabra; a su izquierda, el agasajado, doctor Carman; el vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri, y el tesorero, señor Federico Lajud.



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

ESCUELA DE MECANICA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Para Asociados y sus Familiares

INFORMES:

Av. VELEZ SARSFIELD N.º 850 - Cap. Fed.

T. E. 21 - 6650

Av. DEL LIBERTADOR N.º 1850 - 6.º Piso - Cap. Fed.

T. E. 83 - 6061



Los alumnos llegan a la pista del Parque 3 de Febrero, dentro de los horarios previamente establecidos, y de inmediato inician sus cursos prácticos en los numerosos vehículos de la escuela.



La pista de aprendizaje ofrece la posibilidad del ensayo, como en plena calle, del estacionamiento del vehículo, para la cual los alumnos disponen de numerosos caballetes.

LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO CUMPLE INTENSA LABOR

Es un instituto ejemplar en América Latina, del cual egresan conductores tan capaces como responsables.

Preside la Comisión Asesora de la Escuela el Sr. Alfonso Castellanos Esquiú.



En su mesa de trabajo vemos al ingeniero Gabriel A. Lamarque, director de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, instituto que desarrolla una intensa y fecunda acción didáctica.

●

El Automóvil Club Argentino colabora con las autoridades de la provincia de Buenos Aires en lo referente al examen que realiza el Gabinete Psicotécnico, una de las dependencias de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito de la entidad. Vemos en la foto al director de Automotores Oficiales de la provincia, mayor (RE) Carlos A. Abadía, al jefe del Departamento de Control, señor José Cassinelli, y a la empleada del gabinete, profesora en test María del Carmen Salgueiro, durante el examen realizado a un grupo de choferes de la administración provincial.

LA Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, instituto ejemplar en América Latina, cumple una destacada labor didáctica. Los egresados reciben a través de los cursos dictados en el más alto nivel, amplios conocimientos que los habilitan en forma integral para desempeñarse con seguridad y eficiencia y, sobre todo, con gran sentido de su responsabilidad, en el tránsito de calles y caminos.

En el curso del año anterior egresaron de la Escuela más de dos mil seiscientos alumnos. Hasta la fecha, desde su fundación el 2 de abril de 1962, han pasado por sus aulas alrededor de 15.000 nuevos conductores.

La intensa y fecunda tarea a la que se ha abocado este importante instituto, tendrá aún mayor oportunidad de manifestarse con la inauguración en el corriente año de las nuevas instalaciones en el Parque 3 de Febrero. Se trata de un moderno y funcional edificio de dos plantas, con unos 500 metros cubiertos, que dispondrá de aulas, gabinete médico, sala de proyecciones, guardería infantil, y en el cual se instalarán también las oficinas de dirección, secretaría, informes, etc. Por otra parte, y para completar la capacitación de los futuros conductores, funcionará dentro de la pista un taller de reparaciones de los autos-escuela, con surtidor de nafta.

La referida pista, en la cual se desarrollan los cursos prácticos de manejo, abarca una extensión aproximada de cuatro hectáreas y media, y consta de todos los elementos viales que el futuro automovilista encontrará en el tránsito corriente por las calles y rutas del país: rotondas, bifurcaciones, rutas dobles y simples, pendientes, cruces de avenidas, pasos a nivel con barreras, semáforos, etc. Todo ello, agregado a la similitud con el tránsito común por la vía pública, dado los numerosos automotores que transitan simultáneamente por la pista de aprendizaje.

Los cursos de la escuela comprenden programas teóricos y prácticos. Los primeros incluyen educación vial, enseñanza de procedimientos a seguir en caso de producirse accidentes de tránsito, la responsabilidad civil y penal del propietario del vehículo y los alcances del seguro.

En los cursos prácticos los alum-

Entre los detalles que ofrece la pista de aprendizaje del Automóvil Club Argentino, figura una barrera con todas las indicaciones usuales. Los alumnos adquieren una gran experiencia en las alternativas comunes del tránsito.







Son 48 los vehículos afectados a la escuela, número que será acrecentado en breve y que permite a los alumnos una rápida y eficaz capacitación en el tránsito callejero.



Una loma con indicaciones de inclinación y suelo resbaladizo, dan la pauta de la amplia gama de detalles minuciosos de la pista de aprendizaje de la Escuela de Conducción y Tránsito.

nos realizan práctica de dirección y cambios en autoentrenador, y luego práctica de manejo en la pista de aprendizaje, ubicada en el Parque 3 de Febrero. La escuela dispone a esos efectos de 48 automóviles de distintas marcas: Jeep, Estanciera, Citroen 2 CV, Renault 4 L, Fiat 1100 y Fiat 600.

La labor desarrollada en 1966

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito ha desarrollado una intensa actividad durante el año pasado. En ese lapso egresaron de dicho instituto 2.638 alumnos, entre varones y mujeres (673 de los primeros y 1965 de las segundas).

Asimismo, ha cumplido una intensa labor en lo que se refiere al gabinete del examen psicotécnico, por medio de cuyos servicios la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito colabora con las siguientes instituciones oficiales: Secretaría de Guerra y Marina, Ministerio de Transportes de la Nación, Y.P.F., Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, Gas del Estado, Policía Federal, Cuerpo de Bomberos, Instituto Nacional de Microbiología "Carlos G. Malbrán" y Banco de la Nación Argentina. También prestó su colaboración a los siguientes establecimientos fabriles: Acindar, Compañía Argentina de Tractores, Compañía Nobleza de Tabacos, Refinerías Shell y Bodegas Arizu.

Hablan los alumnos

En el curso de una visita que realizó AUTOCLUB a la pista del Parque 3 de Febrero, con el fin de obtener un panorama completo sobre la obra que desarrolla la Escuela de Conducción y Tránsito, se consideró oportuno interrogar a varios alumnos a fin de conocer sus puntos de vista sobre su paso por dicha escuela y la experiencia adquirida.

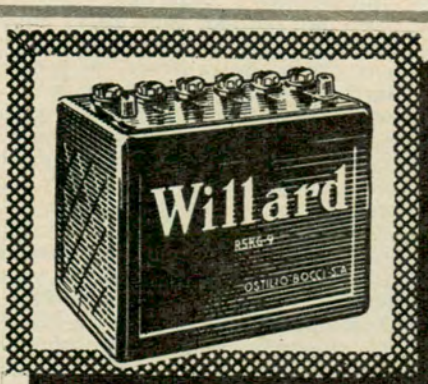
Por separado, los alumnos entrevistados nos expresaron sus opiniones de la siguiente manera.

El señor Victorio Sánchez Junoy, periodista profesional, se manifestó ampliamente satisfecho por la organización de la Escuela. Destacó, asimismo, el alto grado de instrucción que se imparte a los alumnos, a la cual considera completa en todos sus aspectos. Dijo luego que no había concurrido a otros lugares de aprendizaje y que no había realizado previamente ninguna práctica de manejo. Agregó, por último, que no tenía auto, pero que piensa comprarlo, dado que lo necesita para el desarrollo de sus tareas profesionales como periodista.

Por su parte, la alumna Alex Fernández Trincavelli, empleada, elogió los aspectos organizativos de la Escuela y también la idónea concepción de la pista de aprendizaje, en la que se presentan todas las alternativas y circunstancias con que el conductor se enfrentará en la vía pública. No tiene automóvil, dijo, pero piensa adquirirlo. Agregó que el examen puede rendirse con total seguridad, después de haber pasado por la escuela, pues es su mismo personal docente el que aconseja a los alumnos, dado el caso, la conveniencia de tomar algunas clases adicionales a fin de completar la capacitación y asegurar el pleno dominio del vehículo que se conduce.

La señora Hebe S. de Villaamil, ama de casa, expresó que concurrió a la escuela por especial recomendación de su esposo, de quien dijo era un entusiasta admirador del Automóvil Club Argentino. Se manifestó también ampliamente satisfecha de la instrucción impartida. Le preguntamos acerca de las motivaciones que tuvo para aprender a conducir y dijo que sabiéndolo hacer, la mujer ama de casa puede facilitar en buena medida su tarea, aprovechando las horas en que el auto se halla inmovilizado en razón del trabajo del esposo. La señora de Villaamil, tiene sin embargo, un objetivo más inmediato y concreto: "sacar a pasear a los chicos el sábado y el domingo".

Por último, hablamos con el señor Juan Manuel García, empleado, quien nos manifestó: "Mañana rindo examen para obtener el registro". Se consideró perfectamente capacitado para la emergencia, como resultado de la instrucción recibida, y dijo que concurriría al examen con la total seguridad de aprobarlo. El señor García no tiene auto, aunque piensa adquirirlo más adelante. Por ahora deberá conducir un auto de la empresa en la cual trabaja, por así exigirlo la naturaleza de sus ocupaciones. No había concurrido anteriormente a ninguna otra academia y se incorporó a los cursos del Automóvil Club Argentino por referencias que le dieron sus amigos y otras personas conocedoras de la Escuela.



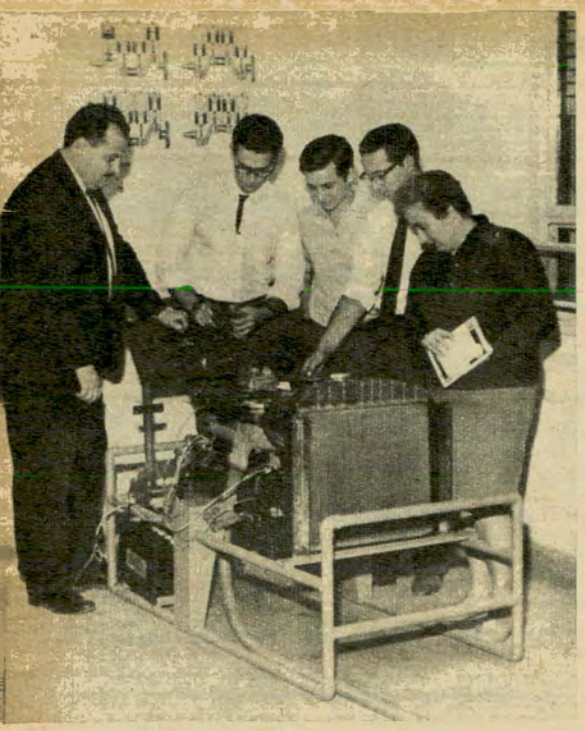
Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

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

D 672

LA ESCUELA DE MECANICA SE HALLA EN PLENO FUNCIONAMIENTO



El profesor Horacio Enrique Miranda (izquierda) con un grupo de alumnos a los que inicia en el conocimiento externo del motor del automóvil. Progresivamente, los estudiantes, entre los cuales hay varios del sexo femenino, profundizan su aprendizaje en la materia. A la derecha, la señorita Nilda Montanaro, y en el centro, el más joven de los alumnos, Carlos Eduardo Lewit, quienes formularon declaraciones para AUTOCLUB.



En la Escuela de Mecánica los alumnos cuentan con todos los materiales necesarios para el desarrollo del curso. En este sector del depósito se observan morsas, cajas individuales de herramientas, numerosas piezas de motores y otras partes vitales de automotores de diversas épocas.



Las clases prácticas son las que más entusiasman a los alumnos de la nueva Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino. El interés de los asistentes es cada vez mayor, a medida que se internan en los numerosos secretos de la especialidad.

LA Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino es uno de los más recientes jalones en el continuo crecimiento de la actividad institucional y servicial, y el segundo paso trascendente de la Entidad en el campo específico de la enseñanza especializada, que tuvo su primera y exitosa expresión en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, cuyo objeto es la capacitación integral de futuros conductores.

La creación de la Escuela de Mecánica fue dispuesta por la Comisión Directiva del Club a fines de noviembre de 1966. Simultáneamente con la creación de dicha Escuela de Mecánica, destinada a la capacitación de asociados y sus familiares y también de los operarios del Club, se resolvió crear una Comisión Asesora del Instituto, cuya presidencia se encomendó al escribano Roberto V. Vitale, y que fue integrada con los ingenieros Rafael Sierra y Roberto A. Cubillo. Asimismo, se designó al señor José María Hermida Pini en el cargo de organizador del futuro centro de enseñanza.

Ultimados todos los aspectos preparatorios, la Escuela de Mecánica quedó oficialmente inaugurada, en su edificio de la avenida Vélez Sársfield 850, el 10 de abril del corriente año. Sólo habían transcurrido cuatro meses y medio desde la resolución de Comisión Directiva disponiendo la creación del instituto; un lapso muy breve, sin duda, en relación con la vasta y compleja tarea realizada: ejecución de los trabajos necesarios para adecuar las instalaciones, programación de los cursos a dictarse, designación de un calificado cuerpo de profesores, cobertura de cargos técnicos y adquisición del material técnico y didáctico requerido, parte del cual fue proporcionado por la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito que funciona bajo la dirección del ingeniero Gabriel A. Lamarque.

El cuerpo de profesores

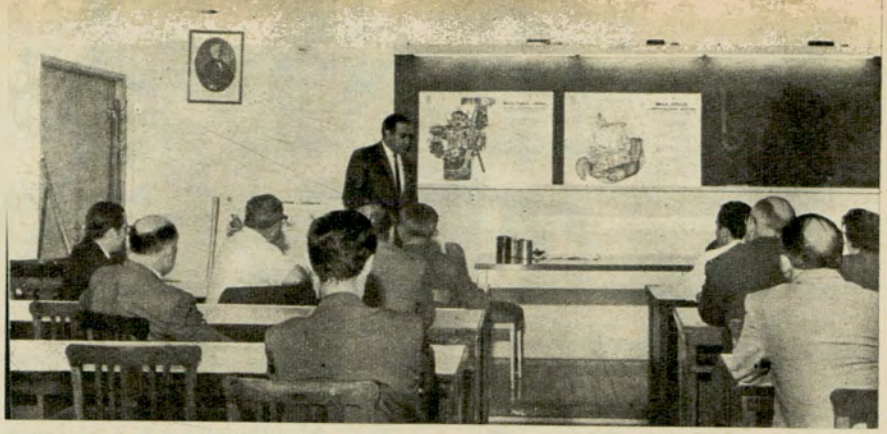
Los profesores de la Escuela de Mecánica han sido designados mediante riguroso concurso de antecedentes y oposición, lo cual ha permitido integrar un cuerpo docente ubicado en el más alto nivel de aptitud técnica y didáctica.

En tal sentido, cabe hacer notar que, abierto el concurso para cubrir seis cargos de profesor, se presentaron en total 81 aspirantes. Tras ardua tarea, dada la cantidad y calidad de los méritos acreditados por muchos de ellos, resultaron seleccionados diez postulantes, a los cuales se sometió ulteriormente a concurso de oposición ante un jurado integrado por los ingenieros Rafael Sierra y Roberto A. Cubillo y los señores José María Hermida Pini y Orlando José Sarría. De esa segunda selección resultó la siguiente nómina de actuales profesores de la Escuela para los distintos turnos del curso de Mecánica Ligera: señores Horacio Enrique Miranda, Carlos Alberto Marcó, Jorge Alberto Díaz, Rocco Ponzio, Felipe Antonio del Vas y Alberto Raúl Bartolo.

Nuevo jalón de trascendencia en la vida institucional y en la política servicial de la Entidad



El coordinador general de la Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino, señor José María Hermida Pini, formula declaraciones a un redactor de AUTOCLUB, acerca de la obra que desarrolla el importante instituto de enseñanza de reciente creación.



Todos los elementos indispensables para las clases, ya sean partes del motor o diagramas, están presentes en las aulas para la capacitación de quienes aspiran a dominar la mecánica automotriz.

Los cursos que se dictan

En la actualidad, la Escuela de Mecánica dicta dos tipos de cursos: el de *mecánica ligera* y el de *especialización en carburación*.

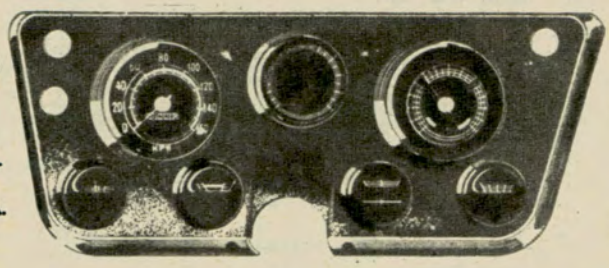
El curso de mecánica ligera tiene por objeto la capacitación de los alumnos respecto de las partes del automotor y el funcionamiento de cada una de ellas, de tal modo que la instrucción recibida les permita solucionar inconvenientes mecánicos que se les puedan presentar en sus vehículos, como así también estar debidamente capacitados para establecer la naturaleza y gravedad de cualquier problema técnico, en el caso de que recurran —si lo prefieren— a un taller de reparaciones. Este curso es de carácter teórico-práctico y se dicta en varios turnos de una, dos y tres veces por semana, de lo cual depende su mayor o menor duración, dado que en todos ellos se totaliza de 80 a 81 horas de clase.

El curso de *especialización en carburación* comprende el estudio general de dicho proceso y el de los distintos tipos de carburadores, inclusive los de cuatro bocas y Weber de competición. Se halla a cargo del profesor Miguel Carbone.

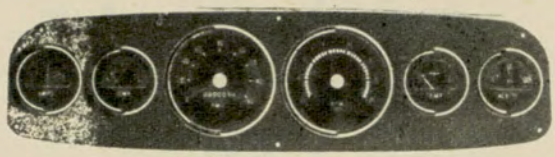
Próximos cursos

La Escuela tiene prevista la próxima iniciación de otros cursos es-

SIAP
S. A. I. C.
LICENCIATARIA DE KING SEELEY THERMOS CO.
Ann Arbor-Michigan-U.S.A.
KS



Fábrica y administración:
Cno. Gral. Belgrano esq. 514
Tel. 8-4126 La Plata
Oficinas en Buenos Aires:
Perú 375 - 5° piso - Tel. 33-6426

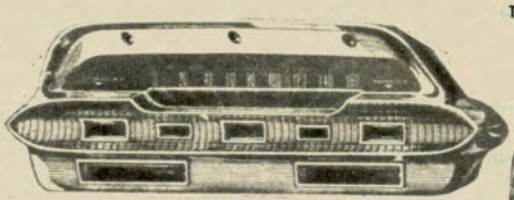


J 437

FABRICANTE DE INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR



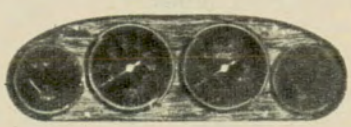
•VELOCIMETROS Y CUENTAKILOMETROS
•CUENTA VUELTAS ELECTRONICO
•CUENTA VUELTAS MECANICO
•INDICADORES: NIVEL COMBUSTIBLE, TEMPERATURA, PRESION ACEITE, PRESION AIRE • LIMITADORES DE TENSION • AMPERIMETROS • VOLTIMETROS • VACUOMETROS
•FLOTANTES • BULBOS • INDICADORES OPTICOS • PORTALAMPARAS







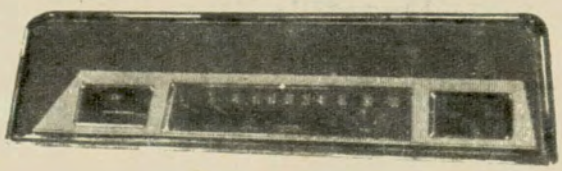




DITTA S.A.

Organizadora del service para todo el país, y distribuidora exclusiva para el mercado de reposición.

Casa Central: Calle 41 nº 1055
Tel. 2-5778 La Plata



CONCESIONARIAS EN TODO EL PAIS



Una de las clases nocturnas a cargo del profesor Alberto Raúl Bartolo. Los alumnos se capacitan integralmente mediante el curso teórico y práctico. La dama, que aparece en el primer banco, es la doctora Julia Gras Goyena, una de las primeras automovilistas del país.



Los alumnos observan con mucha atención los elementos utilizados en las clases prácticas. En este caso rodean a un distribuscopio universal, mientras el encargado de taller, señor Raimundo Martín Cestac, les presenta un distribuidor de automóvil.

pecializados para socios del Club y sus familiares, entre ellos, los referidos a la electricidad del automóvil, motores diesel, accesorios y mecanismos automáticos, automóviles deportivos, etc.

También se inaugurarán próximamente cursos destinados a la formación de mecánicos profesionales, de los cuales el Automóvil Club Argentino absorberá parte de los egresados. Estas clases serán complementadas con la enseñanza de materias afines y de cultura general.

Colaboración con preparadores

En otro orden, y tal como informamos en nuestra edición anterior, las autoridades del Automóvil Club Argentino han previsto ofrecer la colaboración de la Escuela a los preparadores de máquinas destinadas a competencias deportivas, con el objeto de contribuir a la formación de una industria mecánica apta y organizada, propendiendo de tal modo al desarrollo y perfeccionamiento del deporte automovilístico en el país.

Opinan los estudiantes

"Mi presencia aquí no es para graduarme de mecánica profesional", nos dijo la señorita *Nilda Montanaro* durante una visita realizada por AUTOCLUB a la Escuela de Mecánica. La mencionada alumna, que ejerce su profesión de locutora en L.R.9, Radio Antártida, agregó: "Lógicamente tampoco aspiro a poder arreglar fallas muy grandes, pero sí los inconvenientes mecánicos usuales". "Me trajo a la Escuela —dijo luego— un poco la curiosidad, y otro poco el propósito de evitar que en un viaje largo, una falla cualquiera pueda dejarme en el camino, o bien en manos de profesionales poco escrupulosos. Pero mi ingreso a este curso obedece también a algo más práctico: cuando voy al taller, saber efectivamente si las fallas que me dicen son las ciertas". La señorita Montanaro también alimenta una aspiración: "algún día, poder correr en el autódromo".

"Hace varios años que soy socia del Automóvil Club Argentino —expresó luego— y me enteré por los diarios de la creación de la Escuela de Mecánica. Me inscribí en el curso, y aquí estoy, aprendiendo en forma paulatina, pero segura, por qué razones marcha un automóvil, cuáles son las partes que lo componen, qué fallas pueden surgir, etc."

Por último, destacó el servicio que presta al automovilista y al turista la revista AUTOCLUB, en cuya casa, dijo, "el primero en leerla es mi padre, pese a que no sabe manejar".

Modesto Marcos, industrial del vidrio especializado en la fabricación de termómetros, es otro de los alumnos interrogados al azar. Conduce automóvil desde hace siete años, y a través de esta experiencia ha sacado la siguiente conclusión: "los mecánicos son muy caros". El temor de quedarse en una ruta, en un viaje de largo aliento o en uno de los comunes que realiza los fines de semana, es el motivo que lo llevó a inscribirse en la Escuela de Mecánica, de la cual se manifiesta ampliamente satisfecho porque "he aprendido en un mes —dice— más que en los siete años transcurridos desde que empecé a conducir automóvil".

A la doctora *Julia Gras Goyena*, bióloga de profesión, no era la primera vez que la sometían a un interrogatorio periodístico. Cuando se inauguró el camino entre Colonia y Montevideo, apareció por dicha ruta conduciendo su automóvil, y le hicieron un reportaje ni bien fue "descubierta" por los representantes de la prensa.

"Es que en aquel entonces —nos dice— en el Uruguay, una mujer manejando era toda una noticia". Nos aclara que aquí también, en la Argentina, fue una de las primeras mujeres que condujeron automóvil.

En cuanto a las motivaciones que tuvo para concurrir a la Escuela de Mecánica, la doctora Gras Goyena nos dice que, hace tiempo, "tenía un Ford modelo 31, al cual entendía perfectamente bien". Siempre, de algún modo se ingeniaba para repararlo y el noble vehículo nunca la dejó en medio del camino. "Pero —agrega— debo confesar que a los coches modernos no los entiendo. La mecánica se ha complicado y ya no se puede improvisar. Ahora hay que capacitarse."

Técnica con dedicación "full-time" en el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, la doctora Gras Goyena nos dice que, pese a su intensa tarea profesional, concurre asiduamente a las clases de la Escuela de Mecánica, dado el alto interés de las mismas.

También el Dr. en Ciencias Económicas *Enrique J. Sabadie*, dedica la mayor parte de su tiempo a una activa labor profesional. "Sin embargo —nos dice—, siempre hago algún malabarismo con las horas para poder concurrir a las clases de la Escuela." Estima que el curso es interesante, completo y muy bien enfocado. "Todo propietario de automóvil debe tener los conocimientos necesarios —agrega— para superar inconvenientes mecánicos que pueden presentarse en cualquier momento, y a veces en circunstancias difíciles, como suele ocurrir en el campo."

El doctor Sabadie se empeña en destacar como muy positivo el hecho de que las clases —además de su elevado valor didáctico— se desarrollan también con gran amenidad. Por último, estima que la Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino necesita una mayor promoción, acorde con su importancia. "En todos los ámbitos del país —dice— debe saberse que funciona este ejemplar centro de enseñanza."

El señor *Emilio Ernesto Ruiz* tiene 25 años, es perito mercantil y socio del Automóvil Club Argentino. Aficionado desde hace tiempo a la mecánica concurre a la Escuela con el objeto de adquirir conocimientos más amplios y orgánicos. Se manifiesta enteramente satisfecho por el desarrollo del curso, la alta capacidad técnica de los profesores y la calidad del material didáctico utilizado. Como resultado de sus estudios, el señor Ruiz piensa aplicar los conocimientos adquiridos a su propio coche y, cuando deba recurrir al mecánico, estar capacitado para controlarlo.

Otro alumno de la Escuela, *Carlos Eduardo Lewit*, tiene 15 años y cursa el cuarto año comercial. Se manifiesta muy satisfecho, tanto por la organización general del centro de enseñanza como por la forma en que se desarrolla el curso. Desde muy pequeño sintió gran afición por la mecánica, y ese es el motivo por el cual lo encontramos en Vélez Sársfield 850. Pero el joven Lewit también alimenta una gran aspiración: quiere llegar a preparar coches de carrera (y tiene un hermano que, a su vez, aspira a conducirlos). Pese a su juventud, Lewit sabe muy bien que el cumplimiento de ese anhelo depende, en primera instancia, de su propia capacitación técnica. Y en eso está.

LOS DIEZ PRIMEROS MATRICULADOS

CREADA la Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino, y abierto el registro de inscripciones, los diez primeros anotados fueron los siguientes:

Ignacio Pasmanter, Enrique Héctor Viura, Francisco Miño, Enzo Ronzio, Roberto Arbizu, José Luis Gutiérrez, Agustín Federico, Carlos Morán, Fernando Rodríguez Fernández Blanco, Pedro Angel Broggi y Carlos Eduardo Lewit.

El promedio de edad de los alumnos es de alrededor de 40 años. El mayor tiene 69 años y el menor, de 15, es justamente Carlos Eduardo Lewit, quien posee la matrícula número 10 de la Escuela. Con tal motivo, fue objeto de un reportaje, realizado durante la visita que realizó AUTOCLUB a dicho instituto, y que figura al término de la nota que se desarrolla en las páginas precedentes.

NUEVOS SOCIOS VITALICIOS



El vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, con un grupo de asociados, a los cuales les fueron entregadas las credenciales de socios vitalicios.

AMPLIARON EL PLAZO PARA EL PAGO DE PATENTES EN LA CAPITAL FEDERAL

La Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, en una reciente ordenanza, dispuso ampliar el plazo para el pago del impuesto de patente para automotores, registrados en la misma.

Las nuevas fechas de vencimiento, son las siguientes:

Para automóviles particulares de primera a quinta categoría, el 30 de agosto de 1967.

Para automóviles particulares de sexta y séptima categoría, el 13 de setiembre de 1967.

Para camiones y acoplados doble cabina, semirremolques, motocicletas, motonetas y demás categorías, el 27 de setiembre de 1967.

La Municipalidad enviará los cupones para los pagos, como es de práctica, a los domicilios de los titulares.

ACCIDENTES EN ALEMANIA

Según una información procedente de ADAC (Allgemeine Deutschle Automobil-Club), diariamente se producen en las calles, caminos y autopistas de Alemania Occidental, 3.200 accidentes de tránsito, los que causan un promedio de 46 muertos y 1.000 heridos.

Horrorosa estadística.

PROMOCIONESE!

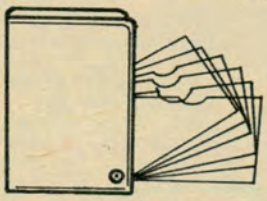
E 571

Si 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.

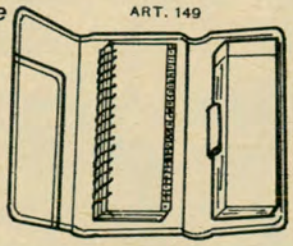
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

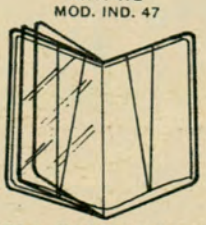


ART. 107
MOD. IND. 1893

ART. 149



ART. 472
MOD. IND. 47



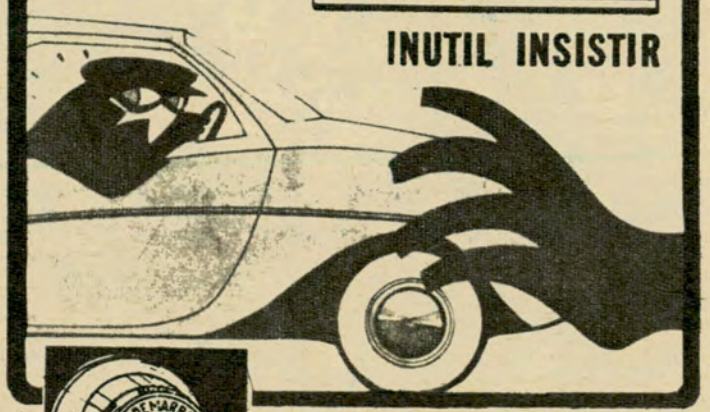
PLASTICOS EIFFEL®
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES
CONGRESO 2070 - TEL. 781-1174 - BS. AS.

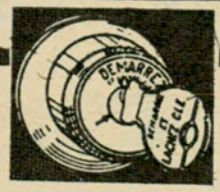
CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

E-146

ANTIRROBO NEIMAN

INUTIL INSISTIR





IND. ARGENTINA

EQUIPO ORIGINAL DE LAS FABRICAS:
FIAT • PEUGEOT
RENAULT, etc.

PATENTES MUNDIALES GARANTIZADO POR:
NEIMAN ARGENTINA S.A.I.C.

SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en
CRAMER 3065 • Tel. 70-8572 • Cap. Fed.

EN la sesión de la Asamblea de Delegados durante la cual se consideró la Memoria y Balance del A.C.A., correspondiente al ejercicio 1966, y con anterioridad al tratamiento de dicho tema, el presidente de aquel cuerpo, doctor Ricardo E. Aráoz, se refirió en forma amplia y documentada a la labor de la Entidad durante los últimos años y a su consecuente expansión institucional y servicial, claramente reconocidas a través del continuo crecimiento de la nómina de asociados.

Por su evidente interés —tanto para los socios del A.C.A. como para los lectores de AUTOCLUB en general— reproducimos el texto completo del discurso del doctor Aráoz en la referida sesión de la Asamblea de Delegados, última realizada durante la vigencia de los anteriores mandatos de las autoridades de la Institución, cuyos cuerpos directivos fueron renovados recientemente, conforme con disposiciones estatutarias. Aclaramos que como resultado del proceso electoral, el doctor Ricardo E. Aráoz resultó designado para desempeñarse durante un nuevo período en el cargo de Presidente de la Asamblea de Delegados.



En su carácter de presidente de la Asamblea de Delegados hace uso de la palabra el doctor Ricardo E. Aráoz (centro); a su derecha, el secretario del mencionado cuerpo, señor Guillermo O. Mirás, y a la izquierda del orador el inspector de Justicia, doctor Víctor Carlos Szelagowski.

LA EXPANSION DE LA ENTIDAD EN LOS ULTIMOS AÑOS

Amplio y documentado informe del presidente de la Asamblea de Delegados

Habla el Dr. Ricardo E. Aráoz

"Señores Delegados:

"Antes de entrar en el Orden del Día que debemos considerar en esta convocatoria; me creo en la obligación de decir algunas cosas.

"Termina con esta reunión de la Asamblea de Delegados la vigencia del mandato que todos nosotros recibimos hace dos años para integrar este Cuerpo, conforme con el Estatuto del Automóvil Club Argentino. Es el momento de hacer un análisis de la labor desarrollada, de los acontecimientos vividos en la Institución, de la obra realizada, emprendida y proyectada.

"La responsabilidad de la Asamblea de Delegados en la vida del Club está enmarcada en el capítulo IV del Estatuto. Y, por lo mismo que los Delegados a Asamblea representan a la masa societaria, es aquí donde debe llegar el eco del pensamiento general de los asociados de todo el país, sea para recibir el elogio o la crítica a la conducción ejecutiva, sea para interpretar las sugestiones que se formulen, o ya para ser la caja de resonancia de las inquietudes espirituales y materiales. Es por ello que puede afirmarse que de la acción de la Asamblea de Delegados depende en gran parte el concepto externo y el desarrollo interno del Automóvil Club Argentino.

"Puedo afirmar con gran satisfacción, que la Asamblea de Delegados ha cumplido su obligación, siguiendo la honrosa tradición de los últimos períodos.

"En estos dos años transcurridos durante los cuales me cupo el alto honor de ocupar la Presidencia, la tónica de trabajo de los señores delegados es digna de ser resaltada. Inspirada la Mesa, que comparto con el distinguido y eficaz secretario Mirás, en el espíritu puesto de manifiesto por los señores Delegados desde la reunión constitutiva, se trazó un plan de acción y lo puso en movimiento.

"Partimos de la base de que todos los hombres que ocupan cargos representativos en el Club lo hacen con amor, desprendimiento y sinceridad. Esto implica preocupación; significa dar; dar tiempo, dar acción, dar ini-



Vista parcial de los asistentes a la última sesión de la Asamblea de Delegados realizada con anterioridad a la renovación de los cuerpos directivos de la Entidad.

ciativas. Y a veces, recibir preocupaciones y disgustos y saber absorberlos.

"Con este concepto procuramos organizar la acción para que cada uno de nosotros tuviera la posibilidad de actuar. Así se formaron con los señores Delegados las Comisiones Internas del cuerpo; así se designó a otros señores Delegados para que nos representen y actúen en las Comisiones Asesoras de la Comisión Directiva. Debo resaltar una vez más la colaboración entusiasta y constante que la gran mayoría de los señores Delegados ha prestado.

"En este último período hemos tenido la suerte de instalar dependencias propias, para desarrollar la actividad de la Mesa Directiva y de los señores Delegados. Esta conquista ha facilitado nuestra acción; ha permitido el contacto entre los señores Delegados, que tenían así donde frecuentarse; ha posibilitado mantener la organización necesaria y vivir nuestro mandato. Todos los señores Delegados saben que en este edificio tienen su propio local.

"Durante estos dos años, la Asamblea se ha reunido cuatro veces en sesión ordinaria y dos veces en sesión extraordinaria, además de la constitutiva. En todas esas reuniones se consideraron puntos de gran importancia, algunos de gran trascendencia. En todas ellas nuestras Comisiones Internas han llevado estudiados los problemas y sus miembros dieron los informes correspondientes. En todas ellas los señores Delegados habían recibido con la suficiente anticipación los antecedentes necesarios para formar concepto. La asistencia de los señores Delegados a las sesiones es también de destacar, pues ha sido siempre superior al 50 % de sus componentes.

"En este capítulo debo informar además que los integrantes de esta Mesa hemos cumplido normalmente con nuestra asistencia a las reuniones de la Comisión Directiva del Club. Por otra parte, en varias oportunidades ambos, o alguno de nosotros, ha concurrido a actos oficiales del Club integrando su representación.

"Paso al capítulo de realizaciones del Automóvil Club Argentino, pues considero indispensable destacar la extraordinaria labor cumplida durante estos dos años por la Comisión Directiva y por el sector Administrativo.

"En la Memoria del Ejercicio 1966, que somete a consideración la Comisión Directiva, está consignada toda esa labor y sus resultados, por lo que omito repetir lo que allí dice, y de lo cual están ya informados los señores Delegados. ¡Vale la pena leer varias veces ese documento! ¡Vale la pena estudiarlo compenetrándose de la magnitud de lo hecho, de lo que se está haciendo y de lo proyectado! Este documento que, por su contenido, por la actividad creadora que trasunta, por el dinamismo reflexivo y orgánico que refleja y, en fin, por la obra cumplida en el breve lapso de cuya realización informa, difícilmente pueda ser parangonado con instrumentos similares de entidad civil alguna, que viva y actúe por sus propios medios. Constituye la expresión de una tarea constructiva, conducida con criterio y método, y ejecutada mediante un esfuerzo sistemático y consecuente, organizado para obtener el mayor y mejor rendimiento posible con los medios, en el plano y dentro del ambiente en que debió ser desarrollado. Pero sobre todo, revela en la dirección responsable una visión de futuro, una profunda captación de lo argentino, proyectado como sentimiento y como acción, sobre el porvenir de nuestro país. Revela también una capacidad de iniciativa y de ejecución raras veces advertida en el manejo de instituciones como la nuestra. Me siento feliz como Presidente de esta Asamblea de Delegados, en el momento mismo en que termina mi mandato estatutario, de poder expresar este juicio sin incurrir en un halago inoportuno o en una exageración.

"Está a la vista de toda persona que conoce el país, tanto en la Capital Federal como en el interior, la obra del Automóvil Club Argentino. Sobre todo para quienes podemos comparar lo actual con lo que había hace ocho años. Con esta realidad a la vista puede afirmarse que la Nación Argentina debe mucho al grupo de hombres directivos y administrativos que, rodeando la extraordinaria personalidad de César C. Carman, han tenido la inspiración de concebir un gran futuro, han tenido el tesón para luchar durante muchos años por la ejecución de los planes, han tenido una honestidad incuestionable y públicamente reconocida y han demostrado en sus distintos destinos un inquebrantable desinterés y lealtad a la Institución. Si en algún momento puedo invocar, con más derecho y más justificadamente la representación que esta Asamblea tiene de los socios, lo hago ahora para dejar constancia del reconocimiento y aplausos a que se hicieron acreedores todos estos hombres y mujeres.

"Miremos la labor cumplida, desde los distintos puntos de vista a nuestro alcance. Comencemos este enfoque examinando el haber societario. Cerca de 40.000 nuevos socios ingresaron a la Institución durante el año. Esto no puede ser fruto de una publicidad engañosa, ni de una sugestión colectiva equívoca. No se puede inducir a error a 40.000 ciudadanos habituados a controlar con minuciosidad o a exigir con derecho; vinieron aquí porque pudieron comprobar la obra que se está realizando desde hace una década, los servicios que el Club ofrece, presta, acrecienta y perfecciona a diario, y también porque presienten la eficacia fecunda de la tarea que se está cumpliendo para el progreso, para el porvenir de la Nación. Esto debe decirse en este momento.

"Pero está la obra misma. No quiero entrar en un examen detenido, porque los señores Delegados han leído la Memoria que comento ahora a grandes rasgos; pero algunas cosas, algunos hechos, debo mencionar, después que haya dicho que esta conducción ejemplar ha dejado un superávit de $ 388.500.000 en este ejercicio, superávit que queda afectado al pago de las nuevas obras en marcha, después que muchos cientos de millones de pesos han sido invertidos en obras nuevas y en servicios nuevos o de ampliación de los existentes. A esto voy a referirme especialmente, en resumen conciso y apretado.

"Las acciones se han realizado principalmente en la Capital y Gran Buenos Aires, que son las zonas de mayor caudal societario y de más necesidades serviciales. Esto sin descuidar la preferente atención del interior, adonde se llega además con un sentido promocional, aun con resultados deficitarios.

"En la Capital se ha construido y está en funcionamiento, recientemente inaugurada, la Gran Estación de Servicios Flores, sobre avenida Rivadavia al oeste. Es una importante obra que ocupa un terreno de 7.530 m² y el edificio tiene 7.000 m² de superficie cubierta; tiene playas de estacionamiento y todos los servicios sociales; significa un extraordinario aporte para el progreso de ese importante sector de la Capital.

"Se ha construido y habilitado la magnífica, útil y original pista en el Parque 3 de Febrero, en Palermo, que amplía la ya reconocida eficiencia de nuestra Escuela Técnica de Conducción y Tránsito. Allí se está construyendo el edificio propio para esta Escuela.

"Está muy avanzada, diría próxima a terminarse, la construcción de otra de las grandes Estaciones de Servicio, la monumental, ubicada en la zona de plaza Once, sobre avenida Rivadavia. Se edifica sobre un terreno de 4.040 m² un edificio que totaliza 31.000 m² de superficie cubierta, donde se prestarán todos los servicios para atención de los socios, del personal, de los vehículos. Los detalles de la obra en cuanto a funcionalidad, comodidad y belleza arquitectónica, son realmente destacables.

"Hay además otra obra de gran envergadura de este mismo tipo, que también se está terminando de construir y es la Estación de Servicio en la intersección de las avenidas Gaona y Martín de Gainza, zona de Caballito; consta de una superficie cubierta de 1.700 m², con servicios destinados a lavado, engrase, mecánica de emergencia, playa de nafta, oficina de información general, etc., sirviendo al caudal societario de Caballito y Villa Crespo.

"Hay otra obra, para otra clase de



Un sector ocupado por integrantes de la Comisión Directiva y altos funcionarios del A. C. A., que asistieron a las deliberaciones de la Asamblea de Delegados.

LA EXPANSION...

servicios y que está en plena realización. Sobre la avenida Vélez Sársfield, en la zona sur de la ciudad, el Automóvil Club Argentino adquirió un inmueble de 9.000 m², con apropiada superficie cubierta, donde hace pocos días ha iniciado su vida la Escuela de Mecánica de reciente creación; allí se instalará la imprenta del Club con máquinas nuevas ya adquiridas, que satisfarán una verdadera y urgente necesidad; también funcionarán otros servicios que necesitan ampliación o mejor ubicación.

"Hago resaltar lo que significa esta Escuela de Mecánica en nuestra Institución, la que fue creada por inspiración del doctor Carman, que había estudiado su organización en Italia y otros países. En el discurso que pronunció en su inauguración, el Presidente del Automóvil Club Argentino expresó:

La enseñanza que aquí será impartida estará básicamente centrada en torno del indispensable conocimiento del mecanismo y el funcionamiento del motor del automóvil común; pero esta tarea será complementada en la práctiva docente, en beneficio de los alumnos, en un plano que, por lo general, es ajeno a los programas de los institutos corrientes, oficiales o privados. Se trata de que los estudiantes encuentren aquí el aprendizaje de la mecánica standard, como así también el de las máquinas que son diseñadas y construidas para uso deportivo específico, inclusive los complejos motores de carreras.

En suma, en cuanto puede interesar a nuestros socios y sus familiares que asistan a esta Escuela, desde ahora podemos afirmar que de estas aulas y talleres saldrán sabiendo, por lo menos, desarmar y reparar por sí mismos su automóvil, si lo desearen, o podrán indicar a su tallerista o mecánico, con pleno conocimiento, qué debe ser arreglado y cómo debe hacerse; igualmente tendrán idoneidad para prestar servicios bien retribuidos en la industria privada del ramo, si esto les conviniere.

"En las cercanías de la Capital Federal la obra positiva es remarcable. Cito como acción de gran envergadura la adquisición de una vasta propiedad, una isla grande en el Delta, donde apenas iniciado el año en curso se inauguraron las obras construidas en 1966, con las que se dotó a la Institución y a sus asociados de un recreo que dispone de todas las comodidades exigibles, único en su género por su amplitud y sus atractivos. Me permito recomendar su visita.

"También es grande en este punto la acción desarrollada en todo el ámbito del país. Debe resaltarse la hermosa estación construida y habilitada en la ciudad mendocina de San Rafael; hermosa por su concepción, por su arquitectura y por su enmarcamiento, y muy funcional para el servicio que debe prestar. Tiene aproximadamente 2.100 m² de superficie cubierta.

"Otras obras fueron habilitadas, tales como las Estaciones camineras de San Martín, en Catamarca. Las muy importantes recientemente inauguradas en la Provincia de Neuquén, sobre la ruta 40, en las localidades de Barrancas, Chorriaca, Aguada Florencio y la Rinconada, todas las cuales tienen establecimientos anexos llamados moteles, con toda clase de auxilios mecánicos y personales para los turistas y personas en tránsito por esos desiertos e inhóspitos caminos. Alegra el corazón y conforta el ánimo encontrar en esos parajes el muñeco del Automóvil Club Argentino.

"Se adquirió y puso en funcionamiento una importante Estación de Servicio en San Clemente del Tuyú, según aprobaron los señores Delegados en la reunión anterior de esta Asamblea.

"En la ciudad de San Juan se empezó la construcción de una monumental Estación de Servicio; y en esa Provincia, Departamento Jáchal, se hará un motel anexo de la Estación de Servicio sobre la ruta 40.

"Se ampliaron las estaciones de San Carlos de Bariloche, San Martín de los Andes, El Bolsón. Se inició la ejecución de obras en Caleu Caleu y Santa Rosa y ampliaciones en las de Lago Mascardi, Lihuel Calel, Belgrano, Barracas, Don Torcuato, Ingeniero Maschwitz, Luján, Dolores, Bolívar, La Quiaca.

"En otro orden de acción fueron habilitados dos importantes hoteles para fomento del turismo en Tierra del Fuego; ellos son el "Albatros", en Usuhaia, y "Los Yaganes", en Río Grande.

"No quiero extenderme en la enumeración analítica de los servicios propiamente dichos, creados o ampliados; pero no quiero pasar por alto, por su importancia y significación para el país entero, para el progreso de la República, el perfeccionamiento de la red de telecomunicaciones instalada, explotada y controlada por el Automóvil Club Argentino, y que funciona mediante equipos idóneos que prestan servicios en cerca de una veintena de estaciones que cubren las más distantes regiones del país. Pueden calcular la importancia de este servicio los que conocen el desamparo de una gran extensión de nuestro territorio nacional.

"Señores Delegados, ustedes conocen esta obra, esta acción del Club, porque la están viviendo y compartiendo sus responsabilidades, pero es oportuno mencionarla en esta reunión para refrescar la memoria de algún sector interesado, que trata, aunque en vano, de desprestigiar la acción del Automóvil Club Argentino, aprovechando alguna deficiencia o algún acontecimiento desagradable imprevisto.

"Tuvo significativa importancia para la vida institucional del Automóvil Club Argentino la realización del I y II Congresos de Filiales, realizados durante los años 1964 y 1966, respectivamente. Ello permitió conocer cabalmente las necesidades, proyectos e informaciones del interior del país en materia de actividades societarias, turismo, vialidad y tránsito a través de los Delegados de las Filiales que participaron en dichas reuniones.

"Este valioso intercambio de opiniones aportó a la Institución elementos de juicio más objetivos, concretos y exactos, que favorecerán el desarrollo de un coherente plan de expansin en el ámbito nacional, permitiéndole llevar a cabo a través de las realizaciones locales una verdadera obra de bien público en el país.

"Creo oportuno y conveniente, dentro de los temas que he debido abordar, que dedique un espacio al órgano periodístico oficial del Automóvil Club Argentino, la Revista AUTOCLUB.

"Los señores Delegados conocen la tarea que cumple la Revista y las condiciones en que se desenvuelve su economía. Como es sabido, en cuanto a su régimen económico, está integrada en el Presupuesto de la Administración general del Club. Sus ingresos

PROBLEMAS DE TRANSITO EN LOS ACCESOS A BUENOS AIRES

Las autoridades del Automóvil Club Argentino, mediante sendas notas, se han dirigido a la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, a la Dirección Nacional de Vialidad y a la Intervención en la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, exponiendo los problemas que perturban el tránsito en las avenidas y caminos de acceso a la Capital Federal y la necesidad de adoptar urgentemente las medidas tendientes a establecer orden en la circulación de automotores por rutas y calles del país.

En la nota dirigida al coronel Eugenio F. Schettini, las autoridades del A. C. A. expresan:

"Como es de su conocimiento, el tránsito automotor en las rutas y calles del país y, en forma especial, dentro de las ciudades y sus accesos, genera, con su avance desordenado, sin control, una serie de problemas que tornan difícil y peligrosa la circulación para el resto de los usuarios como consecuencia, unas veces, de la falta de grandes y rápidas vías de acceso y, otras, por la indisciplina de que hacen gala la mayoría de los conductores de vehículos de gran tamaño, especialmente ómnibus, colectivos, camiones y aun taxis. Estos rodados, al desplazarse velozmente, pretendiendo avanzar adelantándose a los que los preceden, invaden parcial o totalmente la banda o mano de circulación opuesta, produciendo los inconvenientes lógicos, tales como frenadas sorpresivas, maniobras bruscas, etc., que en muchas oportunidades terminan en accidentes de magnitud. Esta forma de proceder se observa diariamente, entre otras, en las Av. del Libertador, Cabildo, San Martín, J. B. Justo, Rivadavia, J. B. Alberdi, Montes de Oca, Alte. Brown, etc.

"Gran parte del proceso de anarquía que se comenta se origina en la falta de medidas que tiendan a encauzar convenientemente las corrientes de tránsito, las que deberían ser aplicadas y mantenidas en forma permanente en todas las ru-

propios, que suman muchos millones de pesos para cada edición, proceden exclusivamente de la publicidad comercial que puede conseguir. Pero si se tiene en cuenta la extraordinaria nómina societaria de nuestra entidad, que cuente actualmente con 345.000 socios que reciben sin cargo la revista, se advierte en seguida que para mantener su calidad es imposible que el costo de cada edición sea cubierto con los ingresos de origen publicitario. Además no puede contar con ingresos por venta al público. Así, la edición regular de nuestra revista importa una erogación anual considerable. Corresponde hacer un examen para juzgar si la publicación de AUTOCLUB y los fines que cumple justifican ese esfuerzo pecuniario.

"En mi concepto, sí. AUTOCLUB representa un ponderable servicio social. Mediante la revista, el Automóvil Club Argentino está en permanente comunicación espiritual y objetiva con los socios. En un instrumento informativo que, por su índole y por su contenido, no puede ser sustituido por un simple boletín.

"La revista es, repito, un importante servicio social, cualquiera sea el punto de vista desde el cual se la enfoque, y como tal su edición está justificada. La alta jerarquía de este servicio resulta comprobada, a través de los juicios y opiniones de los propios asociados, de las más diversas organizaciones y de la prensa de nuestro país. También por el concepto que se tiene en el extranjero a través de los Automóvil y Touring Clubes, y de las Federaciones correspondientes, donde personalmente he podido percibir y recoger la resonancia favorable. En visitas que he efectuado estos dos últimos años a Embajadas y Consulados Argentinos en países de América y Europa, pude observar el lugar destacado que se asigna a AUTOCLUB, como órgano de información, conocimiento y propaganda para nuestro país. En suma, AUTOCLUB merece el apoyo que le brindan los asociados.

"La labor de acercamiento entre los pueblos, que se ha logrado mediante el perfeccionamiento de los medios de comunicación y transporte, se evidencia cada vez más en las asambleas y reuniones internacionales, y en particular en aquéllas referidas a esas especialidades; de ahí entonces la importancia que revisten las vinculaciones internacionales del Automóvil Club Argentino y su participación en reuniones, congresos, convenciones, etcétera.

"Siempre fecundas en conclusiones de orden técnico, en recomendaciones prácticas y en sugerencias progresistas, revisten —aun al margen de esos auspiciosos resultados— el carácter de creadoras o afianzadoras del nexo de cordial entendiendo que hace posible el armónico desarrollo entre los seres de distintas comunidades humanas.

"Esa labor efectiva se ha visto cristalizada en las Asambleas de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.); de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.); de la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.); de la Organización Mundial de Turismo y Automovilismo (O.T.A.); de los Congresos Panamericanos de Carreteras e Interamericanos de Turismo y en las numerosas reuniones nacionales e internacionales especializadas en las cuales participó la Institución.

"No solamente los documentos que reseñan la labor cumplida son fiel índice de su preocupación y de la importancia que revisten los temas abordados, sino que la designación de sus representantes para integrar grupos de trabajo para estudios especiales dentro del país, tales como en los destinados al estudio de la nueva Ley de Tránsito Nacional, al de Enseñanza Vial, la integración de la Comisión Organizadora de los Congresos Nacionales de Vialidad y Tránsito, para no citar sino algunos, reflejan la destacada posición alcanzada por el Club en estas deliberaciones y el valioso aporte de sus conocimientos para el desarrollo de las carreteras y el incremento del turismo, la seguridad vial, etcétera...

"Si la obra de bien público que realiza el Automóvil Club Argentino, que es bien conocida en nuestro país, constituye un motivo legítimo de satisfacción, lo es mucho más observar que ella ha rebasado las fronteras y se la sigue y aprecia en el exterior.

"Corroborando este aserto, basta mencionar la importante resolución adoptada por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) en su Asamblea de enero de 1966, que creó una comisión ad-hoc, integrada por entidades europeas, para el estudio de los medios a emplear a fin de coadyuvar al desarrollo de los Clubes de esa Federación, recomendándose que se requiera el asesoramiento del Automóvil Club Argentino. Una decisión de esta naturaleza no puede menos que enorgullecer y obligar a nuestra Entidad, por lo que ello significa.

"En otro orden de cosas, debe mencionarse la repercusión que ha tenido la realización del Seminario de Funcionarios de los Touring y Automóvil Clubes americanos, desarrollados aquí bajo los auspicios del Automóvil Club Argentino y como contribución al programa de ayuda técnica de la F.I.T.A.C. Los problemas que deben encarar las instituciones y los sistemas y métodos más adecuados para la mejor prestación y reciprocidad de servicios sociales, fueron motivo de detenido análisis por parte del Seminario. El resultado repercutirá en una evolución positiva para todos.

"No cabe duda que las relaciones internacionales han venido cumpliéndose en forma apropiada, con resultados halagüeños, y deberán mantenerse y aun intensificarse como factor de promoción de los beneficios y servicios sociales y como un medio para estar al día y contribuir en el estudio de los problemas que hacen a la circulación, el turismo, los transportes y la reciprocidad de servicios.

"Cuenta el Automóvil Club Argentino con una interesante biblioteca especializada en actividades que hacen a su quehacer específico, vialidad, tránsito, turismo y automovilismo, destacándose la colección de manuales de automotores que supera las sesenta marcas.

"Su ámbito no queda limitado a estas materias; abarca temas de literatura, historia, geografía, ciencias sociales y naturales, etc., que merecen especial atención de la cantidad de socios que concurren.

"Dispone de una amplia gama de diccionarios, enciclopedias y colecciones sumamente valiosas, tales como: «Historia de la Nación Argentina», dirigida por Ricardo Levene; «Obras Completas», de Bartolomé Mitre; «Biblioteca de Mayo», editada por el Senado de la Nación; «Grandes Escritores Argentinos», de Alberto Palcos; la colección de la revista «Caras y Ca-

(Continúa en la pág. 150)

tas de acceso a la ciudad y su continuación en la misma.

"Consisten éstas en la marcación de la línea central de la calzada en calles y avenidas —divisorias de las manos de tránsito— indispensable para delimitar y ubicar a los conductores dentro de sus respectivos carriles de circulación, obligándolos, de este modo, a no circular en la forma desordenada y agresiva comentada evitando al mismo tiempo que se escuden en la inexistencia de esa demarcación para justificar su falta. Este problema —serio durante el día— se torna crítico durante la noche por el uso indebido de los faros de largo alcance, ya que se ha hecho costumbre o vicio utilizarlos como "argumento" persuasivo para avanzar en la forma mencionada.

"El Automóvil Club Argentino considera que es imprescindible y urgente la adopción de las medidas propuestas tendientes a evitar esos procedimientos. Para ello estima menester que se fije y determine en forma destacada la citada línea divisoria central, ya sea mediante el pintado —y su permanente conservación—, el uso de clavos o tachas o cualquier otro medio o elemento que la técnica vial aconseja como más adecuado en estos momentos, dando preferencia a los materiales reflectantes de color amarillo.

"A los efectos de hacer más completo el citado señalamiento, correspondería acompañar a esta demarcación con otra también horizontal paralela, complementaria de aquélla, de gran valor y eficacia, implantada desde hace ya mucho tiempo en diversos países europeos y americanos, que fija dentro de cada mano de circulación los carriles de avance de los automotores según las distintas velocidades permitidas.

"Por otra parte, al llevarse a cabo ambas demarcaciones, no se haría más que dar cumplimiento a lo dispuesto por las Primeras Jornadas Intercomunales de Tránsito, celebradas en julio de 1963, en esta ciudad."

Con idénticas consideraciones y conclusiones se dirigió el A. C. A. a la Dirección Nacional de Vialidad, señalando que la misma forma de proceder en el tránsito se registra diariamente, entre otras, en las rutas Nos. 195, 8, 201, 7, 3, 205, 1, 2, etc. También en la nota dirigida al Interventor de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, indícanse las mismas anomalías, entre otros, en el camino que va desde Lomas de Zamora hasta el Puente de la Noria, etc.

HA SIDO AMPLIADA LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA

La gran expansión servicial y en obras experimentada por el Automóvil Club Argentino durante los últimos años, y el sustancial aumento de la masa societaria, estaban planteando la conveniencia de adecuar la estructura y el funcionamiento de los cuadros administrativos de la Entidad a los nuevos requerimientos surgidos de aquellas realidades. Por ese motivo —y con el fin de asegurar la atención de los asociados en las mejores condiciones de eficiencia— las autoridades de la Institución han resuelto modificar su estructura administrativa, especialmente mediante la ampliación de la misma en sus niveles superiores. En consecuencia, la nueva organización ha quedado establecida del siguiente modo:

ASPECTOS BASICOS DE LA NUEVA ESTRUCTURA

I. *DEFINICION DE NIVELES*

Los niveles que conforma la estructura de la nueva organización son los siguientes:

1. *Nivel Directivo*

Corresponde a la Comisión Directiva, en cuanto actúa como cuerpo o a través de sus integrantes en el ejercicio de las atribuciones que en cada caso corresponden al cargo que ocupan en aquélla.

2. *Nivel Ejecutivo Superior*

Está integrado por el Gerente General y los Gerentes.

3. *Nivel Ejecutivo Medio*

Está integrado por los Subgerentes.

4. *Nivel de Supervisión*

Está integrado por los Jefes y Subjefes de División o de unidades equivalentes.

5. *Nivel Operativo*

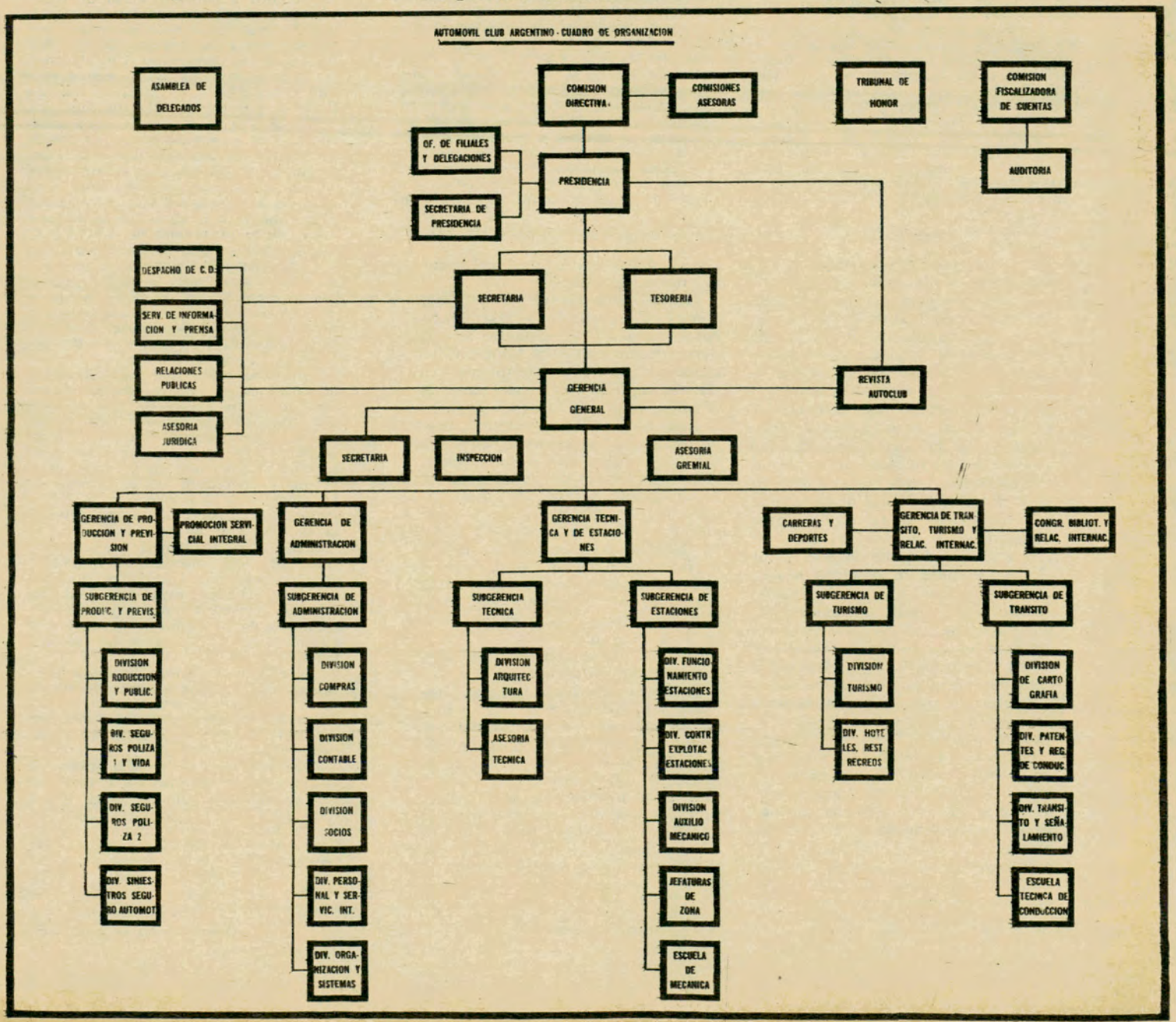
Está integrado por los Jefes y Subjefes de Oficina, Encargados, Supervisores de Estaciones y, en general, todos aquellos funcionarios que tienen a su cargo la dirección del personal auxiliar.

II. *FUNCIONES GENERALES DE LOS NIVELES*

1. *Nivel Directivo*

Tiene a su cargo la conducción de la Entidad, en cuanto establece:

1. Objetivos generales que concurran al cumplimiento de los fines estatutarios, determinando sus prioridades, plazos y medios.
2. Política básica para alcanzar los objetivos.
3. Atribuciones y responsabilidades del personal que integra los otros niveles.





SR. DOMINGO MARCOS ARMENDARIZ

El señor Domingo Marcos Armendáriz, actual Gerente General del Automóvil Club Argentino, alcanzó esa alta jerarquía a través de una intensa y proficua actuación en distintos cargos de responsabilidad en la administración de la Entidad. Ingresó en el año 1946, a la sección Contaduría. En rápida sucesión, alcanzó los cargos de subjefe de oficina al año siguiente, y de jefe de oficina después de igual lapso. En 1951 fue nombrado subjefe de la División Contable, y en 1957, en virtud de su reconocida versación en los problemas administrativos del Automóvil Club Argentino, ascendido a Gerente General Interino, cargo en el que fue confirmado como titular en 1959 y que desempeña hasta el presente, en una de las épocas de mayor expansión societaria y servicial de la Entidad.

II. *Nivel Ejecutivo Superior*

Tiene a su cargo la implementación, ejecución y control de las políticas básicas fijadas por la Comisión Directiva, de acuerdo con los objetivos y planes aprobados y dentro de las correspondientes atribuciones.

La función comprendida en este nivel tiene su responsable y coordinador en el Gerente General, y sus ejecutores en los Gerentes, quienes, en este sentido, actúan como integrantes del conjunto gerencial, dentro de sus respectivos ámbitos de especialización.

III. *Nivel Ejecutivo Medio*

Tiene a su cargo la puesta en práctica —en el área respectiva de las políticas particulares que corresponden a los objetivos asignados por el Nivel Ejecutivo Superior, controlando su ejecución y rindiendo cuenta de sus resultados.

IV. *Nivel de Supervisión*

Tiene a su cargo la atención de las funciones asignadas a cada División o unidad equivalente, coordinando la labor de los respectivos integrantes del Nivel Operativo.

V. *Nivel Operativo*

Tiene a su cargo la ejecución concreta de las tareas, mediante la administración de los recursos humanos y materiales de las respectivas Oficinas o unidad equivalente.



SR. MANUEL GONZALO SERRANO. Ingresó al Automóvil Club Argentino en 1930. Tres años más tarde se desempeñaba como tenedor de libros. En enero de 1942 fue ascendido a subjefe de oficina y en diciembre del mismo año se le designó Subcontador. En 1947 pasó a ocupar el cargo de Contador, y en 1951, el de Jefe de la División Contable. Pasó en 1953 a la categoría de Subgerente Contable, y en mayo de este año fue designado Gerente de Administración.



SR. JOSE D. C. RUCCI. Entró a formar parte del personal de la Entidad hace 40 años. En 1936 ocupaba el cargo de Subjefe Sección Vialidad y Turismo Nacional, siendo elevado a la categoría de Jefe de Información Vial, Guías y Cartografía en 1942. En el año 1951 fue nombrado Jefe de la División Congresos y Asuntos Internacionales, cargo del cual pasó a la Subgerencia en 1954, para alcanzar la jerarquía de Gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales en el mes de mayo ppdo.



SR. RAUL LOPEZ OLEAGA. Se incorporó a la Institución en 1933. Seis años más tarde ocupaba el cargo de Jefe de la Estación de Servicio de la ciudad de La Plata. En el curso de 1953 fue designado Inspector de la Zona Sudeste del país, y en 1957 se lo puso al frente de la jefatura de la División Estaciones (Interino), para alcanzar la jerarquía de subgerente en 1959. En mayo último se lo elevó a la categoría de Gerente Técnico y de Estaciones.



SR. ALBERTO ZANOTTI. Ingresó a la Entidad en 1936. Tres años más tarde se desempeñaba como escribiente y en el año 1941 actuaba como auxiliar. Jefe de Cuentas Corrientes en 1947, fue designado Subjefe de la División Turismo y Deportiva en 1956. Dos años más tarde se lo elevó a la jefatura de la División Producción y Publicidad, y actualmente ocupa la Gerencia de Producción y Previsión, cargo para el cual fue promovido en mayo del corriente año.

RETIRO DE LOS RECIBOS PATENTE PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Se recomienda a los señores asociados que abonaron la patente por intermedio del Automóvil Club Argentino, año 1967, retirar la misma con el recibo comprobante, en nuestra Oficina de Tránsito, calle Belgrano 1048, de lunes a viernes de 12 a 16 horas.

SE PROMOVERA EL TURISMO SUDAMERICANO

EN el próximo mes de octubre se realizará una reunión organizada por la Universidad de Neuquén con el propósito de estudiar una acción colectiva de los Estados sudamericanos en materia de turismo.

Esta reunión tiene la finalidad de convocar a los directores nacionales de turismo de los países de esta parte del continente para considerar un proyecto denominado "Plan Universidad de Neuquén".

Los participantes de dicha reunión han de ser los mencionados funcionarios; pero es intención de la Universidad invitar como observadores, para que intervengan en la discusión del plan, a todas las fuerzas vivas y empresariales privadas relacionadas con el turismo —hotelería, agencias de viajes, organismos internacionales, periodismo especializado, etc.

Reproducimos a continuación el texto del "Plan Universidad de Neuquén":

Plan "Universidad de Neuquén"

La necesidad de una acción colectiva de los Estados sudamericanos en materia de turismo está determinada por las siguientes razones:

a) La insuficiencia de los países de nuestra área para iniciar el combate competitivo en el mercado mundial del turismo es tan profunda que la acción aislada no guarda proporción con el objetivo;

b) Aun cuando esa acción solitaria tuviera parcial eficacia, no se justifica económicamente como tal acción aislada, pues el turista procedente de los grandes centros de consumo de servicios turísticos —los EE.UU. y Europa— no es nunca o casi nunca un turista "para" Venezuela, Perú o Argentina; es siempre, o casi siempre, un turista "para Sudamérica", en el sentido de que tocará más de un país; la gran distancia y el alto costo de viaje tornan, para dicho turista, carente de sentido el viaje específico para un solo país del área;

c) Como consecuencia de lo anterior, al ser grupo turístico diferenciado de las otras unidades turísticas continentales —los propios EE. UU., México y las Antillas—, Sudamérica contiene un grupo de países con sólidos e intensos recursos de atracción turística, pero que no son competitivos entre sí, sino necesariamente integrables desde el punto de vista del turista norteamericano o europeo;

d) Toda el área sudamericana se halla en una posición deficiente en el mercado mundial de turismo: relegada por el mediodía europeo, el norte africano, las Antillas, México; todas estas zonas se encuentran más próximas que Sudamérica, y, en consecuencia, el transporte hasta ellas es menos oneroso; hay además en todas ellas más experiencia, tradición e infraestructura turística; tienen también un consolidado prestigio internacional como lugares de turismo. Estas graves circunstancias, que es preciso contrarrestar, exigen de los Estados sudamericanos un esfuerzo de energía humana y financiera que no puede ser realizado aisladamente;

e) Tampoco es, sin embargo, un esfuerzo del que pueda prescindir, ni una acción que pueda seguirse omitiendo por mucho tiempo; el turismo es hoy una formidable industria o complejo de industrias cuya explotación óptima puede hasta modificar el curso de la economía de un país; asimismo se percibe en el mundo un fenómeno que podría calificarse de "saturación turística", conforme al cual determinadas zonas tienden a despreciarse por el "uso turístico" excesivo; esta erosión psicosocial irá llevando necesariamente la ola del turismo cada vez más lejos de los centros de origen; las clases alta y media —alta europea y norteamericana— han ido e irán buscando "nuevas" regiones de turismo, "descubrirán" nuevos horizontes turísticos; es hoy el momento adecuado para que Sudamérica se prepare a extraer el máximo provecho de esa circunstancia, irrumpiendo briosamente en ese mercado mundial;

f) Simultáneamente, los propios países sudamericanos contienen en sí una cierta masa de turistas que en proporción considerable marcha hacia fuera de la propia área; parece del mayor interés que el grupo sudamericano canalice y oriente su corriente turística hacia los países de la propia área, fomentando un intercambio cuantitativamente importante que irá suscitando las obras, servicios y actitudes receptivas que serán indispensables para el acogimiento del turista europeo y norteamericano en cantidades importantes.

La acción colectiva que los Estados sudamericanos debieran realizar, precisa concretarse en una Corporación Sudamericana de Turismo, constituida por la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Venezuela y Uruguay.

Esta Corporación estaría gobernada por un Directorio compuesto por un Director por cada país, que gozará de estabilidad luego de su designación y se hallará, en consecuencia, exento de las vicisitudes facciosas y partidistas de los gobiernos de base electoral. La sede del directorio debiera rotar cada dos años, obligándose cada país a instalarlo adecuadamente en la ciudad que el propio Directorio elija.

La acción de la Corporación se desplegaría en estos órdenes:

I. — Tendría a su cargo todo el esfuerzo masivo de propaganda turística en los EE.UU. y en los países europeos. Este esfuerzo consistiría:

a) El empleo enérgico de todos los modos convencionales de publicidad comercial: diarios, revistas, radios, televisión, cine, exposiciones, conferencias, concursos, etcétera;

b) Acción a través de las agencias de turismo y de viajes, otorgándoles beneficios que excedan apreciablemente los que dichos agentes reciben por la venta de servicios turísticos en otras áreas;

c) Acción específica a través de asociaciones nacionales e internacionales de deportes, como el escalamiento de montañas, la caza, la pesca, el esquí, otorgando facilidades específicas a esas asociaciones en contratación directa con la Corporación;

d) En cada país sudamericano realizará la acción de propaganda sobre el turismo en los demás países sudamericanos.

II. — Organización directa de grandes "tours" que abarquen todos los países del área, realizando las más diversas combinaciones, por ejemplo:

—Tocando todas las capitales sudamericanas;

—Tocando todas las capitales sudamericanas y uno o más centros turísticos específicos de cada país;

—Tocando todos los centros de caza o pesca de cada país;

—Aprovechando una feria, torneo, exposición, convención, congreso, conferencia, peregrinaje, etc., pero todo de acuerdo con el siguiente detalle:

MOVIMIENTO DE EXPEDIENTES POR QUEJAS Y RECLAMACIONES

LA Comisión Asesora de Quejas y Reclamaciones del Automóvil Club Argentino ha dado a conocer el movimiento de expedientes acerca de ese rubro, en el lapso comprendido entre el 1º de abril de 1966 y el 31 de marzo de 1967. El resumen es el siguiente:

Expedientes entrados	985	
Quedaban en trámite	207	
Expedientes resueltos		950
Quedan en trámite		242
	1.192	1.192
Felicitaciones	224	

De acuerdo con las conclusiones a que se arribó en cada caso particular sometido a estudio, se dispusieron distintas devoluciones —en sumas de dinero— cuyo total ascendió a $ 641.559. De ese total el Automóvil Club Argentino soportó la cantidad de $ 53.479

Devoluciones en concepto de Auxilio Mecánico	$ 10.979
Suma tomada a su cargo ...	„ 42.500
Total	$ 53.479
Reintegrado por las concesionarias	„ 588.080
Total	$ 641.559

Se recibieron también 224 felicitaciones

Los auxilios mecánicos

A los efectos de establecer una proporción adecuada de las reclamaciones y quejas formuladas en el período anteriormente considerado, corresponde señalar que los auxilios mecánicos alcanzaron a la cifra de 364.708, por lo que el número de expedientes iniciados por quejas y reclamaciones representan una proporción de sólo alrededor de un tres por mil.

El detalle mensual de los auxilios mecánicos en el lapso señalado es el siguiente:

AÑO 1966	
Abril	31.731
Mayo	30.854
Junio	31.845
Julio	34.160
Agosto	30.887
Setiembre	29.214
Octubre	29.947
Noviembre	29.836
Diciembre	31.228
AÑO 1967	
Enero	27.672
Febrero	25.443
Marzo	31.891
Total	364.708

cando todos los demás países en la ida y|o vuelta hacia|desde el país del evento.

III. — Organización de Escuelas Sudamericanas de Turismo, aprovechando las preexistentes en el área, para alistar los recursos humanos que demandará esta "Operación Sudamericana".

IV. — Concertación de un "pool" con todas las compañías aéreas y marítimas, estatales y privadas, de Sudamérica, para establecer planes de acción mancomunados y sustanciales reducciones de precios de pasajes —uno de los elementos negativos en el turismo de los países del área a causa de la distancia de los centros de consumo de servicios turísticos— cuando se trata de viajes que corresponden a los programas promovidos por la Corporación.

V. — Contratación, a través de concurso o selección en el medio internacional, de expertos en las diversas fases del turismo, para:

a) La Secretaría General del Directorio de la Corporación;

b) Los jefes de las oficinas de la Corporación en cada centro en el que se instale;

c) Programadores de la propaganda general y específica para cada sector del mercado;

d) Directores de las Escuelas de Turismo.

VI. — Obtención de la importante ayuda financiera del Banco Interamericano de Desarrollo, para poner en marcha la Corporación.

VII. — Dotación a cada Embajada de cada país sudamericano en los países considerados como mercado potencial de turismo en nuestra área de un amplio equipo de elementos audiovisuales, para que las oficinas diplomáticas puedan realizar una acción que, al paso de ser cultural, despertará el interés turístico por toda la región.

VIII. — La Corporación debiera estar facultada para gestionar directamente con los organismos de Migraciones, Extranjería y Aduana de cada país integrante, a fin de reducir las trabas irracionales con nuestros empleados públicos que suelen desanimar el turismo de tipo internacional. La Corporación debiera también poder dar cursos de entrenamiento a esos empleados, para "civilizarlos" en orden a una perfecta acogida del turista.

UN NUEVO SERVICIO GRATUITO

ES notorio que el estado de los neumáticos de un automóvil influye en su suspensión, frenaje efectivo y conducción correcta. Por ello la seguridad del automovilista puede estar en peligro si se descuida la inspección periódica de los mismos.

El Automóvil Club Argentino, atento a los inconvenientes que pueden derivarse de las circunstancias señaladas y que seguramente habrán de redundar en perjuicio no sólo de los intereses sino también de la integridad física de sus asociados, ha implantado un **nuevo servicio de cortesía** para el asesoramiento sobre el citado problema, y que consiste en hacer conocer a los usuarios, en forma gratuita, mediante la medición de la banda de rodamiento, el recorrido aproximado y la vida útil que aún resta a cada una de las cubiertas que se encuentren colocadas en los vehículos, incluso el neumático auxiliar, entregándose en cada caso una tarjeta demostrativa con los datos correspondientes.

Debe tenerse especialmente en cuenta que una cubierta que tenga **un milímetro** de espesor de caucho en su banda de rodamiento, está propensa a quedar imprevistamente fuera de servicio con casi seguras lamentables consecuencias, ya que la vida de un neumático se calcula entre 40.000 y 45.000 kilómetros de recorrido. Cabe hacer notar que el servicio se implanta por primera vez en el país para automóviles de servicio normal, ya que hasta ahora se utilizaba únicamente para automóviles de competición y coches de pista.

La verificación del estado de las cubiertas puede ser solicitada en las Estaciones que se detallan a continuación:

Capital Federal: Talleres Ocampo, Estación Belgrano, Barracas, Gran Central Flores.

Gran Buenos Aires: Olivos, Avellaneda, La Plata.

Ciudades del interior: Bahía Blanca, Bolívar, Carhué, Catamarca, Eldorado, Gualeguaychú, La Falda, La Paz (E. R.), La Quiaca, La Rioja, Lincoln, Mar del Plata, Mendoza, Mercedes (Bs. As.), Mercedes (S. L.), Necochea, Neuquén, Oberá, Paraná, Paso de los Libres, Posadas, Rafaela, Reconquista, Resistencia, Río Cuarto, Rosario, Rufino, Salta, San Carlos de Bariloche, San José de Jáchal, San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Rafael, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa, Santiago del Estero, Tandil.

PAGO VOLUNTARIO DE MULTAS

LA Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, por ordenanza Nº 22.101 referida a procedimiento de Faltas, ha dispuesto lo siguiente:

Art. 1º — La acción penal en las infracciones referentes a requisitos que deben reunir los vehículos, uso de luces y bocinas, ascenso y descenso de pasajeros y estacionamiento que contempla el Art. 22, inc. d), del Decreto-Ley 6637-63, tipificadas en el Código de Tránsito y disposiciones que regulan esa materia, se extinguirá por el pago voluntario del mínimo de multa que para dichas infracciones prevé el régimen de penalidades sancionado por Ordenanza Nº 22.065.

Art. 2º — El pago podrá hacerse personalmente o por terceros, en efectivo o mediante cheque librado contra un Banco de la Capital Federal, dentro de los veinte (20) días hábiles de la fecha de notificación de la infracción, en los lugares que a tal efecto tenga habilitados el Tribunal Municipal de Faltas.

Art. 3º — Vencido el plazo de veinte (20) días fijado por el Art. 22, inc. d) del Decreto-Ley 6637-63, sin que el interesado haya hecho efectivo el pago voluntario, o si durante ese lapso hubiera manifestado expresamente su voluntad de someterse a juicio, el acta respectiva será girada al Juzgado competente con arreglo a las disposiciones pertinentes.

Art. 4º — Efectuado el pago voluntario, corresponderá al Juez competente dictar la resolución definitiva aceptándolo o rechazándolo, según se ajuste o no a las disposiciones legales. En este último supuesto se hará saber al imputado el rechazo, a los efectos de la normalización del trámite.

"Ahora, viaje seguro con



RIGUS

Caños de Radiador **YACO**, únicos con trenzado de **RAYON-CORD.**
Yo le aseguro su **buen resultado.**

YACO

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

J 359

Renovación de autoridades en filiales y delegaciones

La Comisión Directiva dictó una resolución

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en su sesión del 10 de mayo último —primera que celebraron las autoridades recientemente renovadas—, atendiendo a la terminación reglamentaria de los mandatos que ejercían las Comisiones locales de las Filiales y Delegaciones colegiadas de la Institución, que ha adoptado, con los fundamentos que también se transcriben, la siguiente resolución:

"De acuerdo con las reglamentaciones en vigencia y las disposiciones oportunamente adoptadas en consecuencia de aquélla, el 30 de abril último han terminado sus mandatos las autoridades de todas las Filiales y Delegaciones colegiadas del Automóvil Club Argentino, como resulta expresamente de la Resolución de la Comisión Directiva de fecha 28 de diciembre de 1965 (Acta Nº 23, punto 14).

"En consecuencia, corresponde que la Comisión Directiva se aboque al proceso de designación de las autoridades y miembros de las comisiones locales de los referidos organismos, conclusión que se impone con tanto mayor motivo cuanto que, de acuerdo con el Estatuto social, acaba de producirse la renovación de esta Comisión Directiva.

"Por ello, se adopta la siguiente resolución:

"Artículo 1º: *Atenta la terminación de los mandatos de las Comisiones locales de las Filiales y Delegaciones colegiadas del A.C.A., encomiéndase a la Presidencia la preparación de la nómina de candidatos para la designación de las nuevas autoridades de dichos organismos, dentro de la reglamentación vigente, la que a la brevedad posible será sometida a la consideración de esta Comisión Directiva.*

"Artículo 2º: *A los fines pertinentes, se cursará una comunicación a los presidentes de las Comisiones locales de las Filiales y Delegaciones, haciéndoles conocer esta resolución y sus fundamentos.*

Las autoridades del Club han adoptado sin demora todas las providencias necesarias para que no quede interrumpido el funcionamiento de los organismos locales referidos, en cuanto importan un lazo permanente entre la Entidad y sus asociados del interior de la República, y también han proveido las medidas conducentes a una rápida reconstitución de las referidas comisiones, procurando que sean integradas por socios de representación local y de las más relevantes condiciones personales, por la alta función servicial e institucional que cumplen las Filiales y Delegaciones colegiadas del A.C.A.





Comisario inspector Félix Carrasco

Entre el numeroso público asistente a la conferencia pronunciada por el comisario Inspector Carrasco, aparecen en primer plano el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, el vicepresidente, ingeniero Mario L. Negri; el tesorero, señor Federico Lajud; el protesorero, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli; el vocal titular, señor Héctor Aizpiri; el secretario de la Asamblea de Delegados de la Entidad, señor Guillermo O. Mirás y los funcionarios policiales, Insp. Gral. Rafael Venturo e Insps. Mres. Horacio H. González Fígoli, Jorge Fernández y Hugo Bagatti.

LOS PROBLEMAS DEL TRANSITO EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Disertación del Jefe de la División Tránsito de la Policía Federal, comisario inspector Félix Carrasco

El Jefe de la División Tránsito de la Policía Federal, comisario inspector Félix Carrasco, pronunció una conferencia sobre un tema de su especialidad y que tuvo por escenario los salones del Automóvil Club Argentino. El acto reunió a una nutrida concurrencia y versó sobre "Los problemas del tránsito en la ciudad de Buenos Aires".

El disertante comenzó diciendo: *El tránsito público cobra hoy día más víctimas que las guerras que afligen al mundo, y no se exagera, entonces, si se lo califica de calamidad mundial. Así lo han comprendido los estados modernos y prósperos, que, a nivel de esfuerzo nacional, procuran el paliativo, neutralizándolo o intentándolo con su técnica mediante la construcción de enormes rutas, grandes autovías, sistemas depurados de señalización y poniendo todo aquello que la ingeniería del tránsito ha concebido para su ordenamiento. A tal punto alarma hoy a las naciones aquel que ha llegado a ser flagelo, que en las últimas semanas se ha publicado que Japón construirá ciudades subterráneas con todas las necesidades de una verdadera "city", para alejar al habitante del peligro del tránsito público.*

Rivadavia, en 1824 —dijo luego—, *dispuso que cada cuatro cuadras angostas debía ser acompañada por una doble; en muchos casos no se cumplió la visión de Rivadavia aún, pero sí en otros, haciendo Corrientes, Córdoba, Belgrano, Independencia, San Juan, Caseros, etc.*

¿Y qué coches circulaban entonces por la ciudad como para justificar la inquietud visionaria de Rivadavia? Volantas, sopandas, cupés, victorias, breckes, cabriolés, casi o todos de extranjero origen, y a partir de 1868, los tranvías.

En una ciudad como Buenos Aires, de intenso tráfico y de calles estrechas, una de las preocupaciones de los encarcados de atender las necesidades del Municipio es la referente a la vialidad.

Con el establecimiento de fábricas productoras de automóviles —expresó más adelante—, *Buenos Aires tomó un impulso frenético, aún sin capacidad edilicia y vial para comprenderlo, se puebla de cientos, miles y miles de automóviles, y el damero colonial de nuestra ciudad —que aún sigue siéndolo— se muestra impotente para absorberla. Ya en 1935, Del Mazo intentó hacer fructificar la idea de la "mano única" con positiva visión; nuestros días la han recogido, sin que sea solución integral, pues los problemas devienen de un complejo de causas que se integran y se proyectan esterilizando los esfuerzos de mucha gente que con dedicación y empeño procura la solución que sólo la piqueta, el trabajo y la audacia pueden brindar para hacer cierta la seguridad en el tránsito que cada 10 de junio añoramos (Ley 13.893).*

Los accidentes en general —manifestó en otra parte de su disertación— *obedecen a muchas causas, que se resumen, en principio, en falta de educación vial general, tanto para el conductor como del peatón, y deficiencias viales.*

El conductor ignora aspectos técnicos imperdonables; no ocupa su derecha para marcha lenta; la falta de obediencia —dicho en idioma municipal— *para quienes circulan por la derecha. Hace un tiempo la Municipalidad puso en juego un "slogan": "El que va por la derecha a pasar tiene derecho".*

La Policía —señaló por último— *experimentada testigo de la vida de la ciudad, puede puntualizar una serie de circunstancias que afectan el orden vehicular que van desde aspectos técnicos hasta imperfecciones administrativas. Los baches peligrosos se multiplican, aparecen en cada esquina, y a pesar del constante esfuerzo municipal, por ser pavimentos que han cumplido su vida útil o de mala calidad, frecuentemente se agrietan o se ahondan.*

Aún quedan cientos, miles de metros de vías tranviarias que paulatinamente, por remodelaciones, van desapareciendo, pero que hasta tanto, producen graves daños, entorpecen el tránsito, por cuanto el conductor las elude, y estéticamente da sensación de insolvencia administrativa.

Los pasos a nivel de la capital deben desaparecer, y hasta tanto, resulta necesario hacerlos más anchos, bien pavimentados, mantenerlos abiertos durante todo el día, aunque se lo restrinja en horas nocturnas.

EL SEÑALAMIENTO EN ALGUNOS CRUCES DE LA AVENIDA DEL LIBERTADOR

Escasa visibilidad de un semáforo

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino, consecuentes con su interés por colaborar con la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires en todo aquello que pueda significar una mejora en el desarrollo del tránsito, se dirigió por nota a las autoridades comunales exponiendo el problema existente en la encrucijada formada por la avenida del Libertador y Tagle. Manifiesta que el mismo consiste en las continuas frenadas bruscas y muy frecuentes colisiones entre automotores que circulan por la primera, al llegar a la mencionada bocacalle, y cuyo origen, en su mayoría, se debe atribuir a la defectuosa visibilidad que ofrecen en horas de radiante sol, los elementos de señalización luminosa instalados en el lugar, cuyos reflejos no permiten diferenciar fácilmente el color de la luz que tienen encendida aquellos aparatos, que los automovilistas recién alcanzan a distinguir claramente cuando se hallan demasiado cerca del cruce o cuando los rodados que circulan por la calle transversal (Tagle), se han puesto en movimiento para cruzar la avenida. Exprésase que, dada la continuidad de tales hechos y con el propósito de evitar su repetición, sería prudente que el Municipio provea de lentes rojos de mayor tamaño a los citados indicadores, como así también de viseras de mayor longitud.

Solicítase el traslado de un indicador

El Automóvil Club Argentino, ante el requerimiento de asociados y vecinos residentes en Palermo Chico, se ha dirigido al secretario de Obras Públicas y Urbanismo para interesarlo en la solución de un problema originado en el último ordenamiento de tránsito practicado sobre las avenidas del Libertador y Figueroa Alcorta.

Tras señalar las ventajas de las prolongaciones de la mano única en esas avenidas, el A.C.A. se refiere al inconveniente que se presenta a los automovilistas que, circulando por la calle Ocampo, desean cruzar la Avenida del Libertador para llegar por aquélla a la avenida Figueroa Alcorta. Anteriormente, recuerda la nota, dicho cruce se efectuaba por la calle Billinghurst, sin riesgos, girando hacia la izquierda al posibilitarlo así los semáforos existentes. En la actualidad se debe realizar ese recorrido por la calle Ocampo, con el riesgo que implica cruzar la avenida del Libertador, dadas las características de esa encrucijada. El A.C.A. expresa por último que ante la existencia en esa zona de un establecimiento escolar y de un sanatorio, convendría trasladar a la bocacalle de Ocampo y Avenida del Libertador los semáforos ubicados en esta última y Billinghurst, ya que resultarían más eficaces en aquel sitio que en su actual emplazamiento.

TARJETA DE SOCIO EXTRANJERO EN ITALIA

EL Automóvil Club de Italia, por intermedio de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), ha comunicado al Automóvil Club Argentino que los automovilistas que viajen en el curso de este año por Italia, podrán ser *Socios Extranjeros* de aquella entidad, mediante el pago de una cuota de 3.500 liras, que será reducida a 3.000 para quienes acrediten ser socios de una entidad afiliada a la F.I.A.

Los denominados *Socios Extranjeros* tendrán los siguientes beneficios:

1) Una tarjeta social válida hasta el 31/12/67.

2) Un seguro expedido por la "Sociedad A.L.A.", con el mismo término de validez de la tarjeta de socio, garantizando todos los gastos de asistencia extrajudicial, judicial y de peritaje.

3) Un seguro contra robo de equipajes, otorgado por la "Sociedad S.A.R.A.", que tendrá el mismo tiempo de validez de la tarjeta social.

4) Una plaqueta para el servicio de estacionamiento.

5) Una tarjeta de la asociación "Italia Nostra", válida para la entrada gratuita en los museos municipales.

6) Una rebaja del diez por ciento sobre los precios de habitaciones en los "autostelli" del Automóvil Club de Italia y en los hoteles del A.G.I.P.

7) La carta autorrutas de Italia.

8) La Guía de Hoteles recomendados por el Automóvil Club de Italia.

Asimismo, los *Socios Extranjeros*, como todos los socios del Automóvil Club de Italia, pueden obtener:

a) Rebaja del diez por ciento sobre las tarifas de la "Autostrada del Sole".

b) Rebaja de cuatro liras por litro sobre el precio de la nafta A.G.I.P.

Las tarjetas de *socios extranjeros* se venden exclusivamente en la frontera italiana, en las Oficinas de Asistencia Automovilística A.C.A., en las delegaciones del A.C.I. en París y Buenos Aires y, naturalmente, en todos los automóvil clubes que lo deseen y que hagan sus pedidos al Automóvil Club de Italia.

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.

El aire y su camino. S. E. Silvester, 1966.

La ciudad de la Torre Eiffel. J. Riestra, 1963.

La colmena. A. Bressan, 1963.

Donde se habla de las cosas. C. Iturburu, 1966.

Dura tarea de pájaros. J. B. Stagnaro, 1965.

El hombre repetido. J. Cicco, 1966.

Isondú. R. A. Kaul, 1965.

Leyendo a Alfonsina Storni. J. Gómez Paz, 1966.

El mar que en mí resuena. G. de Sola, 1965.

Las máscaras. A. J. Catelpoggi, 1967.

Los milagros invasores. F. Tomat-Guido, 1966.

Los nombres de Unamuno. E. de Olaso, 1963.

Orejas invisibles para el rumor de nuestros pasos. A. Dujovne Crtiz, 1966.

Los que comimos a Solis. M. E. de Miguel, 1965.

Raspas de la Paila. R. Cano, 1966

El retrato. A.B.A. de Pagella, 1966.

Ricardo E. Molinari o la agonía del ser en el tiempo. J. Aristides, 1966.

El río de los años. L. Benarós, 1966.

Una luz muy lejana. D. Moyano, 1966.

Checoslovaquia en instantáneas. B. Seidl. 1966.

The automobile guide of the C.SSR. J. Marsick, 1964.

Guide to Czechoslovakia. J. Chysky, 1965.

Juzgue por sí mismo. 1962.

La economía. J. Sebera, 1966

The country. D. Formasek, 1966.

La Cultura. W. Peliseck, 1963.

Promoción del turismo

Creáronse campamentos en dependencias de la Entidad y en los Parques Nacionales.

El Automóvil Club Argentino prosiguiendo con su política de fomentar el turismo en todo el territorio nacional, ha concretado un plan que contempla las grandes posibilidades del país dadas sus extraordinarias bellezas naturales y la variedad de sus climas.

Con tal motivo se han proyectado, en terrenos de propiedad de la Entidad, anexos a los existentes en Lago Mascardi, Río Negro, y San Martín de los Andes, Neuquén, campamentos dotados de comodidades para los automovilistas asociados al Automóvil Club Argentino.

Asimismo, y con el propósito de volcar hacia los Parques Nacionales su caudal societario, ha gestionado con éxito ante las autoridades que los administran, la cesión con caracter precario de distintas fracciones en los parques Nahuel Huapi, y Lanín, en Neuquén; Los Alerces y Lago Puelo, en Chubut; Los Glaciares, en Santa Cruz; Iguazú, en Misiones, y El Rey, en la provincia de Salta.

Los proyectos de las obras a realizar se encuentran en preparación, e incluyen sectores para instalaciones de carpas, comedor, instalaciones sanitarias, almacén de aprovisionamiento, vivienda para el encargado de los campamentos, parques, forestación adecuada, juegos infantiles, etc.

Estos planes serán puestos en marcha sin demora, sujetos a un orden de prioridades.

COMENTARIOS DE LOS SOCIOS

LOS señores Atilio Antonio Luraschi y Mauricio Kitaigorodzki, asociados ambos al Automóvil Club Argentino, han remitido sendas cartas al presidente de la Entidad y director de AUTOCLUB, doctor César Carman, con un pedido de publicación de las mismas en esta Revista. La Dirección de AUTOCLUB, en nombre de las autoridades de la Institución, agradece a los referidos socios los estimulantes conceptos vertidos en sus notas, como así también su encomiable preocupación por difundir los hechos que las motivan.

DEVOLUCION DE DINERO

El señor Atilio Antonio Luraschi, socio activo Nº 223.809, con domicilio en la localidad de San Lorenzo, provincia de Santa Fe, expresa en su carta:

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de manifestarle lo siguiente: el día de mi regreso de Mar del Plata, en la estación de esa ciudad, tuve que abonar un servicio de engrase, pagando la factura con $ 10.000, y ya sea por apuro o por olvido, no retiré el vuelto, el cual me fue remitido mediante una nota de crédito Nº 75/2, lo que agradezco, admirado por la excelente organización y mejor comportamiento del personal que intervino.

Actos como éste merecen destacarse en la prestigiosa revista AUTOCLUB, por cuanto si en algunos países del mundo existen lugares ejemplares, en lo que a turismo se refiere, también aquí, en este gran país, existen personas al servicio de grandes instituciones que, con su correcto proceder, hacen honor a todos los argentinos.

Reitero mi agradecimiento por la fina atención que tuvieron conmigo, complaciéndome en saludar a usted muy atentamente.

EN RELACION CON UNA DENUNCIA

Por su parte, el señor Mauricio Kitaigorodzki, socio plenario número 277.245, en la carta remitida al presidente de la Institución, con fecha 13 de abril del corriente, expresa:

Con fecha 4 del corriente envié a su despacho una nota denunciando hechos ocurridos en la playa de estacionamiento y en las inmediaciones del A. C. A., relativos a la venta, en dichos lugares, de diversos artículos para el hogar

Con no poca sorpresa (y agrado), me enteré por mi esposa que a los pocos días un funcionario del Automóvil Club había visitado mi casa para conversar conmigo sobre el punto. El día 12 de corriente tuve el gusto de conocer al señor Velázquez, funcionario de la Institución, quien me interiorizó minuciosamente de la acción que, con anterioridad a mi carta, había tomado el A. C. A. a fin de solucionar el problema.

No puedo menos que decir que este hecho, casi totalmente sin precedentes en nuestro país, merece mi más profunda admiración. Si hasta ahora consideraba una suerte pertenecer a una institución que brinda servicios tan amplios como el Automóvil Club Argentino, desde hoy será para mí un orgullo y un privilegio. Porque mientras el A.C.A. esté en manos de personas como usted, y tenga en su personal a funcionarios tan correctos y pundonorosos como el Sr. Velázquez, seguirá ocupando seguramente el lugar de privilegio que le corresponde en el país y en el mundo.

Ruego a usted, señor Presidente, autorizar la publicación de la presente en la revista AUTOCLUB, pues deseo testimoniar públicamente mi satisfacción y orgullo. Saludo a usted con mi consideración más distinguida.

HOMENAJE A JUAN GALVEZ



Nutrida concurrencia asistió al acto realizado en homenaje al gran corredor automovilístico Juan Gálvez en el cementerio de la Chacarita con motivo de la inauguración de un monumento recordatorio. En el recuadro, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, quien usó de la palabra en la oportunidad, recordando la brillante campaña del ejemplar deportista muerto en Olavarría, el 3 de marzo de 1963.

LOS 25 AÑOS DEL EDIFICIO DEL CLUB

Se han recibido varias cartas de asociados recordando que en el curso de este año se cumplen 25 años de la inauguración del edificio de la sede central del Automóvil Club Argentino, en Avenida del Libertador 1850. Al respecto, informamos que la Dirección de AUTOCLUB ya tenía previsto ocuparse de ese importante acontecimiento en un próximo número de la revista, oportunidad en la que se publicará una reseña completa de todos los aspectos relativos a la erección del edificio de nuestra sede central.

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 el mes de abril del corriente año:

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	31.797
30 minutos	2.264
45 minutos	957
1 hora	674
1 h. 15 m.	241
1 h. 30 m.	177
1 h. 45 m	45
2 horas	28
Más de 2 horas	27

RESUMEN MENSUAL En concepto de:	
Mecánica	21.252
Gomas	2.799
Remolque	12.159
Total de Auxilios	36.210

INTENSA TAREA DE LA DELEGACION DE CAÑADA DE GOMEZ, SANTA FE

LA delegación del Automóvil Club Argentino de la ciudad de Cañada de Gómez, provincia de Santa Fe, cuya presidencia ejerce el señor Abel O. Romegialli, viene desarrollando una intensa actividad en beneficio de los asociados. Entre los resultados de esa labor se destaca la puesta en funcionamiento del sistema de "Casas Adheridas", que ya incluye a cuarenta firmas comerciales de la ciudad santafecina.

•

Aspecto exterior del local de la Delegación del Automóvil Club de Cañada de Gómez, sito en la galería "Mario" de la mencionada ciudad.



NUEVA CONSCRIPCION DE SOCIOS

ENTRE el 1º de junio y el 15 de julio próximo se desarrollará una conscripción de socios del Automóvil Club Argentino, con una acción similar a la realizada en igual período del año 1965.

Como en aquella oportunidad, se han emitido valores internos a la orden de cada socio, que serán remitidos a sus respectivos domicilios, para facilitar a los mismos la entrega a familiares o amigos aún no asociados a la Entidad, de esos documentos que tienen el valor de la cuota de ingreso.

Los mencionados valores tendrán vigencia hasta el 15 de julio próximo, y en consecuencia, las solicitudes que se reciban acompañadas de los mismos, abonarán solamente tres cuotas mensuales adelantadas, según categoría. Queda entendido que los aspirantes a socios que no acompañen a su solicitud el valor aludido, abonarán la correspondiente cuota de ingreso.

No obstante tratarse de una colaboración del Club hacia sus socios, ya que los valores fueron remitidos sin cargo, los titulares de los que sean utilizados recibirán como recuerdo una insignia del club para el ojal, con frente de oro.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

D 347

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

(CASA CENTRAL: ENTRADA POR TAGLE 2640)

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

EL PAPEL DE LOS ADITIVOS EN EL ACEITE PARA VEHICULOS

Mayor duración del motor y cambios menos frecuentes

(Reproducido de Frankfurter Rundschov en "Tribuna Alemana"

LAS partes metálicas en fricción tienen la propiedad de destruirse mutuamente, a menos que se las lubrique. El lubricante empleado en motores de automóvil se denomina aceite de motores. Los modernos aceites ya no son meros productos de refinería. Desde la década del 40, el producto refinado del aceite crudo, materia prima negruzca y pestilente, sólo constituye el principal componente del aceite para motores. Gracias a los aditivos se transforma el producto básico en un elixir maravilloso que permite a los motores funcionar de 150 a 200 mil kilómetros a altas velocidades.

Hace más de treinta años, los cilindros tenían que rectificarse después de 30 o 35 mil kilómetros; era necesario cambiar los pistones debido al desgaste por fricción. En esa época los motores se convertían en chatarra después de la segunda rectificación, aunque los diseñadores no aprovechaban la capacidad de 1.000 centímetros cúbicos más que para una potencia de 25 caballos. Hoy en día la capacidad se ha duplicado, y la vida del motor aumentado un 50,100 o más por ciento. Los conductores están tan habituados a esa ventaja que la consideran obvia. Nunca piensan en la cantidad de material y trabajo que ha desembocado en el diseño de un motor más efectivo. A esto ha contribuido en gran parte la industria de aceites minerales.

Los aceites para motores sirven a más propósitos que la simple lubricación preventiva del desgaste por fricción. También tienen la función de enfriar y hermetizar. Además se les exige durabilidad y propiedades anticorrosivas. Y esto no es todo. Los químicos de petróleos tienen que eliminar ciertas propiedades naturales del aceite para motores, a fin de que la máquina pueda funcionar adecuadamente. A temperaturas bajas no se tolera que la parafina y otros componentes se separen, ni que el aceite se coagule. El consumo de aceite depende en gran parte de la oxidación. Es decir. que su constitución debe evitar ese proceso en la mayor parte posible.

En el motor se produce óxido, y otras impurezas, que tienden a depositarse. El sedimento puede mermar la eficiencia del motor a tal punto que no sólo produzca perturbaciones, sino también destruya partes. Apenas desde 1950 se conocen las materias que mantienen las partículas de impurezas flotando en aceite, con lo cual es posible separarlas por un filtro. La película de aceite entre superficies metálicas que se mueven no puede ser afectada ni por las temperaturas excesivamente altas ni por las más bajas. Los aceites a los que se presentan grandes exigencias en el aspecto mecánico del vehículo, forman espuma e incluso se solidifican: una característica indeseable, entre otras, que se puede evitar mediante aditivos químicos.

Recientemente se organizaron algunos experimentos muy interesantes durante una conferencia de prensa en el centro de investigaciones de Aral (Bochum), para demostrar los casos típicos de conducta perjudicial de aceites básicos. También mostraron la medida en que los aditivos impiden esas desventajas, dando además al aceite las propiedades deseadas.

Los artificios de que se valen los químicos del petróleo para refinar el aceite básico —ellos se refieren al proceso como "aleación"— se deben al avance de la técnica en los Estados Unidos durante los últimos 20 años. Los aditivos antioxidantes fueron los primeros en emplearse en motores de automóvil. El químico Kahlenborn, de la sección químico-técnica de Aral, formuló el efecto de los antioxidantes así: *Retardan el ataque del oxígeno, especialmente a altas temperaturas, impidiendo así la formación de asfalto, resinas y ácidos insolubles en aceite.*

Los químicos del petróleo se encuentran a menudo enfrentados con tareas extremadamente difíciles, ya que un buen aditivo que sirve para lograr una característica benéfica también puede producir otra perjudicial. Un buen aditivo contra el desgaste, por ejemplo, tal vez evita que los residuos de la combustión puedan mantenerse flotando en aceite y distribuidos en partículas ínfimas. La consecuencia de esto, según el ingeniero Seidel, sería *un daño catastrófico en partes del motor, perturbaciones en las bujías y explosiones violentas en el cilindro.*

La elaboración de materias adicionales cuesta tiempo y dinero. Los laboratorios exigen aparatos e instrumentos que valen millones. El sólo test de un aditivo requiere tres meses, y cuesta cerca de 30.000 marcos. Todos estos esfuerzos redundan en beneficio del conductor; su vehículo puede durar más tiempo a pesar de la mayor potencia; los aceites de fines múltiples le ahorran el paso de aceites de verano a aceites de invierno, y le evitan tener que cambiarlo cada 1.500 kilómetros, como era el caso hasta la segunda guerra mundial. Ahora se han extendido los intervalos hasta 5.000 y 10.000 kilómetros, cumpliendo en esa forma deseos muy viejos.

¡PELIGRO!

Lo que no debe hacer un buen condúctor: abandonar su línea, —su huella— en la calzada al adelantarse a otro automovilista, sobre todo en una calle curva o en una esquina, "cerrándose" sobre la huella que sigue aquél. Aparte de que esta maniobra está prohibida por las ordenanzas de tránsito, expone a un grave peligro a ambos conductores.



letra viva

POR ULYSES

Para Autoclub



UNA OBRA NOTABLE EN ROSARIO

Del interior del país nos viene un gran ejemplo. Es la obra trascendental, para el desarrollo de la cultura, que realiza por medios propios y apoyo popular, la Biblioteca Constancio C. Vigil. También está ahora en el campo editorial. Desde su local de la calle L. N. Alem 3078, en Rosario, ha lanzado, sucesivamente, *Oda al Paraná*, poema de José Carlos Gallardo, ilustrado por Carlos Alonso, Juan Batlle Planas, Francisco García Carrera, Mario Darío Grandi, Ricardo Supisiche, Julio Vanzo y otros importantes pintores; un libro de Edgard Bayley, *Realidad interna y función de la poesía;* una novela de Jorge Riestra, titulada *Principio y fin; La vuelta completa*, novela de Juan José Saer; y, por fin, los poemas de Rafael Oscar Ielpi, *El vicio absoluto*. Con estos títulos, la Biblioteca Popular Vigil sigue cumpliendo una notable trayectoria. Fue fundada en julio de 1944, gracias a la iniciativa de un vecino modesto, un inmigrante de origen portugués. Sin ayuda oficial, desenvolviéndose en un barrio obrero mediante la venta de bonos y rifas, pasó de una modesta casita a un edificio de tres plantas, donde funciona una Universidad Popular. Pero el local ya resulta pequeño y la Biblioteca Vigil ya está en la senda de una nueva y formidable ampliación. Tiene un terreno amplio y allí se está ejecutando una obra que costará doscientos millones de pesos. Este es uno de los milagros de la voluntad que el país necesita, como la mayor y la mejor de las prioridades: la difusión de la cultura. Sin una base cultural amplia, todo sueño de desarrollo toma la categoría simple y desilusionante de ficción pura.

LA GENTE DE MARTIN FIERRO



Cobra creciente actualidad la famosa generación que hiciera una auténtica obra de renovación de las letras nacionales desde las columnas hoy casi legendarias de la extinguida revista *Martín Fierro*. El año pasado Leopoldo Marechal, uno de sus componentes, logró la codiciada categoría de *best-sellers* y el Premio Forti-Glori de 500.000 pesos con su novela *El banquete de Severo Arcángelo*, editada por la Sudamericana. Este año, el Centro Editor de Latino América marca un record de venta, agotando la edición de obras de Macedonio Fernández, Oliverio Girondo y Norah Lange. Macedonio es considerado el valor más original del connotado grupo. Llama la atención la vigencia realmente impar de la generación martinfierrista, si se tiene en cuenta, por ejemplo, que Oliverio Girondo fue el autor del manifiesto agresivo publicado en el número cuatro de la revista *Martín Fierro*, hace treinta años. Una gran cantidad de autores de esa generación sigue produciendo obras de creación muy importantes. Y otros, a semejanza de Macedonio Fernández y Oliverio Girondo (y del Cid Campeador), siguen ganando batallas después de muertos. El interés por las obras de la famosa capilla literaria es tan grande, que Jorge Alvarez ha reeditado *Hasta aquí, no más*, fuerte novela de ambiente tucumano, de Pablo Rojas Paz, y pronto saldrá a la luz una nueva edición de *Los cocheros de San Blas*. En esta obra, Rojas Paz muestra una concepción muy especial de la narrativa, anticipándose a la corriente actual de renovar la novela. Además, en esas novelas, Rojas Paz, que además era un ensayista de primera fila, hace una indagación de la realidad nacional, que tanto preocupa en estos momentos. Este fue otro gran mérito de la generación martinfierrista. Fuera por medio de la prosa genialmente humorística de Macedonio Fernández, fuera con las audacias verbales, con las espléndidas insolencias poéticas de Oliverio Girondo, siempre fue cumpliendo un trabajo hondamente revelador de lo argentino. Hoy el público, que ya ha mostrado clara preferencia por obras de Güiraldes, de Borges, convierte en best-sellers a escritores que, como Macedonio Fernández y Oliverio Girondo, sólo conocían los tirajes limitados y que, junto con Francisco Luis Bernárdez, Eduardo Mallea, Sixto Pondal Ríos, Ricardo Molinari y varios más, componen una promoción literaria realmente excepcional en la historia y realidad de las letras argentinas. Por eso la reedición de *Personas en la sala*, de Norah Lange, *Papeles de Recién-venido*, de Macedonio Fernández, y *Veinte poemas para ser leídos en el tranvía*, es todo un acierto del nuevo Centro Editor de América Latina.

LOS BIENES DE ANTONIO REQUENI



De pronto, Antonio Requeni, poeta de treinta y seis años, decide hacer su *Manifestación de bienes*. Esto, en un poeta, implica el riesgo de abrir todos los rumbos de su lirismo y dejar constancia de cuál fue el atesoramiento que le trajeron los días, las experiencias, el dolor y la alegría. Antonio Requeni, con su libro editado por Losada, bajo el sugestivo título que mencionamos más arriba, ratifica su condición de creador y nos muestra que su poesía no es el producto de una primera embriaguez juvenil ante el misterio esencial del universo, sino una actitud honda y permanente. Sea en el estallido deslumbrante del amor —"ahora que estoy vivo y estás viva", dice en un soneto apasionado— sea en la música de Bach, que lo transforma en un cosmonauta sumido en la más divina de las armonías, sea en la elegía agónica a una mariposa, Antonio Requeni, sin posturas ni alharacas, en cada poema renueva el voto de una vocación de poeta siempre en ascenso, en búsqueda y en múltiples logros. Oigamos este soneto suyo, de recóndita y nostalgiosa resonancia: *Vagas habitaciones, semiolvido / descendiendo en la sombra por mi sueño; / retrocedo y las manos de un pequeño / acarician mi voz de bienvenido. / Vuelvo a las cosas. Oigo aquel tañido. / Lámpara, mueble, cielorraso, leño, / Album que embellecías el ensueño. / Fiebres y lluvias. Rostro sonreído. Sólo me basta esta penumbra lenta / y el aire gris de las fotografías. / Sopla en mi voz de flora cenicienta / un hálito entre música y fragancia. / Y en un paisaje de calcomanías / reconstruyo una fábula: mi infancia.*

NOTÍCULAS

¿QUE LES PARECE?

EL "sólido Cadillac de oro" fue noticia importante durante largo tiempo en Broadway y en Hollywood; se trataba de una ficción, claro está. Pero ahora un negociante en maderas de Wichita, Kansas, EE. UU., ha resuelto tomar la cosa en serio..., sólo que se trata de un "Lincoln Continental" y no de un "Cadillac". Ha hecho reemplazar todos los adornos metálicos de su coche con piezas fabricadas con oro de 24 quilates —a un costo de 3.800 dólares—, y, además, del mismo metal precioso hizo fabricar, para su "Continental", el filtro de aire, la tapa del ventilador del aceite, la tapa del radiador y la varilla del cárter del cigüeñal..., ¿qué les parece?

LA "MANO" DEL TRANSITO EN SUECIA

EL próximo día 3 de setiembre será memorable para el tránsito motorizado en el hermoso país escandinavo. En esa fecha la "mano" del tránsito en calles y carreteras será cambiada de la izquierda a la derecha (creemos que el único país europeo que aún conservará la "mano" a la izquierda —por ahora— será Inglaterra). Para preparar el cambio que se adopta, las autoridades suecas se tomaron un plazo de 4 años. El régimen que va a caducar en setiembre fue implantado en 1734 —nada menos— y aplicado también a los automovilistas desde 1916.

UNA NOVEDAD EN EL SUBMUNDO

UN grupo de ladrones forzó las oficinas de un negocio y depósito de automóviles usados en la ciudad de Oklahoma; pero resolvieron actuar de diferente modo al de sus colegas: no robaron ni un solo vehículo ni otra cosa alguna, ¡pero se llevaron, en cambio, todas las llaves de los coches usados en existencia! No es difícil adivinar su destino.

CINTURONES DE SEGURIDAD

ATENCION a esta miniestadística: En 1966 se produjeron 27 accidentes automovilísticos "fatales" en la gran carretera del Estado de Nueva Jersey conocida bajo el nombre de Garden State Parkway y que es considerada como una de las más seguras y donde menos accidentes se han registrado en seis años en los Estados Unidos. Ahora bien: de esos 27 conductores, "ninguno llevaba" puesto el cinturón de seguridad.

ESTADISTICA ROJA

EL Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos informa que los accidentes de tránsito en ese país durante el año 1966 causaron 52.500 muertos; esto significa un aumento del 7 % sobre la cifra record de 1965, que fue de 49.000 muertos.

LA LUCHA CONTRA LOS LADRONES DE AUTOMOVILES

INFORMA el "New York Motorist".

Un subcomité especial del Senado de los Estados Unidos está considerando un proyecto de ley nacional que, de ser aprobada, dejará establecido:

1º) La obligación, a cargo de las fábricas de automóviles, de incluir mecanismo antirobo en los nuevos utomóviles.

2º) Reglamentación de la fabricación y de la venta interestadual de llaves maestras para automóviles.

3º) Identificación uniforme para todos los automóviles nuevos que se fabriquen.

4º) Nuevos métodos y sistemas penales para los ladrones de automóviles, y la cooperación federal y estadual en la represión de esos delitos.

NARANJAS EN PARAGUAY...

LOS robos o hurtos de automóviles han aumentado en un 60 % desde 1960. Durante el año último —1966— la cifra llegó a más de 500.000 unidades. Seis de cada diez coches son robados por ladrones de menos 20 años de edad; el 80 % de los robos o hurtos se produjo con vehículos que fueron dejados sin cerrar las puertas con llave, y en el 40 % de los casos se comprobó que las llaves habían sido dejadas en el tablero, en el contacto de la ignición, o que este mecanismo no había sido cerrado con llave o no tenía cerradura especial.

Todas las informaciones precedentes —que tomamos del "New York Motorist"— fueron suministradas recientemente por el F.B.I. (Federal Board of Investigation), y esas cosas han sucedido en los Estados Unidos, donde los automóviles crecen en los árboles, o poco menos, según dicen. El año último fueron fabricados y vendidos alrededor de 10.000.000 de unidades.

LA EDUCACION VIAL DEL CONDUCTOR

LAS legislaturas de los Estados de Nueva México, Vermont y Virginia, en los Estados Unidos, acaban de asignar nuevas y considerables sumas para facilitar la educación vial de los conductores. Con los nombrados, ya son 31 los Estados de la Unión que financian oficialmente programas de entrenamiento y educación vial, especialmente de jóvenes conductores de automóviles.

AQUI NO TENEMOS HOSPITAL

EN Monville, pequeña localidad de Francia, el intendente municipal (alcalde) acaba de anunciar que dentro de la jurisdicción territorial de su municipio se ha conseguido disminuir el número de accidentes automovilísticos gracias a que en los caminos se ha colocado carteles con la siguiente inscripción: "Conduzca con cuidado, aquí no tenemos hospital".

SU CLUB
*COLABORA
CON UD.

VALIDO HASTA EL 15 DE JULIO DE 1967

2 MIL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

A LA ORDEN DEL SOCIO

SERIE 6/67 VALOR Nº 314689 B

Sr. P. 308609
Jorge Anibal ACUÑA
Cuenca 5244
EZPELETA (BA) R (6) 1-2-66

VER AL DORSO

TRANSFERIBLE AL SEÑOR:

Pedro D. Cutino

NOMBRE Y APELLIDO

PARA PAGAR LA CUOTA DE INGRESO DE SU SOLICITUD DE SOCIO

FEDERICO LAJUD
TESORERO

CESAR C. CARMAN
PRESIDENTE

B

DOS MIL PESOS

PUBLICIDAD A. C. A.

Facsímile del valor interno emitido por el A. C. A. y que, en los primeros días del corriente mes, remitió a la orden y al domicilio de cada uno de sus socios para facilitarles la forma de tener una atención con familiares o amigos, aún no asociados a la entidad.

Los socios pueden concretar esta atención transfiriéndolo a uno de ellos, que desee ingresar como tal, abonando con el valor la cuota de ingreso.

No obstante tratarse de una colaboración del Club hacia sus socios, ya que fueron remitidos sin cargo, los titulares de los valores que sean utilizados, recibirán, como recuerdo de su atención, una insignia para el ojal con frente de oro.

Junio 1967

INFORMESE EN LAS DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES



*COLABORE UD. CON SU CLUB

- INCORPORESE A SU SERVICIO DE PREVISION
- CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS
- LUZCA SU INSIGNIA EN EL AUTOMOVIL

LA EXPANSION...

VIENE DE LA PAG. 137

retas», de 1898 a 1918, «Historia del Arte», de José Pijoan, y otras.

"A lo dicho debe agregarse una sección muy relevante de nuestra Biblioteca: la hemeroteca. En efecto, se reciben aproximadamente 350 revistas mensuales entre nacionales y extranjeras, de las cuales se fichan los principales artículos. Esta recepción se logra, en su mayor parte, mediante el canje con AUTOCLUB y por medio de suscripciones y envíos gratuitos. Además, cuenta con un servicio de fotocopias, poco común en las bibliotecas de nuestro país, que es utilizado especialmente para aquellos libros o revistas que por su índole no pueden ser prestados. Ultimamente ha recibido un importante aporte de libros donados por el Fondo Nacional de las Artes y por el Museo Histórico Sarmiento. Estas Instituciones y la Comisión Protectora de Bibliotecas Populares harán llegar sus publicaciones periódicas,

"Dejo constancia de mi fe en el periodismo en todas sus manifestaciones como medio de formación e información de la opinión pública y de mi reconocimiento no solamente por la colaboración brindada en la difusión de las noticias concernientes a la actividad societaria, sino también en la manifestación de opiniones que, compartidas o no, y a veces dictadas por el imperio de una apasionada convicción, sirven para valorar nuestros actos y advertir deficiencias que, de otro modo, pasarían inadvertidas.

"Quiero también poner especial énfasis en este agradecimiento, que no es una mera actitud protocolar, a la generosa predisposición del periodismo del interior del país, testigo de nuestras inquietudes, difusor de las iniciativas del Automóvil Club Argentino, alerta centinela para señalar la necesaria presencia de nuestra Institución en aquellos lugares donde todavía no ha llegado la insignia.

"Otros dos aspectos de indudable importancia entre las realizaciones del Automóvil Club Argentino lo constituyen las obras de señalamiento, en su doble aspecto de caminero y urbano, y las tareas de educación vial. Ambas justifican plenamente el carácter del Automóvil Club Argentino en su condición de entidad sin fines de lucro, al servicio del país.

"Su acción vinculada con el señalamiento se ha extendido sobre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Córdoba, Chubut, etc. y otras en proceso de concreción con un volumen de obras superior, en estos últimos años, en promedio, a 15.000 señales anuales, que mantiene largamente la primacía en esta clase de actividad dentro del país.

"En cuanto a educación vial, ha tomado especial impulso en los últimos años, mediante la impresión y distribución de gran número de elementos ilustrativos (afiches, folletos, calcomanías, desplegables, etc.).

"Además se realizan conferencias sobre problemas de tránsito y sus soluciones, y campañas en el ámbito escolar.

"Indudablemente reviste particular importancia una permanente acción educativa sobre la población con el propósito de obtener adecuada seguridad en el tránsito. Así lo ha entendido el Automóvil Club Argentino y, en la medida que las circunstancias lo permitan, esa obra se irá incrementando.

"Cabe resaltar el juicio altamente favorable que recibiera la Entidad al otorgársele el Trofeo "Challenger F.I.A. Securité Routiére 1966", donado por el Automóvil Club de Francia, discernido cada dos años entre todos los Automóvil Clubes afiliados a la F.I.A., que más hayan hecho por el señalamiento y la educación vial. En esa oportunidad el Automóvil Club Argentino concurrió presentando un álbum conteniendo la información sobre sus realizaciones, que dio origen a favorables comentarios, recogidos por el Secretario doctor Saborido y el Subgerente Rucci, que nos representaron en la Asamblea Ordinaria de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), en París, en octubre pasado.

"Un distinguido delegado de esta Asamblea, el General Ahrens, se ha preocupado por estudiar y enunciar soluciones a los problemas del tránsito en esta Capital, que cada vez son más graves; para ello ha preparado abundante material, con el que dará conferencias públicas en estos salones. En una conversación reciente me explicaba su concepto:

La falla fundamental de nuestro sistema de tránsito reside —me decía— *en que creemos que todo individuo, por el simple hecho de dominar la manipulación del artefacto mecánico denominado AUTOMOVIL, está sin más en condiciones y facultado para guiarlo por la vía pública. Se olvida que este concepto extremadamente individualista de la conducción automovilística no puede existir ya en el mundo moderno, cada vez más densamente motorizado. Por esta razón, la mayoría de los países da una importancia mucho mayor al conocimiento y cumplimiento de los reglamentos de tránsito que a la habilidad intrínseca del conductor para guiar su vehículo. Los alemanes definieron con toda precisión ambos conceptos, usando en sus reglamentos el término PARTICIPANTE EN EL TRANSITO (concepto colectivo) en lugar de la palabra CONDUCTOR (concepto individualista).*

Para educar a nuestros automovilistas propondrá un plan de cuyo éxito no me cabe duda.

"Estimo que la mejor manera de formarse juicio sobre el desarrollo de una institución es dar cifras comparativas de algunas cosas que significan la vida misma, el desarrollo.

"Tomo dos fechas, dos años, para la comparación: 1959 y 1966; y me refiero a servicios elementales, que pueden obtenerse en cualquier parte: el número de servicios de engrase va de 175 mil a 335 mil; el de lavados de 276 mil a 726 mil; venta de nafta de 64,7 millones de litros a 156,3 millones de litros. Otros servicios más importantes, como el de auxilio mecánico, van de 133 mil en 1959 a 510 mil en 1966. Las cuotas sociales recaudadas van de 80 millones a 1300 millones. Y este aumento de la recaudación no es sólo por la actualización del importe de las cuotas sino principalmente por el incremento del número de socios, que va de 114 mil en diciembre de 1959 a 314 mil en diciembre de 1966, antes de la nueva conscripción, que lo elevó a 345 mil.

"Ya que doy otra vez esta cifra extraordinaria, hago la reflexión de que puede calcularse que cada socio representa 4 personas, en promedio, lo que importa sostener que más de un millón y medio de habitantes se benefician directamente con los servicios que el Club presta a los socios.

"Otra relación es conveniente: el parque automotor del país llega a 1.100.000 unidades, por lo que es de suponer que la tercera parte de los propietarios de vehículos automotores son socios del Automóvil Club Argentino.

"Esto nos ubica en la importancia real de nuestra Institución en el país y nos pone en el compromiso de insistir en el esfuerzo tesonero para completar lo que está en marcha, realizar lo proyectado y proyectar el futuro.

"Como es sabido, en breves días más se inicia un nuevo período de gestión, por la terminación de los mandatos vigentes actualmente, no sólo en esta Asamblea sino también en la Comisión Directiva y en el Tribunal de Honor.

"La agrupación interna que ha confeccionado la lista de socios que ocuparán cargos directivos en el Automóvil Club Argentino ha aprobado oportunamente una plataforma de acción a cumplir en la que enumera algunas de las cosas que deben hacerse, y entre ellas hay novedades dignas de destacarse y que no cabe duda se irán cumpliendo a breve plazo.

"En estos últimos meses tuve la satisfacción de integrar Delegaciones con el Presidente del Club, otros dirigentes y funcionarios; recorrimos distintos puntos del país. Fueron inauguradas en estas giras varias estaciones de servicio y moteles; visitamos gran cantidad de otras estaciones, campamentos y playas ya en pleno funcionamiento. Esto nos permitió tomar contacto con el personal que actúa allí; con los socios que usan los servicios del Club y con personas de cada lugar. Nuestra impresión ha sido plenamente satisfactoria, y si algo falta, es debido al veloz incremento en el número de asociados que usan servicios. La gestión de la dirección y de los administrativos del Automóvil Club Argentino es tan eficaz en todos esos puntos que bien merece un reconocimiento en esta Asamblea, como lo dejo expresado, sin dar nombres, porque serían muchos.

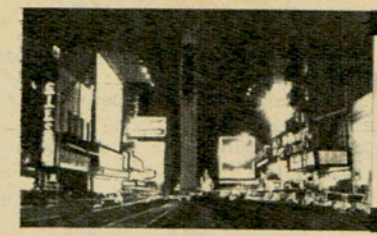
"Señores Delegados, creo que con este informe he cumplido una obligación, y agradezco la colaboración eficaz con que se acompañó mi gestión y la atención de los señores Delegados."

EXCURSIONES EN EL GRAN BUENOS AIRES

La nueva modalidad impuesta por las autoridades del Automóvil Club Argentino ha tenido franca acogida entre sus asociados y familias. Se trata de excursiones breves realizadas dentro de la ciudad de Buenos Aires y en torno de ella, las cuales han contado siempre con nutridas concurrencias. El atractivo de estas excursiones reside en los motivos especializados de cada una de ellas, las cuales se realizan de acuerdo con esta planificación:

Panorámica, los días lunes; histórica, los días martes; artística, los días miércoles; La Plata, los días jueves; urbana, los días viernes; Luján, los días sábados, y Tigre, los días domingo.

Los interesados en este tipo de excursiones podrán solicitar mayores informes en el departamento de Turismo del A. C. A., en el primer piso de su sede central.



BUENOS AIRES NOCTURNO



Restaurant Taberna

RINCON ORIENTAL

Música y Bailes Exóticos
Platos Orientales
e Internacionales

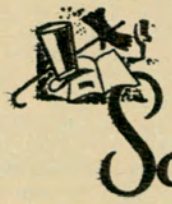
CARLOS PELLEGRINI 1020 42 - 4645

---

maison dorée

Salón de té desde las 17 horas. Después de medianoche NIGHT CLUB con los mejores shows.

VIAMONTE 548 T. E. 32 - 1152



Abierto desde las 18 hs.
hasta el adiós
del último amigo...

Soireé

AYACUCHO 1262 T. E. 80 - 3124



Buenas Noches Buenos Aires, eso es KARIM

CERRITO 1059 44 - 0884

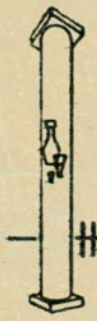
Todas las noches

EDMUNDO RIVERO
Atilio Stampone
Leopoldo Federico
Roberto Grela
Enrique M. Francini
Héctor Stamponi
y la actuación especial de
NESTOR FABIAN Y
ROSITA QUINTANA



La casa del tango

TALCAHUANO 975 T. E. 44 - 5871

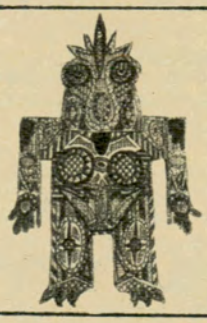


COMIDA ORIENTAL

Restaurant - Bar

Horizonte

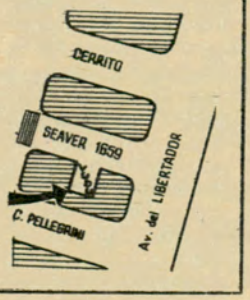
JUNIN 1460 84 - 0553



VUDU

Inaugura la primera semana de julio
un lugar diferente en la
calle más parisiense de Buenos Aires
con los mejores shows del momento

PASAJE SEAVER 1659



VIAJE a ISRAEL

VIENE DE LA PAG. 33

garon a él sus discípulos, y abriendo su boca, les enseñaba, diciendo: "Bienaventurados los pobres en espíritu; porque de ellos es el reino de los cielos". Hermosa iglesia, en lo alto, que conmemora este hecho, y hoy albergue de peregrinos, con su redonda cúpula rematada en lo alto de un diminuto templo griego, con columnitas y, abajo, un arco grande, y a derecha e izquierda arcos romanos más pequeños, en los ventanales, con gráciles columnas semejantes a las columnas árabes, a los costados. Pequeños valles. Rebaño de ovejas, con sus pastores detrás, como en los cuentos infantiles. Bosquecillos de pinos. Higueras. Más hacia el sur, el Mar de Galilea, o Mar de Genezareth, o lago de Tiberíades, o lago Kinneret, de agua dulce, a más de doscientos metros bajo el nivel del Mediterráneo. Mar azulzafiro, con orillas verdes, cubiertas de vegetación, y limitado al este por una cadena de montañas, frontera natural y siempre expuesta a las escaramuzas de una guerra latente con la Jordania árabe. Mar tranquilo, pero a veces también tempestuoso, con lugares de veraneo en sus costas, frecuentados por nobles romanos en la época de los césares, escenario, en los primeros años de la vida de Jesús, de muchos de los hechos y milagros de que hablan los Evangelios y de donde procedían los humildes pescadores, sus primeros discípulos, apóstoles luego de su Iglesia: Pedro, Andrés, Juan y Santiago. Meseta montañosa y caliza, de tierra a veces roja, la de esta parte de Galilea, con rocas de basalto alternado a menudo con rubios trigales. Estas son las colinas entre las que corre el Jordán, uno de los ríos más bellos que hemos visto en nuestra vida, de orillas festoneadas de arbustos, ancho y de aguas rumorosas, y a veces rizadas por el viento, que entra y sale del Mar de Galilea, de norte a sur, y siempre con el baluarte de la cadena de montañas al este. Aguas del Jordán, que un día recogimos con nuestras manos hechas cuenco, como quizá Jesús inclinándose hacia ellas lo hiciera alguna vez. De vez en cuando, el son de un cencerro y un diminuto rebaño de ovejas que se abre paso entre las malezas y viene a saciar su sed en la turbia y brillante corriente.

Esta es Capharnaum, sobre el lago, en el extremo norte. Ciudad antiquísima, en parte restaurada, con la famosa sinagoga donde predicaba Jesús los sábados. Allí, según los Evangelios, curó al sirviente del centurión y a la suegra de Pedro y resucitó a la hija de Jairús. He aquí los restos de la sinagoga, sin techo ya. Columnas corintias sobre bloques de grandes piedras, sosteniendo aún un trozo de airoso capitel. Y sobre el suelo, entre matas y hojarasca, como después de un terremoto, restos de columnas y trozos de piedra ennegrecida por los siglos y carcomida por la intemperie.

¡Qué hermoso y dulce el paisaje del Mar de Galilea! Guijarros, arena, juncos y plantas acuáticas en sus orillas; con pequeños arroyos bordeados de adelfas echando en él sus aguas, y en el este, siempre la montaña grisácea, a ratos cubierta de rala vegetación, y levantándose a veces desde las mismas orillas. En la depresión que divide en dos la Judea y que sirve también de lecho al Jordán y también en sus orillas, además de Capharnaum, las antiguas ciudades de Tiberíades, con sus lienzos de muralla, su torre redonda, como un gran cilindro de piedra, reflejándose ahora en las quietas aguas del lago, y la no menos antigua ciudad de Hammat, con la tumba de Rabí Meir Baal Hanés, con su cúpula oblonga y blanca en lo alto y techos inclinados, todo del color de las hojas secas del otoño, y Tabgha, también a orillas del Mar de Galilea, con su alta y delgada torre y donde, según los Evangelios, Jesús hizo el milagro de la multiplicación de los panes y los peces.

Y paseo luego por la orilla oeste del lago, hasta el extremo del este en el sur, donde el Jordán sale de nuevo. Vuelta a la ciudad de Tiberíades y de allí, cruzando valles y colinas, a Nazareth, la cuna de Jesús. Primero, el monte Tabor, al sur de Nazareth, con sus antiquísimas iglesias franciscana y griega en lo alto, sobre el sitio tradicional de la Transfiguración y donde siglos antes la profetisa y poetisa judía Débora había derrotado a las huestes de Sísara. Y por fin, Nazareth, donde Jesús pasó su niñez. Entre montañas y colinas, especie de anfiteatro, en la llanura de Esdraleón, emplazado sobre una ladera. Calles estrechas, antiquísimas, que recorremos reverentes y silenciosos bajo la nieve que desciende en blandos copos blancos que cubren el suelo, los techos planos de las casas, los árboles sin hojas. Muros de piedra oscura. Huertos y jardines con higueras y olivares. Casas blancas, en las afueras, sobre el verde plateado de los olivares. Escenario, hace siglos, de guerras y saqueos, con calles romanas e iglesias cristianas. Este es el Pozo de María. Sobre un fondo de altos y frondosos árboles. Mujeres erguidas con el cántaro sobre la cabeza, se acercan y se alejan del pozo de piedra como en los tiempos bíblicos. La gruta donde el ángel Gabriel, según los Evangelios, se le apareció a María, y la Basílica enorme, para glorificar la Anunciación, del siglo XVII. Cerca, el taller de carpintero de José y la sinagoga donde Jesús, joven, según la tradición, leyó a los fieles el libro de Isaías. Luego, la nueva zona industrial —el Israel de hoy, brotando de la vieja tierra del Antiguo y del Nuevo Testamento— y al norte, la ciudad de Canaán, lugar de las célebres bodas del mismo nombre, y donde Jesús, según los Evangelios, transformó el agua en vino.

De Nazareth, de N.E. a S.O., de nuevo a Tel Aviv, y de aquí a Rehovot, rica en industrias cítricas y en productos farmacéuticos, con el Yad Chaim Weizmán, *monumento nacional dedicado a la ciencia y a la cultura*, en conmemoración del profesor Chaim Weizmán, primer presidente de Israel, y el Instituto Weizmán, *el más moderno instituto de investigaciones científicas en el Cercano y Medio Oriente*, y uno de los más importantes y famosos del mundo, en el que trabajan más de trescientos científicos, parte integrante del Yad Weizmán, y en cuya Casa San Martín, bautizada así en honor de nuestro Libertador, luego de visitar sus pabellones y laboratorios, almorzamos, viendo tras los modernos y amplios ventanales, las verdes colinas, las chimeneas de las fábricas, el cielo alto y puro de Israel.

De Rohovot, al sur, hacia el Neguev, el desierto de los beduinos, a través de la región de Lakliche y los campos de petróleo; Mit Am, la región de Esor y, por fin, muchos kilómetros a la derecha y al sur viendo a lo lejos, a la izquierda, como ejército de pirámides en fila, las montañas grisáceas Beersheba o Bersabé, donde, según la tradición, cavó el séptimo pozo Abrahán. Se acabó el verde jardín del nuevo Israel y empieza el amarillo, el desolado desierto de arena. Aquí llegó hace cuatro mil años, de su ciudad caldea de Ur, Abrahán, el patriarca de los judíos, con sus rebaños. Beersheba es hoy la capital de Neguev, el desierto meridional en forma de triángulo que cubre el 65 por ciento de la superficie total de Israel. He aquí las excavaciones de moradas prehistóricas, el mercado beduino, árabes parloteando, con sus túnicas y sus albornoces. Camellos, gritos y reyertas en los grupos de vendedores y compradores aquí y allí, el Instituto de Investigaciones de Zonas Aridas, donde sabios e investigadores estudian la manera de ir transformando, poco a poco, el desierto en tierra cultivable. Ved estos hermosos claveles y estos almácigos verdes, cultivados sin una partícula de tierra: sólo un lecho de piedrecitas negras, especie de

granza y agua químicamente preparada. Lucha titánica, de la que saldrán triunfantes, estamos seguros, los israelíes.

Y por último, ya al fin del maravilloso viaje, otra vez al norte, las lejanas montañas oscuras, ahora a la derecha, y por todas partes, hasta donde la vista alcanza, el desierto amarillo. La soledad. El silencio. Hasta Tal Chahar, y de allí rumbo al este, hacia la ciudad santa de Jerusalén, La ciudad de Salomón y del Templo. La ciudad donde murió Jesús.

La ciudad antigua —según los historiadores, sus orígenes datan de la prehistoria— al este, conquistada y reconstruida por el rey David, el rey salmista, y varias veces destruida y vuelta a reconstruir. Hoy, en poder de los árabes. Y la ciudad moderna, de apenas un siglo de existencia, y ahora capital de Israel, a la izquierda, sobre la montaña. Jerusalén antigua. Austera y hermosa, de piedra rosada, con infinidad de cúpulas, torres, minaretes y campanarios. Casas con techos de tejas color ladrillo. Ciudad santa de los hebreos y de los cristianos. A 800 metros de altura, sobre una meseta rodeada de profundos barrancos. Al este, el valle del Cedrón y el de Josafat; más allá, el monte de los Olivos. Al N.O., el valle de Gibón, Al sur, el Monte Sión, con la tumba de David y el Cenáculo, donde tuvo lugar la última cena de Jesús con sus discípulos. La muralla, de mediados del siglo XVI, de tres metros de alto y de más de cuatro kilómetros de extensión rodeando la ciudad vieja, subiendo y bajando por las anfractuosidades del terreno, con sus torres —treinta y cuatro en total—, sus baluartes y sus siete puertas, algunas de éstas clausuradas y tapiadas. Calles estrechas e irregulares. La tumba de los reyes, cerca de la puerta de Damasco, al N.O., sepulcro de los reyes de Judá. En la Ciudad Nueva al este, capital de Israel, el Museo Nacional Bezalel, las sinagogas y colegios talmúdicos, la Academia de Lengua Hebrea —edificio moderno con amplios ventanales por donde entra a raudales la luz, y recintos rodeados de estanterías repletas de libros, desde el suelo hasta el techo—, donde eruditos judíos trabajan en la fijación y el perfeccionamiento del hebreo, y donde nos da la bienvenida su anciano presidente, el sabio filólogo y hebraísta N. H. Tur-Sinai. La tumba de Teodoro Herzl, el pionero del retorno a Israel, después de la Diáspora y de las terribles persecusiones. La Nueva Universidad, en cuya Facultad de Filosofía y Letras fui invitado a hablar y en uno de cuyo recinto vimos, en las vitrinas, los célebres rollos del Mar Muerto, siete en total, y las Epístolas —rollos atados con cordeles— de Bar Kojba, también descubiertas en el mismo lugar; y los edificios del nuevo gobierno de Israel: El Palacio Presidencial, el Parlamento, la Suprema Corte de Justicia, etcétera, modernos y audaces, cual una muestra del vigor y la pujanza de este flamante Estado con raíces milenarias, pero que marcha, tras las persecuciones y crímenes de que ha sido objeto a lo largo de los siglos, hacia un futuro lleno de esperanza.

Jerusalén, fortaleza de los cananeos y jebuseos, conquistada por David, quien la hace capital de su pueblo; la ciudad de Salomón, que levantó en ella el Templo; capital de Judea, conquistada por Nabucodonosor, quien destierra a los judíos de Babilonia; ciudad donde aquéllos vuelven, luego del destierro, y levantan el segundo Templo; capital del reino de los macabeos, conquistada luego por los romanos; ciudad de la crucifixión de Jesucristo, conquistada y reconquistada a lo largo de los siglos siguientes por Tito, que la arrasa; por Constantino, que construye en ella el Santo Sepulcro; por los árabes, por los cruzados, por Saladino, por Solimán el Magnífico, que la amuralla, que, luego de la primera guerra europea, ocupan los ingleses, y que, terminado el mandato de éstos y producida la erección del nuevo Estado de Israel, es declarada, en 1950, hace apenas dieciséis años, la capital de dicho Estado. Desde lo alto de uno de sus cerros, mirando abajo, la Ciudad Antigua y, cerca, la Ciudad Nueva, de modernos y claros edificios, sentimos algo como el flujo y reflujo de los siglos, que en lentas olas vienen a morir a nuestros pies.

De Jerusalén, donde hemos vivido momentos de honda e indefinible emoción que no olvidaremos nunca, por última vez a Tel Aviv, por la carretera flanqueada de los restos de tanques deshechos al enemigo durante la última guerra judío-árabe, y viendo de nuevo el bosque de pinos plantados a razón de un pino por cada una de las víctimas de la persecución de los judíos por el nazismo. Y desde Tel Aviv, en donde somos agasajados por la Sociedad de Escritores Israelíes, cuyo Museo y archivo visitamos, al aeródromo de Lud, donde tomaremos el avión que nos llevará de nuevo a Atenas. Un sueño. Un bello sueño, en el que la historia, los recuerdos de lecturas de nuestra infancia y el resurgir de un pueblo tan antiguo como el mundo (hemos visto el esfuerzo titánico por transformar el desierto en tierras productivas y prósperas, otra vez la Tierra Prometida, como la que vio Moisés al final del Exodo, antes de morir) han hecho latir con fuerza nuestro corazón. Hacer próspera la tierra, suya durante muchos siglos, y recibir y asimilar a los judíos de todos los lugares del mundo que llegan a ella —distintas lenguas, distintas costumbres, distintos estados de civilización— he aquí el programa de acción y la meta para muchas generaciones del nuevo Estado de Israel, que vemos achicarse y desaparecer bajo las alas de nuestro avión. •

PUBLICACIONES RECIBIDAS

"LIMITES PROVINCIALES"

EL doctor Eduardo Uriondo Tochón (distinguido dirigente del Automóvil Club Argentino, lo recordamos incidentalmente), que ostenta una larga y honrosa actuación pública en su provincia, Jujuy, ha recogido en un volumen, bajo el título de esta nota, todos los antecedentes históricos, geográficos e institucionales y una considerable cantidad de importantes documentos auténticos relacionados con las varias cuestiones de límites suscitadas entre las actuales provincias de Salta y Jujuy y que se remontan, como es sabido, a una época aún anterior a la constitución orgánica de la República Argentina, debido a las indefiniciones derivadas de disposiciones reales del período colonial.

El autor no se ha limitado al estudio menudo de los problemas debatidos en torno de la controversia entre los nombrados Estados provinciales, sino que, considerando que "en el estudio de un conflicto de límites entre provincias argentinas, es preciso conocer la doctrina o teoría general en que se encuadre el examen de los presupuestos de hecho", según afirma en una página preliminar, dedica toda la primera parte de su obra —cuatro interesantes capítulos, que revelan su gran versación jurídica en la materia que trata— para formular las bases y conclusiones de una "Teoría General sobre Límites Provinciales", que después utiliza como sustentación de la tesis que le sirve para fundar los derechos de la Provincia de Jujuy en el litigio.

Desde la primera hasta la última página, la lectura del libro es atrayente. La prosa es clara y expresiva y a menudo seduce el ánimo del lector la belleza de forma, sin que por ello queden desguarnecidos los argumentos fundamentales. La impresión del volumen, efectuada por la Imprenta del Estado de Jujuy, es cuidadosa y acertada. (M.G.)

VUELVE "EL CONDE LUCANOR"

PROSIGUIENDO con su política de difusión de grandes obras clásicas entre la juventud argentina, de tan inquieto espíritu, la Editorial Atlántida ha puesto en circulación un nuevo volumen de sus "Selecciones Juveniles", reproduciendo —en su mayor parte, mediante páginas coherentemente coordinadas— el libro del Infante de España, cuyo nombre supuesto sirvió para titular su obra: los "Cuentos del Conde Lucanor", clásico inmerecidamente olvidado por los concurrentes a nuestras bibliotecas.

Se trata de una edición magníficamente impresa y lujosamente ilustrada, con el buen gusto y la delicada orientación artística que caracterizan toda la serie de los volúmenes que ya aparecieron en esas "Selecciones", que con tanto acierto está produciendo la Empresa Atlántida. (M.G.)

EN TORNO AL MAJESTUOSO...

VIENE DE LA PAG. 71

de peaje. Los automóviles chicos pagan $ 30 y los grandes $ 40. Los pasajeros abonan cinco pesos cada uno. Cruzado el puente en rápido trámite se sigue un trayecto de 12 kilómetros pavimentados hasta el atracadero 5 de Octubre, donde se toma la balsa que cruzará el Paraná en media hora hasta la ciudad de Paraná. El servicio de balsa es allí de $ 66 para coches chicos y de $ 112 para autos grandes. Las personas abonan ocho pesos cada una.

Itinerario N°. 3: Buenos Aires - Gualeguaychú

Distintas alternativas comprende el viaje en automóvil entre Buenos Aires y Gualeguaychú. El panorama que se ofrece a lo largo de todo su recorrido de unos 240 kilómetros, el cruce en balsa de dos importante brazos del Paraná y el trayecto cubierto a través de las islas del prodigioso Delta, satisface al turista más exigente.

Saldremos de Buenos Aires por la avenida Libertador, seguiremos hasta la avenida General Paz, desde donde podremos adoptar el Acceso Norte hasta Pacheco, y luego tomaremos la ruta nacional Nº 9 hacia Zárate, de acuerdo con el itinerario Nº 1.

Km.

0 Plaza del Congreso.
76,8 CAMPANA. En este punto del nacimiento seguiremos por la ruta nacional Nº 12 en dirección a Zárate hacia la derecha. Los mojones de la ruta 12 continúan la numeración progresiva de la ruta 9.
78 Paso a nivel.
79 Puente arroyo de la Cruz.
80 Puente arroyo de la Pesquería.
81 Acceso al Balneario Municipal, en la Vuelta del Este.
85 ZARATE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. El camino, luego de cruzar el paso a nivel de entrada a la ciudad, conducirá al embarcadero de la balsa. Los automóviles forman fila sobre el lado derecho. Los coches menores de 4,50 metros de largo abonarán $ 92, los de más de 4,50 pagan $ 137 y los boletos por cada pasajero valen $ 46. Mientras está el automóvil en la fila se ofrecen a los conductores protectores de parabrisas de rudimentaria construcción, pero eficaces para el voladizo canto rodado de los caminos entrerrianos. Desde el muelle de Zárate la balsa cruza el Paraná de las Palmas hasta el atracadero Martín Irigoyen, sobre la costa del Delta. Allí prosigue la ruta nacional Nº 12, camino abovedado y enripiado de alto nivel para tránsito permanente, en un trecho de 25 kilómetros que conduce en recta casi perfecta y paralela al canal Martín Irigoyen hasta el lugar donde el río Pasaje Talavera vuelca sus aguas en el Paraná Guazú. Los autos, en este atracadero llamado Pasaje Talavera, deben guardar el mismo orden con que embarcaron en la primera balsa. Desde este lugar otra embarcación efectuará el cruce hasta el atracadero Brazo Largo. El horario de las balsas es ininterrumpido durante las 24 horas y el trámite para el cruce desde Zárate a Brazo Largo demanda alrededor de dos horas. En los embarcaderos y en las balsas existen pequeños bares.
En Pasaje Talavera el mojón indica desde la Capital Federal el kilómetro 113,5 y al desembarcar en la costa entrerriana en Brazo Largo, se encuentra el mojón Nº 115. Estas distintas apreciaciones han sido modificadas por las rectificaciones que ha sufrido el sistema de traslado y sin adicionar los ocho kilómetros de la ruta Nº 197 entre el Acceso Norte y General Pacheco, seguiremos la progresión de acuerdo con nuestro cuentaquilómetros en forma aproximada.
115 BRAZO LARGO. Bar. Continúa el camino enripiado.
123 Puente arroyo Ibicuicito.
127 Destacamento policial Brazo Largo. Control.
129,5 Acceso a Puerto Constanza (4 km.).
130 Puente arroyo Baltazar.
132 Puente arroyo Talar.
133 Puente arroyo Carqueja.
135 Puente arroyo El Pórtico
136 Puentes arroyos Deslinde y El Toro.
137 Puente arroyo Las Rubias Chico.
138 Puente arroyo Las Rubias.
139 Santa Dominga. Puente arroyo Luciano. Acceso a Paranacito (8 km.) y Puerto Ibicuy.
140 Puente arroyo Del Medio.
142 Puente arroyo La Virgen.
143 Puente arroyo Malo.
145 Puente arroyo Mandinga.
148 Paso Astorga. Puente río Paranacito. Almacén.
149 Puente arroyo Paso Ancho.
150 Almacén.
151 Puente arroyo Malambo.
153 Puente arroyo Perico. Almacén.
159 Puente arroyo Sagastume. Almacén.
160 Puente arroyo Piraré.
161 Puente arroyo El Chajá.
161,5 Puente arroyo Abel Altuno.
162 Puente arroyo Salinas.
166 Acceso a Villa Paranacito. Almacén. Gomería.
167 Puente arroyo Empalme.
167,5 Puente arroyo Grande.
168 Puente arroyo Dulce.
169 Puente arroyo El Verde.
171 Puente arroyo El Chango.
172 Puente arroyo Neffa.
173 Puente arroyo Flenche.
174 Puente arroyo del Desembarco.
175 Puente arroyo El Ceibo.
175,5 CEIBAS. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Médanos y Gualeguay por camino de chacras, en buen estado. Es necesario pasar varias tranqueras.
176,2 Puente arroyo Médanos. Se inicia un tramo pavimentado de unos 22 kilómetros de extensión.
179 Puente arroyo Achiras.
181 Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
190 Puente arroyo Las Gallaretas.
190,5 Puente arroyo Los Patos.
192 Puente arroyo Nancay.
198 Termina el tramo pavimentado. Continúa el camino enripiado de nuevo por un trecho de veinte kilómetros.
202 PERDICES. Nafta. Almacén. Acceso a Gualeguay y Las Mercedes.
205 Almacén.
208 Almacén.
210 Almacén.
217 Nacimiento de la ruta Nacional Nº 14. Acceso de tierra hacia Gualeguaychú (24 km.). Seguiremos al frente por la ruta 12 pavimentada dos kilómetros más adelante.
219 Se inicia un tramo pavimentado de 25 kilómetros hasta Gualeguaychú.
220 Bosquecillo para acampar.
221 Puente arroyo El Sauce.
227 Almacén.
231 Nafta. Ruta provincial N 136 de tierra hacia Villa Lila, Las Mercedes y Gualeguay (75 km.).
234 Ruta provincial Nº 16, pavimentada, en dirección a Larroque (35 km.) y Gualeguay (70 km.).
238 Doblar hacia la derecha en dirección a Gualeguaychú. Aero Club. Al frente camino hacia Palavecino, Urdinarrain y Basavilbaso.
244 Estación de servicio.
245 GUALEGUAYCHU. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Urquiza y Chacabuco. Teléfono 2788. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario N°. 4: Gualeguaychú -Paraná

Atraviesa este itinerario una de las zonas más tradicionales de Entre Ríos, con ciudades importantes como Gualeguay, Victoria, Diamante, etc., que proporcionan diversos atractivos al viajero. Está pavimentado en su totalidad, aunque ofrece algunos sectores que están en vías de reconstrucción.

Km.

0 GUALEGUAYCHU. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Urquiza y Chacabuco. Tel. 2788. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
7 Cruce con ruta nacional Nº 12. Doblar hacia la izquierda.
11 Cruce con ruta provincial Nº 16, pavimentada, que seguiremos en dirección a Gualeguay.
36 *PEHUAJO SUR*. Almacén.
37 Camino de acceso a Las Mercedes.
49 *Villa Larroque*. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
60 Cuchilla Redonda. Parada ferroviaria. Caserío. Acceso a Las Mercedes (27 km.).
73 *Enrique Carbó*. Paso a nivel. Almacén.
76 Varios puentes. Tramo de camino enripiado de dos kilómetros.
78 Puente Pellegrini del río Gualeguay.
80 Camino a Puerto Ruiz.
82 *GUALEGUAY*. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
84 Paso a nivel.
92 Acceso a González Calderón (7 km.).
105 Camino a González Calderón (7 kilómetros).
106 Puente arroyo Clé.
107 Puente arroyo Clé Viejo. Acceso a Lazo (24 km.).
109 Las Flores.
134 Puente arroyo El Arenal.
149 Puente arroyo Nogoyá. Paso de la Cruz y Paso de los Cerros. Almacén.
160 Rincón de Nogoyá. Almacén.
162 Campos poblados de centenares de ombúes. Almacén.
170 Cantera.
172 Puente arroyo Belín.
173 Almacén.
174 Laguna El Pescado. Almacén.
175 Puente arroyo Broin.
186 Hacia la izquierda, Victoria. Hacia la derecha Nogoyá. La ciudad de Nogoyá, por ruta Nacional Nº 133, dista 41 kilómetros. En Nogoyá, Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
190 VICTORIA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
193 Puente arroyo Del Ceibo.
199 Puente arroyo Manantiales.
200 Almacén.
206 Camino a Pueblo Aranguren. Tramo en mal estado con sectores en reconstrucción.
234 Molino Doll. Puente arroyo Doll. Almacén.
236 Puente arroyo Las Pencas. Acceso a Las Cuevas (6 km.). Seguir a la derecha.
240 Nafta. Almacén.
243 Acceso a General Ramírez. Almacén.
255 Costa Grande. Almacén.
262 Almacén. Nafta.
265 DIAMANTE: Paso a nivel. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
268 Puente arroyo de la Ensenada. (Una mano).
272 Acceso a Aldea Protestante, (2 km.). Acceso a Puiggari.
273 Puente arroyo Crespo.
274 Aldea Valle María. Nafta. Almacén. Taller mecánico.
277 Acceso a General Alvear. (9 km.)
279 Acceso a General Alvear (10 km.). Almacén. Nafta.
280 Acceso a Salto (5 km.).
285 Acceso a Aldea Brasilera (1 km.). Puente angosto canal.
289 Acceso a Sanatorio Fidanza (4 km.). Almacén.
294 Acceso a Crespo y Nogoyá. Almacén.
306 Policía caminera.
308 PARANA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Laprida y Buenos Aires. Tel. 11522 y 11319. Taller mecánico. Gomería, Restaurante.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión SERVICE GARANTIZADO

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

D. K. TODO

AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS

CRAMER 2563

T. E. 78 - 8171 (casi esq. Monroe)

TALLER MECANICO UNION

IGNACIO GIRO

SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.

AUTO UNION MECANICA CHAPA PINTURA

COLOCAMOS CALEFACTORES ALEMANES LEGITIMOS

UGARTECHE 3288 - T. E. 71-9751

(altura Avda. Libertador 2900)

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

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

FUTURO ACCESO OESTE A LA CAPITAL FEDERAL

LA Dirección Nacional de Vialidad ha aprobado el trazado definitivo del camino de acceso oeste a la Capital Federal, el que prevé, entre otras cosas, la expropiación de aproximadamente 1.600 propiedades particulares en la sección comprendida entre la ciudad de Morón y la avenida General Paz, que sigue el curso de la avenida Gaona.

Aunque no se suministró información oficial al respecto se anticipa que algunas sociedades de fomento de la zona habrían efectuado presentaciones solicitando la reconsideración del proyecto.

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.)

Técnica Mecánica "SILVIO"

CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC

77 - 7777

CAJA
"HYDRA-MATIC"
REPUESTOS
LEGITIMOS

NICARAGUA 5856

HELLER Hnos.

SERVICIO OFICIAL
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

Peugeot
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

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



EN SU
PEUGEOT
403 - 404
CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
FIATODO
SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T.E. 87-1852 - 1992

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD
FIAT

SERVICE AUTO
Sport
ARGENTINA S.R.L.
Conc. Oficial DIRECCION: ARRIGO AVIANI
Mecanica - Chapa - Pintura - Electricidad
Alineacion y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. DEL LIBERTADOR 6570 - 76-5327 - Bs. As.
Exp. y Ventas: Av. ALVEAR 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Descuentos especiales a socios del A.C.A.

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 356.700 socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, de alto poder adquisitivo y a los cuales no puede resultar indiferente el especial interés de su mensaje publicitario

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
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

SERVICIO AUTORIZADO

Isard
SERVICE GARANTIZADO

COMO UN 0 Km.

Compre su ISARD con garantía de service. Garantizamos repuestos para su ISARD.

UNICO TALLER ESPECIALIZADO EN LA ZONA.

Novedades mecánicas.

AUTOMOVILES ALBERTO

Av. del LIBERTADOR 875, Vte. LOPEZ

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

SERVICE ESPECIALIZADO

en la línea **IKA**

- Mecánica
- Chapa
- Pintura

SAN MARTIN, PORTNOI y Cía.

en su nuevo local:

Cochrane 2446 - T. E. 51-4024

y

Congreso 4906 - T. E. 52-5580

Capital Federal

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS LEGITIMOS

GERMANY MOTORS

de SCHERBUK & MADSEN

VOLKSWAGEN

- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

CONCESIONARIOS

EL SALVADOR 4186

T. E. 89 - 6164

Repuestos y Accesorios

OPEL y PEUGEOT

REPUESTOS LEGITIMOS

La casa más surtida del mundo, en la tradicional esquina de

VIAMONTE y PARANA

ORIENTACION MECANICA S. A.

VIAMONTE 1505

T. E. 42 - 1596

ARONDE VDT SIMCA

REPUESTOS ACCESORIOS

NACIONALES e IMPORTADOS

SIMCA Aronde y Ariane

FIAT 600 - 770 - 800 - 1500

PEUGEOT 403 - 404

E. BECERRA FANDIÑO e HIJOS

Guise 2093 (Alt. Avda. Santa Fe 3260)

T. E. 83-2963

Señor Socio

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Studebaker y Peugeot

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas) T. E. 32 - 9179

LANZANI Y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"25 años en la especialidad"



- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

Adm. T. E. 89 - 2357

Playa 89 - 3224

Taller 89 - 3582

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.

LA CASA DE LAS BUJIAS



- CHAMPION
- BOSCH
- K. L. G.
- AUTOLITE
- LODGE
- A.C.
- HASTINGS

WALTER GOICOECHEA
IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623 - Cap.
40-3237 - 3372

Cristales de Seguridad

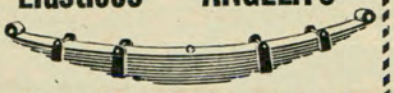
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
SVALD S.C.A.
COLISAS - PERFILES DE GOMA Y ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL
ADMINIST. Y VENTAS:
AV. CORRIENTES 6499-54-1036
COLOCACION Y VENTAS
AV. EL CANO 2922 • 73-1903

Cromados

CROMADO DE LLANTAS
ZINC CROMATIZADO
ESTAÑADO POR INMERSION
ESTAÑADO ELECTROLITICO
JUAN MANZORRO
BOULOGNE SUR MER 565
VILLA MAIPU - Ptdo. San Martín
Teléfono 740-9008

Elásticos

Elásticos "ANGELITO"



Colocación y reparaciones - Especialistas en Peugeot, Fiat, Chevrolet 400, Valiant, Falcon, Siam, M. Benz, etc., en su vigésimo aniversario al servicio del automotor.
COLOCAMOS AMORTIGUADORES Y ESPIRALES ESPECIALES CON GARANTIA
MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

Electricidad del Automóvil

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
"MIÑO"
REPARACION DE: Dinamos - Arranques - Dinastart - Alternadores - Reguladores.
Venta y cargas de Baterías
Instalaciones eléctricas
Colocación de radios y accesorios
Tablero del automóvil
TRABAJOS GARANTIDOS
Descuentos Especiales a Socios del A. C. A.
AV. DORREGO 1341

SEÑOR AUTOMOVILISTA
¿CONOCE USTED EL NUEVO
TAPON **AVISOR**
PARA BATERIA?
Controle el agua de su batería a SIMPLE VISTA
A MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
RIGLOS 931 Cap.



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 **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

Rectificación



Garantía de larga vida para su motor. Facilidades de pago.
PAROISSIEN 3147 T. E. 70 - 9473 - 8008
CAPITAL FEDERAL

¿VELOCIDAD MAXIMA O MINIMA?

POR supuesto, nos referimos al tránsito en las rutas. A este respecto, el ADAC (Automóvil Club General de Alemania Occidental), entidad ésta la más importante de su país y la tercera en importancia entre los Automóvil Clubes del mundo occidental, realizó una encuesta entre sus afiliados (1.200.000, según nos informan) para conocer su opinión sobre la limitación de velocidad en el tránsito sobre las magníficas rutas de aquel país. El resultado fue el siguiente: sólo el 18 % de los consultados opinó que debía ser reducido el máximo de la velocidad sobre los caminos en general, y de aquéllos únicamente el 12 % considera que eso debe hacerse también sobre las autopistas; en cambio, el 70 % de los "encuestados" contestó que sobre estas últimas rutas —Alemania las posee magníficas— debía establecerse un mínimo y no un máximo de velocidad: Los que quisieren andar despacio, deberían tomar caminos ordinarios.

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

Varios

GUITARRAS
QUE SON GUITARRAS!



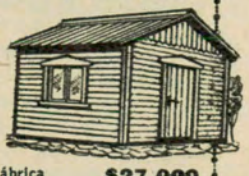
ELECTRICAS
EQUIPO COMPLETO
guitarra amplificador y funda
$ 1.560
MENSUALES
sin anticipo
GUITARRAS
30 modelos
desde **$ 780** por mes



GRAN SONORIDAD
90 años de experiencia

ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 - TEL. 46-7164

CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"



FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivero, garaje, cuadrillas, taller, fin de semana, etcétera. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica **$27.000**

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x3, $ 30.500; 3x4, $ 37.600; 3x5, $ 44.800; 3x6, $ 52.000. Pieza 3x3, cocina 2x2 y porch, $ 58.500. Hay otros modelos. Envíos al int. Solic. catálogo. Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

Hoteles

GRAN HOTEL
SAN CARLOS



100 habitaciones con baño privado - Calefacción - Teléfono - Aire acondicionado - Radio - Televisión.

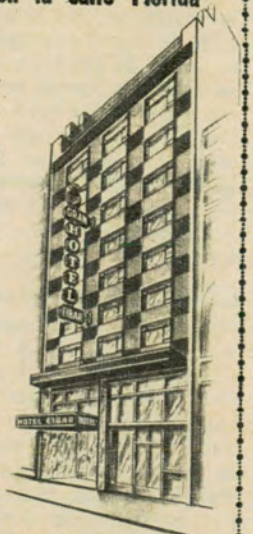
SUIPACHA 39
Tel. 40 - 7021 al 26
49 - 8610 al 17
BUENOS AIRES
SERVICIO DE COCHERAS

WILTON PALACE HOTEL
Gran comodidad en su viaje a Buenos Aires.
No olvide, haga su reserva a los teléfonos:
41 - 1818 y 44 - 4993
Descuento a socios del A. C. A.
CALLAO 1162

GRAN HOTEL
EIBAR
Su casa en la calle Florida

100 habitaciones a todo confort moderno.

Recién inaugurado.



RESERVAS:
FLORIDA 328
T. E. 45 - 1698

En Bs. As. el confort que Vd. merece
VIAMONTE 650 — CARLTON HOTEL — T. E. 32 - 3651
100 habitaciones con baño privado, teléfono y aire acondicionado.
COCHERAS PROPIAS

HOTEL **CRILLON**



Refrigeración
Grill y salón de té danzante
Apartamentos con baño privado y teléfonos
DOS PERSONAS, desde $ 1.500.—
SANTA FE 796 esq. ESMERALDA
T. E. 32 - 8181/9
Frente a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES

LA REVISTA AUTOCLUB
tiene una circulación documentada de 356.700 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.

COMO ATRAER A LOS TURISTAS

LA ciudad de Lausana, en Suiza, de 150.000 habitantes, situada pintorescamente sobre colinas en las orillas del hermoso lago de Ginebra, constituye el centro de una región clásica del turismo europeo.

Desde hace más de dos siglos, en la época de oro de las diligencias, esta región de Suiza era visitada por miles de turistas, llegados desde todas partes del mundo.

Los encantos del lago de Ginebra, la belleza de los bosques, viñedos, montañas, y las bondades del clima, como así también la hospitalidad, las artes culinarias, etc., de Lausana, son considerados firmes argumentos para su creciente turismo. Sin embargo, se ha observado como signo de la época, que el viajero de la actualidad se transforma más y más en un turista apurado: el tiempo de estada disminuye constantemente. En vista de ello, las autoridades locales han enfocado un plan que parte del siguiente razonamiento: "No basta atraer a los turistas con la propaganda. Es necesario unir los esfuerzos para que los que llegan se sientan cómodos y prolonguen su estada".

Entre las iniciativas propuestas está la creación del carnet del viajero que establece precios ventajosos, con la premisa de "TODO INCLUIDO". Con un precio fijo y definitivo se incluye el servicio de hotel, comidas, laudo, visitas a la ciudad en ómnibus con guía, excursión por los alrededores, entradas gratis a establecimientos deportivos, museos, piletas o balnearios, fiestas importantes, la primera consumición en un "night club", etc.

LOS INDIOS...

(VIENE DE LA PAGINA 88)

trayecto un recuerdo indeleble. Tierra Mayor, con su valle amplio a mano derecha y hacia la izquierda la cadena de montañas mostrando sus rocosas laderas en gigantesca mole. Al fin, vamos a entrar en Ushuaia. Es la "pequeña y coqueta" Ushuaia, como la apodara el capitán Plushow, aquel que con su "Cóndor de Plata" sobrevolara Tierra del Fuego por primera vez. Ushuaia, en yagán significa "Bahía profunda". Cerca de la actual población fundó Tomás Bridges la misión anglicana para evangelizar a los yámanas o yaganes. En 1884 el comodoro Lasserre fijó las bases de la futura capital de la Tierra del Fuego argentina e hizo flamear la enseña patria. Situada a 3.218 Km. de la capital federal, en ella se distingue la ciudad vieja del moderno barrio de oficiales de la marina, unidos por una pasarela de 1.400 m más o menos. Ushuaia, con 3.847 habitantes posee varios edificios importantes. Para el próximo año quedará finalizado el hotel de turismo "Albatros", con vistas al canal de Beagle. Para la atención de este hotel, igualmente, el Gobierno Territorial ha firmado un contrato con las autoridades del Automóvil Club Argentino. Los montes Olivia, Martial, Cinco Hermanos, con sus crestas cubiertas de nieves eternas, y el no menos famoso monte Susana, la rodean como colosos guardianes que la libran de los vientos del Norte y del Oeste. En Ushuaia hay organizadas varias excursiones, enumeradas claramente en un folleto de Parques Nacionales: 1º) al Glaciar Martial y al arroyo Esperanza; 2º) a Lapataia, por el canal de Beagle en la lancha "Chercan" y también por tierra siguiendo la ruta Nº 3 hasta su término. Allí está la hostería "Alakush". La misma lancha "Chercan" une Lapataia con la isla Redonda, donde se hallan los bosques de canelo con sus árboles y su flor violácea de cambiante colorido.

Esto es Tierra del Fuego. Esto es *Karukinká*. Bosques de lengas y ñires milenarios. Arbustos como el calafate —símbolo del Sur— o la "parrilla", con cuyos pequeños frutos se preparan deliciosos dulces caseros. Con sus helechos de variedad infinita. Con sus flores silvestres: zapatitos, campanillas, margaritas gigantes. Con sus cadenas de montañas de blanco testuz. Glaciares inmensos. Chorrillos y ríos, cascadas y saltos. Más, existen aún lugares que escapan al turista y que son cabalmente conocidos por quienes residen en la zona: Lago Yehuen, Lago Cheepelmuth, Bahía Aguirre, Bahía Policarpo, con rutas que se parecen más a senderos o huellas, o donde tan sólo es posible llegar a caballo. ●

ULTIMO MOMENTO

ESTANDO ya en máquinas la edición de este número de AUTOCLUB, llega a nuestra mesa la dolorosa información del repentino fallecimiento del doctor Plácido Seara, miembro de la Comisión Directiva del A. C. A y Prosecretario del cuerpo, profesor universitario y caballero de quilates singulares.

Sin posibilidad ya —por razones materiales— de publicar en esta edición una nota sobre la personalidad del doctor Seara, como su figura merece, nos limitamos a informar con estas líneas sobre el penoso suceso; pero haremos el debido comentario en nuestro próximo número.

LAS DOS CARAS...

(VIENE DE LA PAGINA 59)

bargo, mucho más receptivo. Es comedido, servicial y sensible a la gentileza. El pueblo es más bien accesible al llanto que a la risa. Trágico con o sin razón. En las esquinas las comadres se cuentan sus cuitas. Parecería de pésimo gusto decir que se está bien y contento y que no se tienen sinsabores. La que no tiene *guai*, aumenta un pequeño contratiempo o exhuma alguno muy añejo...

Hay cañas aéreas con alambres que sostienen la ropa colgada, que gotea sobre los transeúntes sin que nadie se inmute. Los vecinos riegan las plantas de los balcones..., se apoyan sobre la balaustrada y miran con ojo opaco y fatalista el vaivén calle abajo. Una anciana saca una silla y se instala como en el teatro, en medio de la calzada. Folklore callejero del siglo XX... Durante la siesta, en el quiosco aderezan ya la *guastella*. Es ésta una preparación de vísceras picadas y salteadas en grasa de cerdo, a la que se agrega ricotta y queso cortado fino, como fideos, sirviéndola luego en pan de miga blanco y redondo. El olor es persistente. Hay ya mucha gente que se agita, impaciente, esperando su porción. Me dicen que en ese quiosco se come la mejor *guastella* de Palermo.

La ciudad y los niños

A veces oigo conversaciones animadas de balcón a balcón o entre varios vecinos, en medio de la calle. Comentan, discuten, escuchan interesados. Pero basta que yo me asome para que, sin previo aviso la conversación se apague y se pierdan las voces, con lo que querría ser un disimulo lleno de desenvoltura. Parece querer decir ese silencio: *Nosotros no decíamos nada...* Es un mutismo desconfiado que nadie explica. Han mirado hacia mi balcón y todos han comprendido. Se me hace saber así que soy una intrusa, una forastera de otro mundo y que nada tengo que hacer en esa calle donde día y noche hay una mesa en medio de la calzada con seis o siete hombres que juegan a las barajas; donde ojos avezados, detrás de los visillos, controlan los acontecimientos diarios que se repiten, con poquísima variación; donde los vendedores dejan su carro en la esquina, ya que los escaparates y la mesa de juego les impide pasar con sus vehículos. Llegan sin prisa y gritan bajo las ventanas con innegable cadencia árabe las novedades de su mercancía. En esta callejuela escasean los teléfonos. No así los ascensores de creación casera, destinados a evitar el continuo subir y bajar por escaleras empinadas. Desde lo alto de un segundo piso, cae un cesto de mimbre sostenido por una cuerda, con dinero y órdenes precisas. El vendedor pone en él la verdura o la carne y el ascensor sube gallardamente izado por su dueña. En toda la ciudad hay millares de estos cestos atados a los balcones, prontos a deslizarse al primer grito del vendedor.

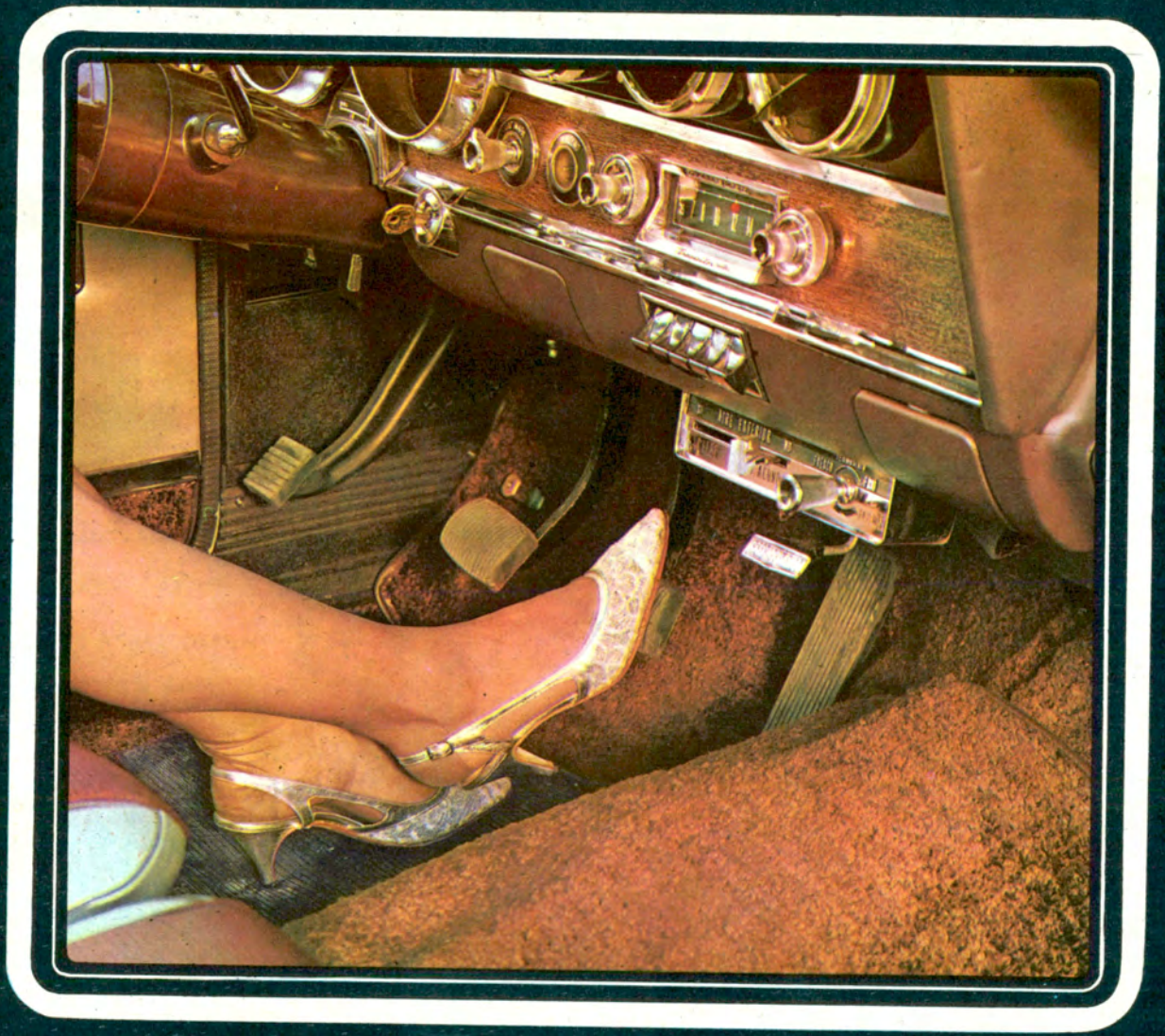
No sería justo hablar de la ciudad sin mencionar a sus niños. En todos los barrios los hay en número sorprendente. Juegan en la calle y a veces, llenos de picardía, hacen blanco en los transeúntes con el carozo de una fruta, para desaparecer luego veloces como lauchas. Hay enjambres de niños rubios, morenos, castaños, ángeles o diablillos burlones y harapientos, con ojos negros aterciopelados, o de azul intenso. Las voces chillonas llenan las callejuelas. Nadie los mira. A nadie les sorprende esas presencias insistentes que son parte de la vida y colorido de Palermo, como lo son también las *carrozzelle* abigarradas o el luciente *Alfa Romeo* que atraviesa veloz como el rayo. Todo en Palermo es intenso... Todo es contraste, antítesis en esa ciudad que se ama desde el primer momento o que no se llega jamás a comprender, como son también opuestas las opiniones de quienes la visitaran, criticándola ásperamente, como lo hiciera Maeterlinck, o amándola espontánea e incondicionalmente, como la amara Goethe. •

NUCLEO

exclusivamente AMBASSADOR

De pronto un obstáculo imprevisto. El reflejo ordena la acción inmediata. El pie apenas toca el pedal. Respuesta súbita, suave, suficiente... Allí quedó detenido, esperando... Ahora la marcha continúa veloz, serena, como si nada hubiera pasado. Una eficaz combinación de seguridad ha actuado: servo freno y frenos a disco en los ruedas delanteras. Otra ventaja exclusivamente AMBASSADOR 380

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA





qué espera para comprarlo?

Cuota de contado menor que en 1966

Financiación desde 0,5 %

Plazos más largos



FIAT 600