AUTO CLUB

AÑO VII Nº 36 - BUENOS AIRES - AGOSTO - SEPTIEMBRE DE 1967

TIRADA DE ESTA EDICION
364.600

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



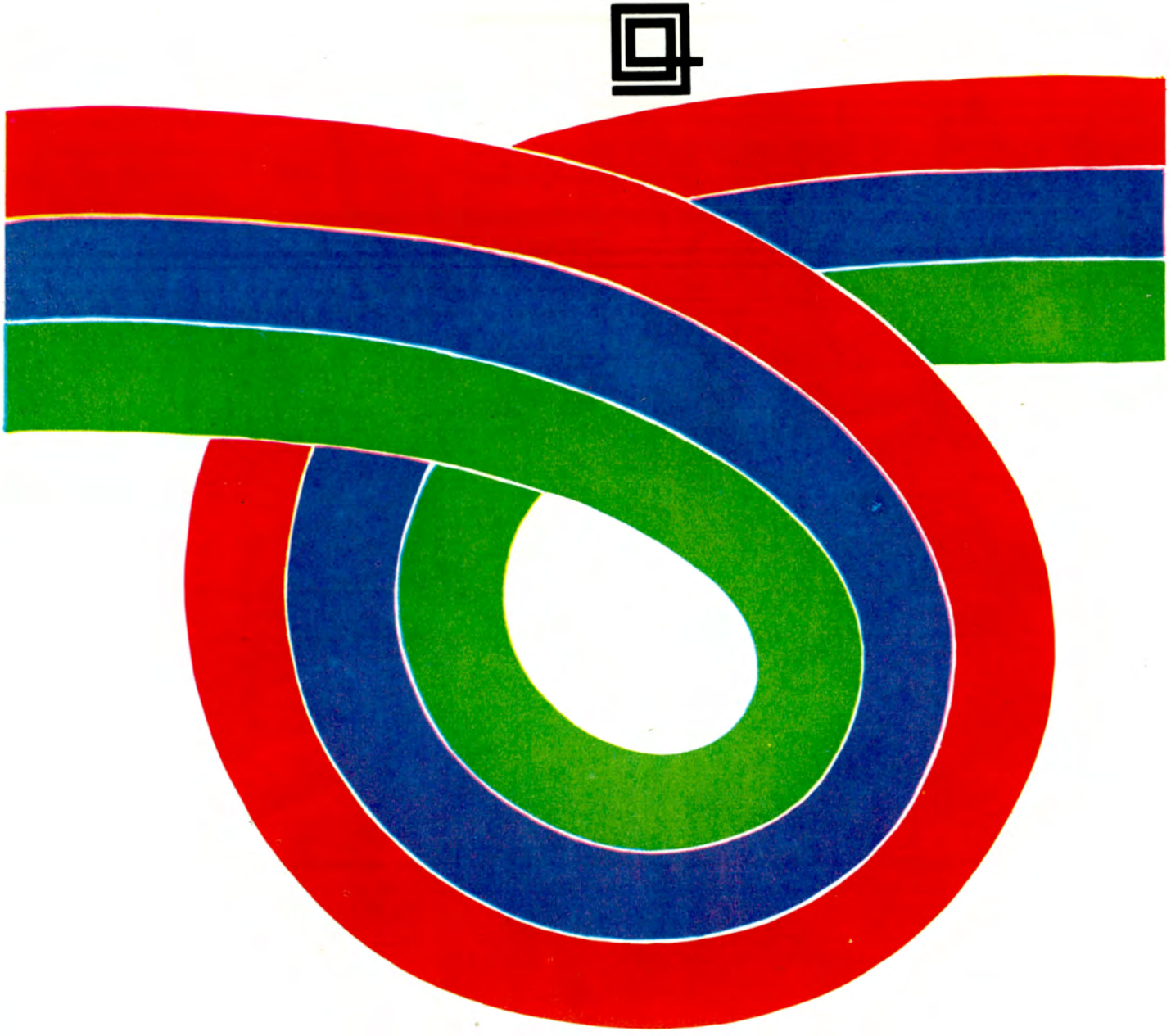
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

$200-

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



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

ENVIE ESTE VALIOSO CERTIFICADO
HOY MISMO
*NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO

Folklore

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

NG PLAY
IS: 48 TANGOS
YAS FOLKLORICAS

nguera se encuentran aquí reunidos. Es un
do, donde se podrá apreciar a lo largo de
ngo, desde sus inicios en los piringundines
llos de la vida nocturna, reunida en la Glo-
e 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-
nspiración del artista y se han convertido

scoteca, 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

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

HAGANOS LLEGAR ESTE VALIOSO CERTIFICADO OFERTA ESPECIAL HOY MISMO

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,—

CORTE POR AQUI

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

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

REMITENTE

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

Reservado para uso oficina

ACA - B

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 F

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

8 DISCOS LO
96 TEMAS GRABAD
INOLVIDABLES Y 48 JC

TANGO: Los títulos máximos de la tradición ta
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 actual

FOLKLORE: Una valiosa antología folklórica
prescindibles para conocer con certeza el desarroll
los temas anónimos recogidos de la entraña verná
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 J
con magníficas ilustraciones y excelente present

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



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 Sílfides" - 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 Aida, de "Aida" - Verdi: Ritorna Vincitor, de "Aida" - 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 LOZAPLAT A PRECIO DE MAYOR...

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

Unica dirección

CORRIENTES 2699

T. E. 89-9321 88-2882



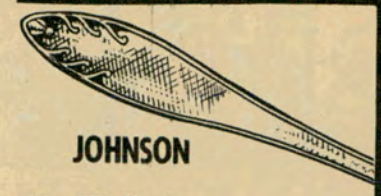
COMPRE POR JUEGO A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS

UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

K 40



JOHNSON

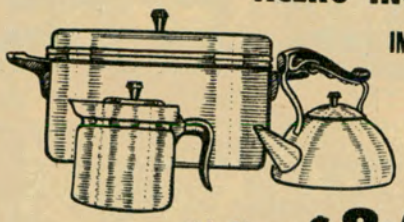
Jgo. 101 Piezas

INOXIDABLE

$ 14.500

BATERIA COCINA
ACERO INOXIDABLE

IMPORTADO



12 Piezas **$ 8.900**



PRODUCTO DE
CHRISTOFLE
Modelo CHRISTOFINOX

Juego 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

$ 23.500



PRODUCTO DE
PLATA LAPPAS

Blanco LANTEL

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

$ 24.900



PORCELANA VERBANO MODELO LAVINIA

JUEGO PARA MESA COMPLETO 12 PERSONAS

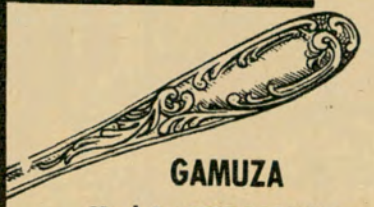
$ 27.800



FUJI CHINA

JUEGO PARA MESA COMPLETO 12 PERSONAS

$ 12.500



GAMUZA
Modelo EMBAJADOR

Juego 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

INOXIDABLE **$ 29.500**



GUADIX

Juego 101 Piezas

INOXIDABLE

$ 12.500

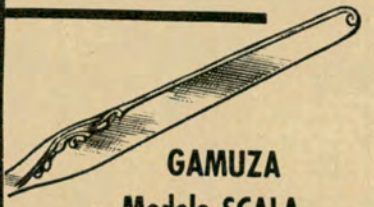


BATERIA COCINA
ALUMINIO EXTRA

IMPORTADO

15 Piezas

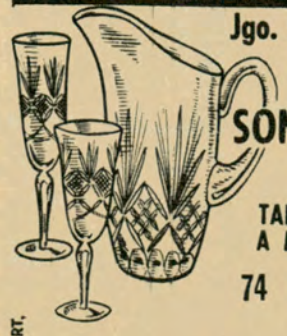
$ 4.200



GAMUZA
Modelo SCALA

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

$ 19.500



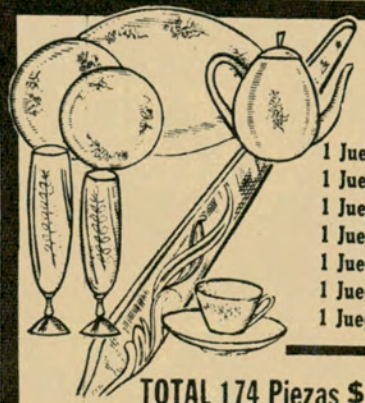
Jgo. Copas

SONORO

TALLADO A MANO

74 Piezas

$ 13.900



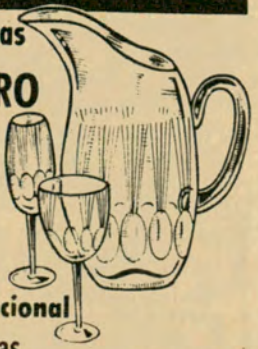
7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

1 Juego Platos FUJICHINA
1 Juego Lunch FUJICHINA
1 Juego Té FUJICHINA
1 Juego Café FUJICHINA
1 Juego Copas FUNCIONAL
1 Juego Copas Whisky talladas
1 Juego Cubiertos inox. CAROL

TOTAL 174 Piezas **$ 13.900**

Jgo. Copas

SONORO



Mod. Funcional

74 Piezas

$ 18.500

G. MONART.

D'Alvia Hijos

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CAJAS FUERTES

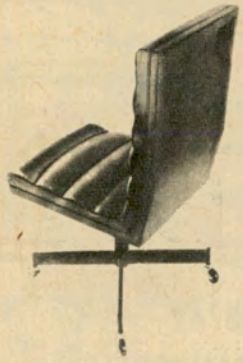
PUERTAS PARA TESOROS

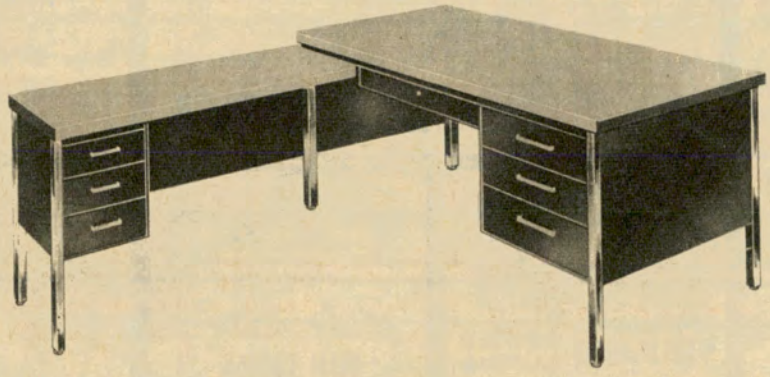
MUEBLES DE ACERO

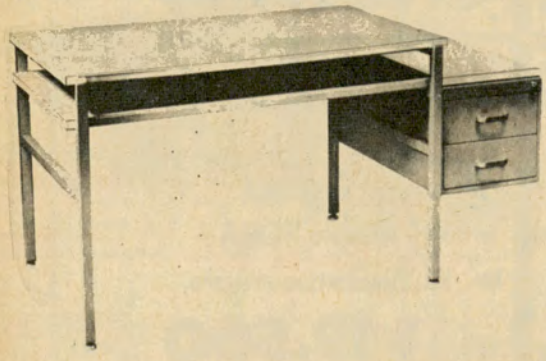
Fabricantes

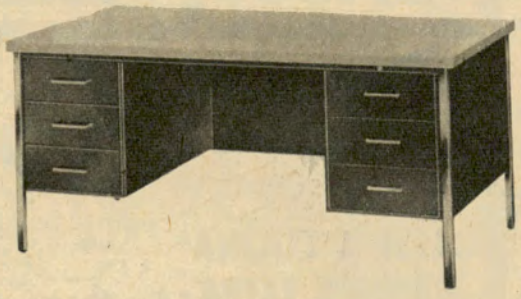
60 años de prestigio en el amueblamiento de empresas

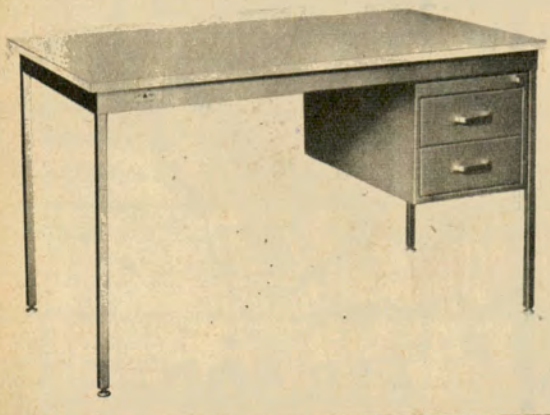


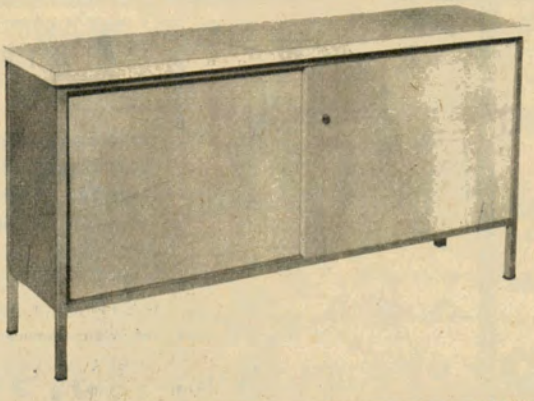


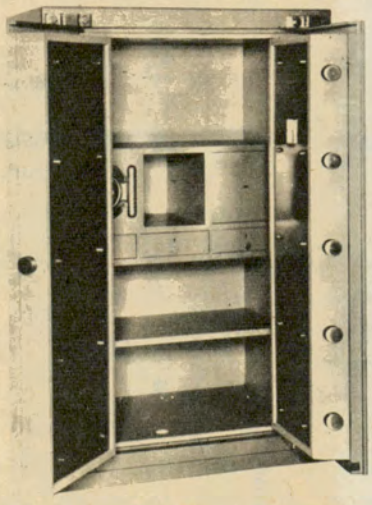












Comprando calidad no hay equivocación

CANGALLO 462 T. E. 33 - 9649 BUENOS AIRES

Como living puede ser chico.

GOWLAND PUBLICIDAD

K 280

(Pero recuerde que lo vendemos como coche).

Un living de 2,10 x 1,15 es algo chico para una familia.

Pero un coche así de grande puede llevar a esa familia muy cómodamente, contando las grandes valijas, las cosas del nene. . . en fin, usted bien sabe todo lo que hay que llevar.

Por lo demás el Renault 4L (de él hablamos) es muy parecido a su living.

Porque si usted es alto no toca el techo con la cabeza, aunque use sombrero.

Puede estirar las piernas.

Y va en un clima de hogar dulce hogar, ayudado por la suspensión almohada y por la dirección, más dócil que sus chicos.

Además, todos y todo lo que lleve van *dentro* del coche.

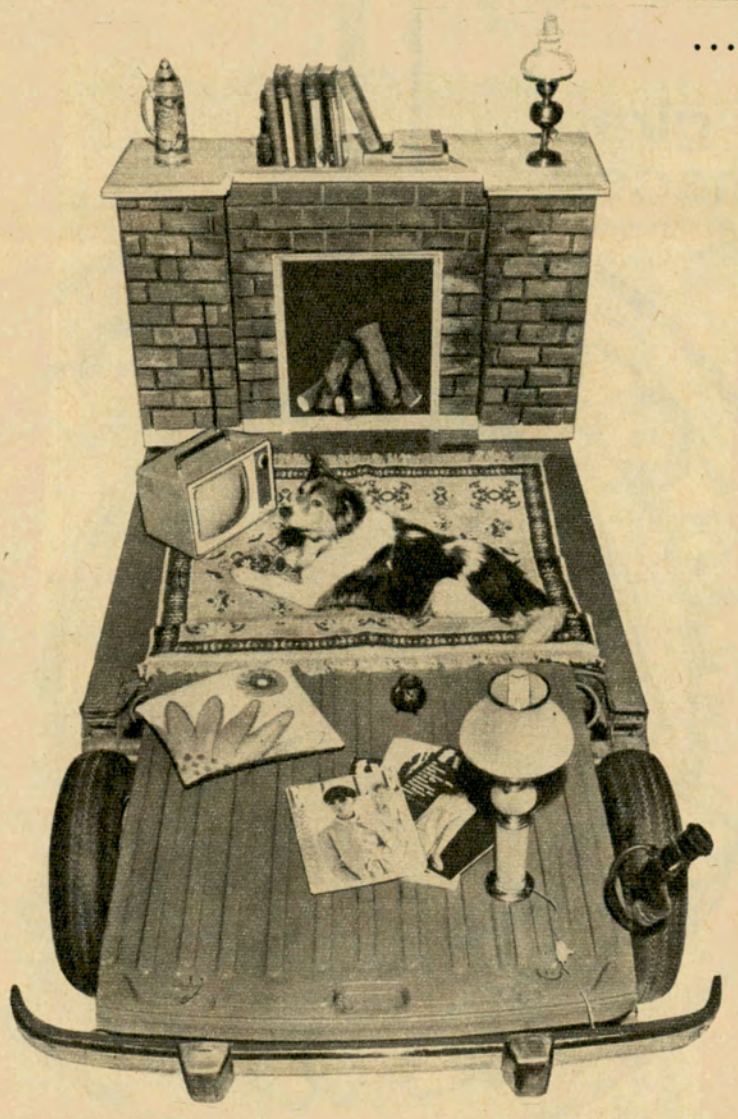
No necesita agregar portaequipaje.

Al Renault 4L no se le agrega nada.

Excepto nafta. Y muy poca. Poquísima.

RENAULT **4L**

...para inteligentes.



Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Sí, los Rodamientos RIV, fabricados ahora en la Argentina, bajo las mismas normas de procedimientos que les dieron calidad y experiencia internacional, son garantía de exactitud, seguridad, precisión y rendimiento, excepcionales. Las más grandes industrias del país, y las de automotores en primer montaje, los exigen. Rodamientos RIV: facilitan el correcto desplazamiento.

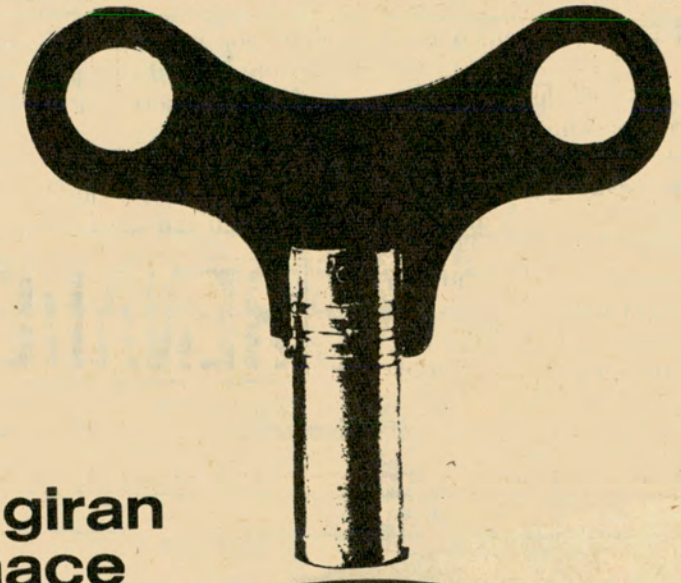
Produce: COMPAÑIA SUDAMERICANA BTB S. A. Distribuye:

RODAMIENTOS

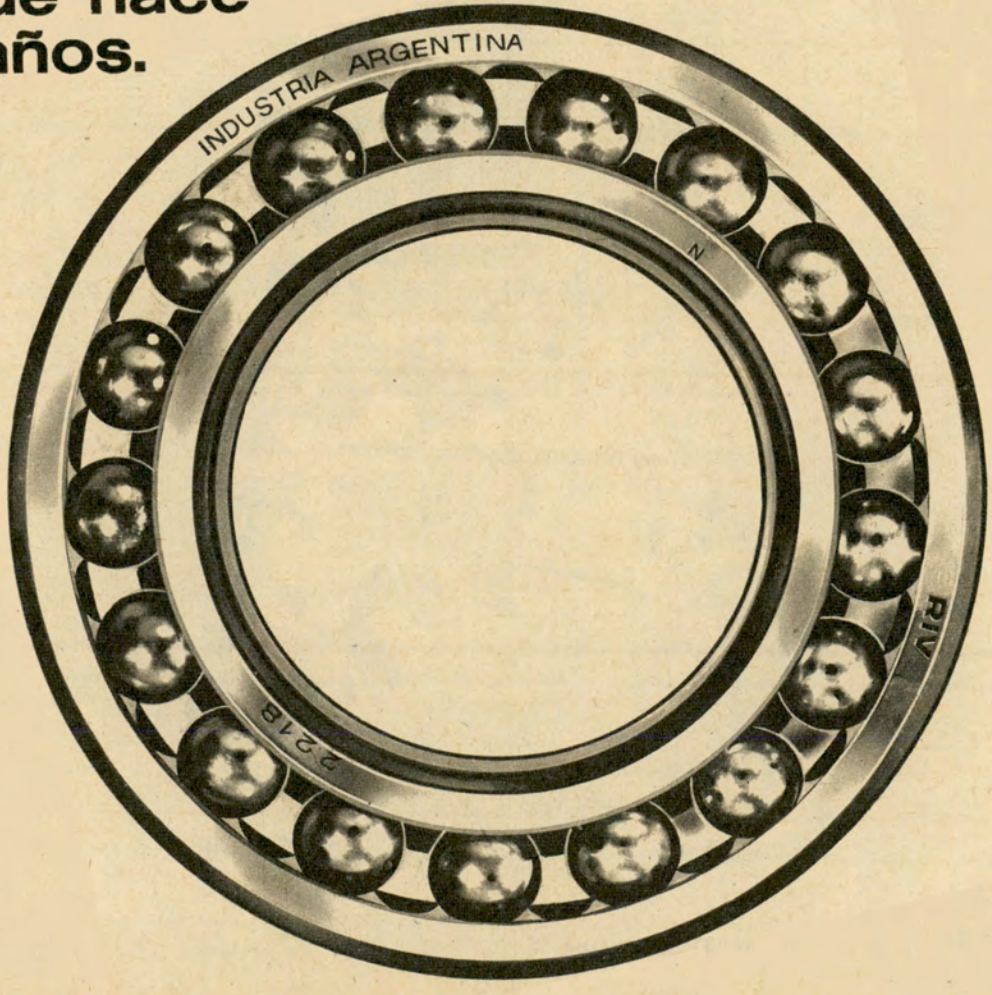
RIV

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS

PERU 699 esq. CHILE - BUENOS AIRES - TEL.: 34 - 8455/6/7

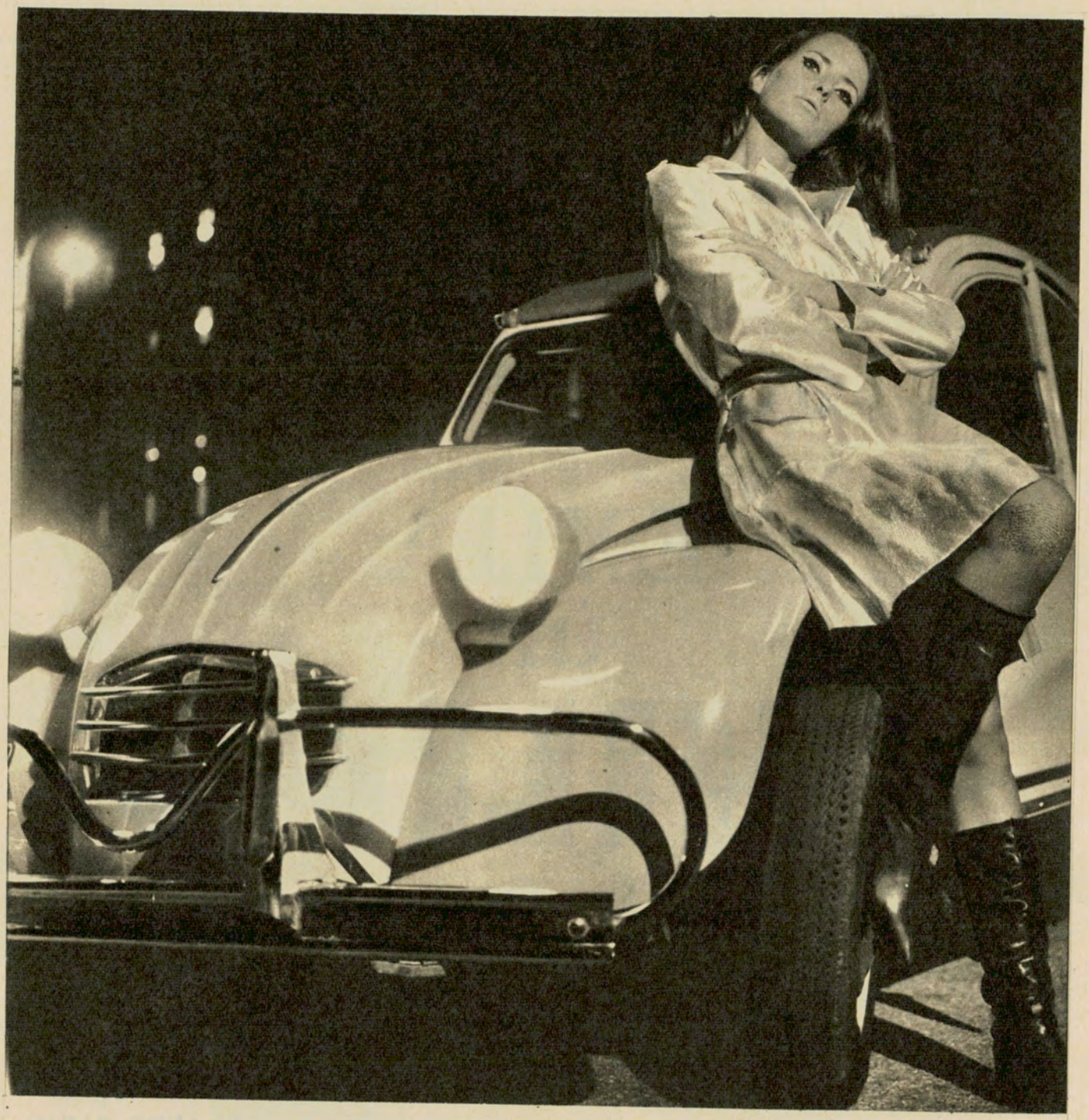


Giran y giran desde hace 60 años.



OLIMPO

K 365



Un auto y una mujer.

Un auto que se entiende con ellas. Y al que ellas entienden perfectamente. Porque es "comprensible" y dócil al manejo. Un auto al que no lo sorprenden las iniciativas más imprevistas de la mujer. Que sabe hacerlas sentir seguras, como sólo los fuertes pueden hacerlo. Con suavidad. Ese auto es el Citroën 2 CV. Una figura familiar en todo el mundo. Y con muchas condiciones para gustar a la mujer.

citroën 2cv

Pensado para gente que piensa.

No se conforme con un auto-radio...

EXIJA un PHILIPS

PHILIPS



AUTO-RADIO
PHILIPS
MEJORES NO HAY

Convenga con PHILIPS SERVICE la instalación garantizada de su Auto-radio en el lugar que usted indique.

K 145

TIRADA
364.600
EJEMPLARES

PUBLICACION ADHERIDA AI

AUTO CLUB

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

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

COMISION ASESORA:
Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
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 36
Agosto - Septiembre 1967
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar en la República Argentina: $ 200.- m/n.

sumario

Editorial	8	La Dirección
Nos escriben los lectores	10	
Visitará nuestro país, en setiembre, el rey Olav V, de Noruega	12	
El puente Márquez, un lugar transitado por la historia	14	Máximo Aguirre
Las calles de Buenos Aires	18	Gustavo García Saraví
Catamarca: caminos y leyendas	22	Carlos Villafuerte
El gaucho y su mito	26	Esmeralda Radaelli
Latitud Asombro: Olavarría	30	Ana Emilia Lahitte
El Señor de la Peña	34	Julián Cáceres Freyre
Zoo de entrecasa	36	Bernardo González Arrili
Pilar encara un amplio plan caminero	38	
Los geysers del volcán Domuyo	40	Gisela Kraftsik
Artesanía argentina para exportación	44	Alicia D'Amico y Sara Facio
Tandil también tiene su "Pucara"	46	G. Cuadrado Hernández
Peligroso a cualquier velocidad	50	Luis A. Cousillas
De la vida errante	54	Eduardo Zamacois
Miami, o el sino turístico	56	Gerardo Alvarez Gallego
Apuntes barceloneses (2ª nota)	60	Noemí Vergara de Bietti
Haga turismo con AUTOCLUB	65	Gustavo A. Guerrero
Santiago, peregrino de América	72	Margarita Elichondo
De aquí, de allá y de más allá	76	Juan Averiguador
Letra viva	78	Ulyses
Música grabada	80	Disc Driver
El sacrificio de viajar por placer	82	Nelly Sánchez Vincente
Las rías bajas gallegas	84	María José Lindsay
Holanda, una meta preferencial	90	Haydée M. Jofré Barroso
Actividades del A.C.A.	94	
Repare usted mismo su automóvil	122	Mauricio Steinberg
Las 24 horas de Le Mans	130	Paul Frère
Caza, camping y pesca	134	
AUTOCLUB informa	141	
Las ignoradas termas de Copahue	144	C. M.

Fotografías de J. Giralt Font, Gustavo A. Guerrero, Carlos Morgavi, Alicia D'Amico, Sara Facio, Gisela Kraftsik y Juan C. Piña.
Ilustraciones de Domingo Villafañe.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.541. Distribuidores: Cap. Fed.: NICOLAS PELLOZA, Valle 273. Interior: SADYE, S. A., México 625. Buenos Aires.

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

editorial

nuestra portada



Poco es lo que hoy necesitamos decir acerca del motivo que ilustra la portada de esta edición de AUTOCLUB. Como en los temas bucólicos, esas composiciones poéticas que tratan de la vida pastoril o campesina, tenemos aquí una síntesis de los elementos autóctonos y sentimentales de nuestras acogedoras serranías, tan gratos para el turista de cualquier época del año, que encuentra en ellas el descanso buscado, tanto para el espíritu como para el cuerpo.

CON esta frase, que nos sirve de título y que tiene un sentido casi invocatorio, fueron calificadas por las Naciones Unidas las actividades turísticas cuyo desarrollo se esperaba en todo el mundo —civilizado— durante 1967, denominado por aquel alto organismo como el "Año Internacional del Turismo".

Cualesquiera que hayan sido los motivos que decidieron a las autoridades de la UN a prestigiar con esa calificación eminente las referidas actividades, el espíritu que inspiró la adopción de esa medida ha despertado un eco entusiasta en el seno de todos los países, más perceptible, desde luego, en los que han hecho del turismo una esmerada especialización hasta convertirlo en una política social y económica de difundida raigambre en todas las direcciones y sectores de su vida nacional.

Pero la actitud de la UN también ha tenido una dinámica repercusión en las naciones que, aún no siendo muy versadas todavía en el complejo oficio de atraer y entretener gratamente a los turistas, han terminado por advertir la importancia del tema y del problema y se están organizando inteligentemente para encauzar hacia sus fronteras esa profunda y poderosa corriente social que parece ser una de las más serias, durables y felizmente fecundas vocaciones que distinguen a los pueblos civilizados del mundo contemporáneo.

Como se ha señalado a menudo —y nosotros lo hemos hecho con frecuencia en las páginas de esta revista—, esa manifiesta vocación colectiva no nace de una curiosidad fría o de la conveniencia, por ejemplo, de establecer contactos personales para abrir horizontes económicos o consolidar el fruto de ciertas iniciativas en este campo. Quizás también estas causas contribuyen a intensificar las olas del turismo internacional; pero nos parece que, por encima de todo, dos razones de muy diversa índole participan en la determinación de los movimientos turísticos que acusan las estadísticas: la necesidad, que cada vez sienten más agudamente las activas comunidades humanas de Occidente, de encontrar un escape a su inquietud, es decir, el procedimiento y la vía para obtener una especie de catarsis espiritual, una descarga de las tensiones y preocupaciones que se acumulan durante los meses de intenso trabajo rutinario, y, por otra parte, también la necesidad creciente de comunicarnos con nuestros prójimos, con nuestros vecinos cercanos o distantes, cuya existencia conocemos porque a diario la prensa nos informa sobre sus azares, pero cuya vida real ignoramos generalmente en cuanto tiene de íntimo, de cálido y humano. Nuestro siglo, por suerte, ha descubierto que la mejor manera y la más eficaz para que los pueblos lleguen a conocerse —y ésta es la condición indispensable para que realmente puedan estimarse— está en que se acerquen, se visiten y disfruten en común de las bellezas que cada uno atesora en su suelo y en su alma, y nos parece que este simple y fecundo descubrimiento es el que más ha contribuido al desarrollo de las comunicaciones y sobre todo de los transportes por vía aérea y marítima, que, a su vez, han venido a facilitar el florecimiento del turismo de masas, por así decirlo, tan característico de nuestro tiempo. Es obvio, por lo demás, que nos referimos a los pueblos civilizados —como ya hemos subrayado en otro lugar de esta nota—, y que gozan de una efectiva libertad de movimiento y de decisión. Los que no encuadran en estas condiciones pueden ser, a lo sumo y sólo muy restringidamente, objetos del turismo occidental, pero nunca sujetos de esta actividad estimulante y creadora.

Hechas las precedentes reflexiones, nos interesa circunscribir un tanto nuestro punto de vista para acercarnos más a los intereses argentinos en la materia que nos ocupa. Nuestros lectores no han de sorprenderse, sin duda, si decimos que este tema constituye una preocupación constante para el Automóvil Club Argentino, cuyas autoridades, durante la última década, están concentrando cada vez más sus energías en la solución de

UN PASAPORTE PARA LA PAZ

los múltiples problemas indisolublemente vinculados al desarrollo del turismo hacia y dentro de nuestro país. Felizmente, sus esfuerzos e iniciativas, orientados por un criterio orgánico y amplio al mismo tiempo, sistematizado y dinámico, para decirlo en otras palabras, han hallado eco favorable y reacciones constructivas, es decir, decidido apoyo, en los medios oficiales que, por muchos motivos, deben prestar atención —y lo hacen— al fomento y desarrollo del turismo. Nos referimos particularmente a las autoridades de muchas provincias argentinas a las que esta Institución ha ofrecido su decidida colaboración —madurez técnica, capacidad de planeamiento y ejecución, e iniciativa constantemente despierta—, y que no sólo la han aceptado sino que, por su parte, están tratando de realizar lo que está a su alcance para estructurar y poner en marcha, en comunidad con nuestra Institución, un plan efectivo de promoción del turismo.

Ahora bien, el Automóvil Club Argentino, consecuente con la experiencia recogida a lo largo de los años, entiende —y en esta dirección trabaja incansablemente— que la condición fundamental del éxito de toda política orgánica, factible y concreta, en este complejo campo, estriba en no dispersar fondos y esfuerzos en una hipotética y muy incierta posibilidad de encauzar hacia nuestras latitudes las grandes corrientes turísticas internacionales originadas en pueblos tradicionalmente habituados a tomar los países europeos —y los del Medio Oriente, en cierta medida— como objetivos del turismo estival y aún de otras estaciones. Tanto las grandes agencias mundiales especializadas, que cuentan con enormes recursos, como las más poderosas compañías de transporte marítimo y aéreo, invierten todas sus energías y su propaganda en aquel sentido. No nos interesa analizar las causas de esa prèferencia, que, por lo demás, no son difíciles de comprender; pero se trata de un hecho manifiesto y conocido, y por ahora parecería casi absurdo tratar de desviar el grueso de esas corrientes, que nacen en los Estados Unidos, luchando contra su orientación tradicional hacia el Viejo Mundo. Digamos incidentalmente que, por razones obvias, solamente dos países de este Continente, aparte de algunas islas del Caribe o del Atlántico Central, se benefician sin mucho esfuerzo con el turismo americano: el Canadá y México. Pero la Argentina está un poco lejos y el turista americano de clase media sabe que necesita disponer de por lo menos unos seiscientos dólares para el pasaje solamente, mientras que para llegar al Sur del Río Grande o al Norte de los Grandes Lagos le basta con alargar un poco sus habituales itinerarios de fin de semana, usando su propio automóvil de uso diario, que no falta en el haber de casi ninguna familia del gran país del Norte, y que encontrará a lo largo de todo el trayecto innumerables estaciones de servicio y moteles y hoteles de toda categoría, que le prestarán magnífica atención y le ofrecen la seguridad que todo automovilista busca y necesita, sobre todo cuando se lanza a los caminos fuera de rutina.

El Automóvil Club Argentino, al estructurar y poner en marcha sus propios planes y al ofrecer su apoyo a los de las provincias argentinas interesadas en fomentar el turismo, ha tomado seriamente en cuenta los antecedentes y hechos que someramente hemos expuesto, y sus dirigentes de mayor experiencia y más equilibrado juicio han llegado a la conclusión de que, en el estado actual de las cosas, es decir, mientras completemos en la realidad el esquema de todo cuanto debemos tener y ofrecer al turista distante como aliciente y atractivo para visitarnos, dos sectores deben traer y concentrar nuestros esfuerzos, trátese de medidas promocionales o de gastos e inversiones efectivas: el turismo interno, propiamente nacional, y el que procede o puede venirnos de los países vecinos, amigos y hermanos de sangre nuestros. Y el Automóvil Club Argentino está en esta tarea.

Para satisfacer las necesidades y requerimientos del primero, esta Institución, en conexión y acuerdo con muchas provincias argentinas, está construyendo, a ritmo acelerado, estaciones de servicio y moteles. Responde así a las exigencias de seguridad y elemental confort que necesita el turista motorizado. En Neuquén, en Río Negro, en La Rioja, San Juan, Catamarca, La Pampa y Tierra del Fuego— para citar sólo algunos estados— ya funcionan numerosos moteles y se están edificando otros más, que no tardarán en jalonar nuestras grandes rutas periféricas; en otras provincias, como Mendoza, Entre Ríos y San Luis, los correspondientes planes también están en estudio o principio de ejecución y no demorarán los automovilistas en ver sus frutos. Esta tarea nacional se está cumpliendo sin interrupción.

Pero el problema es un tanto más complejo cuando pensamos en la enorme importancia, en la fuerza potencial pero bien perceptible, del turismo que debemos y podemos promover y esperar desde los países limítrofes de la Argentina. Ya es notable desde —y hacia— Chile, porque varios excelentes caminos atraviesan la Cordillera en diversas latitudes de su extensión. En cuanto a la fuente boliviana, todavía las circunstancias no son totalmente favorables. En cambio, esa fuente de cordiales visitantes puede ser inagotable desde el Paraguay, Brasil y el Uruguay, si nos empeñamos seriamente en ello y concentramos en esta dirección la máxima tensión de nuestros esfuerzos; pero hace falta concretar y realizar una condición absolutamente *sine qua non*: tender los puentes necesarios sobre los grandes ríos que, a la vez, nos unen y separan de esos hermanos, ciertamente ansiosos de visitarnos y conocernos más de cerca, respondiendo al mismo espíritu que a nosotros nos anima.

Puentes: he aquí el problema apremiante. En una nota de fecha 25 de julio último, dirigida por el ACA a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Nicanor Costa Méndez —entre otros documentos similares—, esta Institución ha expresado su decidido apoyo y sus felicitaciones a nuestro gobierno por haber ratificado los acuerdos argentino-paraguayos para la construcción de dos puentes internacionales sobre los ríos Paraguay y Pilcomayo. Las felicitaciones son merecidas; pero debemos insistir ante las autoridades para que esos acuerdos se transformen sin demora en obras. Algo semejante conviene decir sobre el o los proyectos, casi protocolizados oficialmente ya, para construir un puente entre Fray Bentos, Uruguay, y Gualeguaychú, en Entre Ríos, y quizá otro —que sería debido a esfuerzos y capital privados— entre Paysandú y Colón, que resultaría no menos útil y fructífero que el anterior. Y todo este planeamiento debiera ser coronado, a ritmo dinámico y constante, con la indispensable y ya inaplazable construcción de la vía que sería la desembocadura natural de todas las mencionadas: la conexión de la Mesopotamia Argentina (Misiones, Corrientes y Entre Ríos) a través del puente Zárate - Brazo Largo, con Buenos Aires y prácticamente con el resto del país. Esta es una obra de interés vital para el porvenir de la República. Desde este punto de vista, quizás debiéramos agregar también el gran puente entre Corrientes y Resistencia, para cuya construcción se llamará a licitación, según nos dicen, en diciembre próximo para iniciar las obras a mediados de 1968. En cuanto al puente de Zárate - Brazo Largo, los pasos previos han sido ya cumplidos y se confía en conseguir el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo para dar comienzo a la efectiva ejecución de los proyectos.

En síntesis: en el turismo nacional y en el que, sin duda, puede ser fomentado con los países limítrofes de la Argentina como puntos de partida naturales, está el porvenir más cierto, seguro y fructífero de la actividad turística que nos interesa realmente. Y cuando consigamos desarrollarla hasta el nivel que anticipan las circunstancias geográficas e históricas que forman parte de nuestro patrimonio cultural, material y espiritual, habremos dado plena eficacia a la invitación contenida en el lema aprobado por las Naciones Unidas: mantener en vigencia permanente un efectivo "pasaporte para la paz" • LA DIRECCION.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

UNA ACLARACION

Señor Director:

En el artículo titulado "Cuzco, la ciudad incomprendida", del Nº 34 de AUTOCLUB, he podido observar varios errores en lo que respecta a la vida del célebre conquistador del Perú, don Francisco Pizarro y González. Estos són:

1º Nunca se lo llamó o apellidó "Marqués de América", sino el "Marqués" o "el gran Marqués", y por reales cédulas de Don Carlos I de España fue, sucesivamente: Caballero del Hábito de Santiago, adelantado, gobernador y capitán general en todos los países que pudiera subyugar y descubrir.
Posteriormente obtuvo el título de "Marqués de las Charcas y de los Atabillos".

2º Es una fábula muy conocida esa de que cuando joven cuidó cerdos, ya que desde edad temprana se dedicó a la carrera de las armas, como más fácil y distinguida en aquella época, junto con su padre, que descendía de hidalgos.

Aclarado este tema, saludo y felicito a usted muy atentamente.

RICARDO GANDINI ORCAIZAGUIRRE
Constitución 3190, Victoria (Bs. Aires)

UNA FELICITACION

Señor Director:

Quiero tener el placer de felicitarlo y, por su intermedio, a María Angélica Correa, por el artículo "El rompecabezas de las calles de Londres", publicado en el Nº 35.

Pocas veces los apuntes de viaje alcanzan tal grado de interés, exactitud y comprensión. Resulta evidente que la autora no sólo domina su idioma, sino que está dotada de excelentes dotes de observación. Ve con claridad, interpreta bien lo que ve y, además, sabe contarlo con gracia y en buen estilo. Los ingleses —que son bastante pintorescos— se prestan muchas veces para el chiste fácil o el estereotipo. El penetrante sentido del humor de que hace gala la autora está muy por encima de los abundantes lugares comunes que suelen plagar esa clase de literatura.

Entiendo que artículos como el comentado no sólo prestigian a la revista de nuestro club, sino que también representan un positivo aporte, contribuyente a facilitar la comprensión y el acercamiento entre distintos pueblos del mundo.

CARLOS TORCUATO DE ALVEAR
Socio plenario Nº 103185
French 2251, 6º p., Dto. "B"
Capital Federal

CRITICA FUNDADA

Señor Director:

Después de hacer un viaje de 1600 kms. desde Buenos Aires hasta Foz de Iguazú, pasando por Rosario, Formosa, Clorinda, Asunción del Paraguay, Puerto Stroessner y Puente de Amistade, para llegar por fin a las increíbles cataratas del Iguazú, sólo he encontrado, y eso es lo que me impulsa a escribir esta carta, un inconveniente: la cantidad de veces que la policía argentina detiene al turista para anotar en cuadernos, que supongo nadie mirará nunca, datos como el nombre, la edad, profesión, número de cédula, registro de conductor, patente, modelo, marca y color del coche —datos estos últimos a la vista—; además de los documentos de los acompañantes, profesión y edad, de dónde vienen y adónde van, consignando todo ello a punta de lápiz, con mortal lentitud.

Trece veces hay que detenerse desde Clorinda a Resistencia, lo cual, a un promedio de diez minutos por vez, mínimo posible, teniendo en cuenta que a veces se acumulan varios coches, hace un aumento de más de dos horas en un viaje ya de por sí largo.

En dos ocasiones sólo hay 5 km. de un puesto caminero a otro.

Las paradas fueron las siguientes:

1ª: Aduana en puerto y policía;
2ª: 5 km. más tarde, con pedido y anotación de todos los datos;
3ª: 5 km. más tarde, con pedido y anotación de todos los datos;
4ª: en Mojón de Fierro, con pedido y anotación de todos los datos;
5ª: control en Formosa, con pedido y anotación de todos los datos;
6ª: 14 km. después, con pedido y anotación de todos los datos;
7ª: 26 km. después, con pedido y anotación de todos los datos;
8ª: 41 km. después, con pedido y anotación de todos los datos;
9ª: 70 km. después, me hicieron seguir, sin anotar;
10ª: 5 km. después, parada y las anotaciones de rigor;
11ª: policía de paso;
12ª: policía, con anotaciones detalladas;
13ª: de Resistencia a Vera: policía de paso;
14ª: de Vera de Santa Fe: pidieron documentos.

Ahora bien, asombra el contraste entre la policía argentina y la paraguaya y brasileña, que sólo demoran a los viajeros una vez en la frontera; después pueden viajar libremente por todo el país.

No creo que sea imposible mejorar este estado de cosas, que deben ser fruto de la inercia de cuando no teníamos caminos ni turistas y en que las barreras aduaneras eran murallas infranqueables.

Agradezco la publicación de esta carta, con la esperanza de que se tomen medidas para que pronto sea nuestro país el que dé mayores comodidades, facilidades y simplificación en los trámites a todo el que quiera visitarlo y conocerlo.

LILIA ARIJON DE DIEZ DE TEJADA
Socia plenaria Nº 87015
Juncal 776
Capital Federal

PEDIDO SATISFECHO

Señor Director:

Conociendo la importante labor de extensión cultural, que la Institución que tan acertadamente usted preside realiza en todo el ámbito de nuestra Patria, es que molesto su atención a fin de solicitar el envío de la Revista AUTOCLUB, publicada por el A.C.A., dada su importancia como material de referencia, puesto que no existen en este momento otras publicaciones que traten con la responsabilidad y el acierto que ésta lo hace, las cuestiones que interesan a las distintas provincias y sobre el turismo argentino, tema este último que ha tomado real vigencia dentro de la enseñanza secundaria.

Saludo a usted muy atte.

CARLOS GUILLERMO MAIER
Director de la Biblioteca Pública Municipal "Domingo Faustino Sarmiento", Alem y Mitre, Quilmes

SOBRE LA PROHIBICION MUNICIPAL DE ESTACIONAR EN LA CAPITAL

Señor Director:

En "La Razón" del 5 del cte. he leído el artículo titulado "Severas sanciones por mal estacionamiento", y creo que el señor jefe de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires puede disponer que sea lógico prohibir el estacionamiento de manera drástica en toda la zona central de la Capital Federal para poder conseguir un mejoramiento y, por consiguiente, una mayor fluidez en la circulación; pero el señor jefe de tránsito olvida que el automovilista que paga un impuesto anual elevado para poder circular con su automóvil adquiere implícitamente el derecho de poder estacionar, mientras que hoy hemos llegado al extremo de negar el estacionamiento no sólo en el centro de la ciudad, lo cual por razones obvias puede ser aceptable, sino también en una zona mucho más vasta y siempre en aumento que ya no se puede llamar el centro de la ciudad.

Mientras todas estas disposiciones restrictivas aumentan diariamente, la Municipalidad de Buenos Aires agrava la situación alquilando a empresas privadas (que no asumen ninguna responsabilidad sobre los vehículos estacionados), las pocas playas o zonas para estacionamiento todavía libres, como es la gran playa al extremo norte de la Av. 9 de Julio, y también las dos grandísimas zonas que van de la Av. Belgrano a la Av. Córdoba, tanto a la derecha como a la izquierda de la Av. 9 de Julio.

Todas estas disposiciones crean situaciones cada vez menos idóneas y siempre más onerosas a la vida del automovilista argentino, quien tendría también el derecho de poder estacionar en varias playas sin tener que pagar cifras tan elevadas como ocurre actualmente en toda la ciudad.

El señor jefe de Tránsito, con estas restricciones, favorece los intereses de los dueños de estacionamientos privados, en perjuicio de los automovilistas, y la prueba está dada por el hecho de que hoy en todos los terrenos baldíos de la ciudad, resulta mucho más rendidor instalar un estacionamiento por horas que construir una casa.

Señor director: le mando esta carta para protestar vivamente, creyendo interpretar también el pensamiento de todos los automovilistas argentinos, y en modo especial el de los socios del Automóvil Club Argentino, tanto contra las excesivas restricciones del estacionamiento, como contra el aumento excesivo de las nuevas contravenciones.

La Municipalidad de Buenos Aires, mientras por un lado alquila playas públicas y zonas de libre estacionamiento por sumas millonarias mensuales, por el otro lado no se preocupa por crear nuevos estacionamientos y dar al automovilista una posibilidad para ubicar su coche sin un gasto excesivo.

CARLO PINTACUDA
Av. Santa Fe 1755
Capital

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 753



El rey Olav V de Noruega.

Visitará nuestro país en setiembre el Rey OLAV V de NORUEGA

ENTRE los días 18 y 21 de setiembre próximo, el rey Olav V de Noruega será huésped de nuestro país, adonde arribará procedente de Chile, y luego de haber visitado Brasil.

Olav V subió al trono tras la muerte de su padre, Haakon VII, el 21 de setiembre de 1957. En una reunión en el palacio real en Oslo, pocas horas después del fallecimiento, el rey Olav informó a su consejo que había asumido el poder "en conformidad con la Constitución". Y al prestar juramento, dijo: "Usaré el nombre de Olav V y adoptaré el mismo lema escogido por mi padre: "Todo para Noruega".

Olav V había sido regente del reino desde junio de 1955, cuando el rey Haakon se incapacitó por una fractura de pierna. Nació el 2 de julio de 1903 en la Casa Appleton, de Norfolk, Inglaterra. Es hijo del príncipe Carl de Dinamarca y la princesa Maud y fue traido a Noruega a la edad de dos años cuando, al disolverse la unión con Suecia, en junio de 1905, los noruegos eligieron al príncipe Carl como su rey, quien tomó el nombre de Haakon VII.

Príncipe heredero de una nación esquiadora, Olav tenía tan sólo tres años de edad cuando le fue dado su primer par de esquíes y empezó a practicar en las cuestas del parque del palacio. Su educación formal empezó en 1911. En la escuela nunca disfrutó ni buscó ningún trato especial o privilegiado. Elegido presidente de la mesa directiva de estudiantes de la escuela pública de Halling, fue separado de ese puesto cuando sus compañeros no estuvieron de acuerdo con una de sus decisiones. Se graduó en la escuela secundaria *Gimnasio*, de Halling, en 1921, con la calificación de *Muy satisfactorio* en sus exámenes finales. Más tarde, en ese mismo año, entró al Colegio Militar de Noruega.

En 1924, el príncipe heredero llegó a la mayoría de edad y pronunció su juramento de fidelidad a la Constitución. El mismo año se graduó en el Colegio Militar con excelentes calificaciones e ingresó en la Universidad de Oxford, en Inglaterra, para estudiar Derecho Internacional y Economía.

Desde su arribo a Noruega, Olav había disfrutado de una gran popularidad entre el pueblo. Pronto llegó a ser conocido y amado por su franqueza, buen sentido del humor, maneras amigables y su siempre evidente sentido de responsabilidad.

En yachting el príncipe heredero llegó a tener fama internacional. A raíz de una serie de victorias ganadas en Noruega y en el extranjero, fue seleccionado en 1928 para competir en representación de su país con su yate de seis metros *Norna*, en los juegos olímpicos de Amsterdam. Obtuvo la Medalla de Oro en su clase. Su interés en este deporte nacional es compartido por sus hijos, el príncipe heredero Harald, y las princesas Astrid y Ragnhild.

El 21 de marzo de 1929 el príncipe Olav se casó con la princesa Martha, hija del príncipe Carl y la princesa Ingeborg de Suecia.

En 1939 el príncipe y la princesa viajaron a Estados Unidos, principalmente para visitar las comunidades noruegas en ese país. En varias ocasiones se encontraron con el presidente Franklin D. Roosevelt, anudando una cordial y duradera amistad. Durante una de esas reuniones, a pedido del presidente, el príncipe Olav entregó a Roosevelt un estudio personal detallado de la legislación social noruega, con el que evidenció un profundo conocimiento de las leyes y problemas de su país.

El 9 de abril de 1940 los alemanes lanzaron un ataque sorpresivo contra Noruega. Durante los meses trágicos que siguieron a la invasión nazi, el príncipe Olav demostró de nuevo su devoción a su país, algunas veces en dramáticas circunstancias. Cuando se hizo patente, en 1940, que el rey y el gobierno tendrían que abandonar Noruega, Olav ofreció quedarse y unirse a su pueblo en los largos años de la ocupación extranjera. Su ofrecimiento no fue aceptado. El primer ministro Johan Nygaardsvold explicó la situación con estas palabras: *El gobierno y el presidente de Storting* (Parlamento) *entienden y aprecian altamente el desinterés que ha movido a Su Alteza Real a hacer este ofrecimiento; pero consideran que deben persuadirlo de que no permanezca en Noruega, para evitar que caiga en manos alemanas.*

Entonces Olav salió hacia Gran Bretaña, junto con el rey y el gobierno, mientras que su esposa y sus tres hijos partieron para Estados Unidos, en donde fueron recibidos como huéspedes del presidente Roosevelt.

El príncipe Olav pasó los años de la guerra en Gran Bretaña, dedicando todo su tiempo y energía a la lucha por la liberación de Noruega. Desempeñó un papel muy importante en la organización de las fuerzas armadas de Noruega Libre en el extranjero y estuvo en constante comunicación con los jefes del movimiento de resistencia.

En 1944, Olav fue nombrado comandante en jefe de las fuerzas armadas noruegas y el 31 de mayo de 1945, unos días después de la capitulación de Alemania, regresó a Noruega como el primer representante de la familia real.

Pese a que los alemanes y los *quislings* estaban aún operando en territorio noruego, viajó en un carro abierto a través de las calles de Oslo. Un mes más tarde, dio la bienvenida de regreso al rey Haakon, a la princesa heredera y a sus hijos.

En su primer informe al pueblo como rey, Olav V pudo decir: *Les pido a todos respaldo y confianza en mi tarea. Esto me dará fuerza para trabajar en beneficio de nuestra amada Noruega.* •

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

cuando usted sale con un Peugeot 404, se olvida de los surtidores de nafta. el Peugeot 404 es economía sobre ruedas y también seguridad, con sus nuevos frenos de potencia y a *disco.*



FABRICADO POR **SAFRAR**



El pasado le hace cancha al presente. Sobre el puente de Márquez dos jinetes criollos que en las mañanas domingueras suelen todavía lucir galas de otros tiempos dan paso al automotor que avanza sobre el puente !de los nuevos años...

LA amazona, cabalgando un alazán viejo cuyas verijas sumidas denuncian al sufrido caballo de *alquilar por horas*, se nos acerca:

—*Señor, ¿falta mucho para Puente Márquez?*

Una indicación rumbeadora y la amazona continúa su arrítmico *trote inglés* sin lograr poner de acuerdo el movimiento del filoso lomo de su jamelgo con el sube y baja de la parte más pulposa de su humanidad. Estamos en la calle Gaona, la suspirada vía del acceso oeste. A esta altura de Ituzaingó, cubierta con el mismo polvo que levantaban antaño las mensajerías y tropas vacunas, Gaona sigue esperando la tantas veces prometida calzada que descongestione la casi intransitable ruta 7. A quienes suele gustarnos recostar la memoria sobre hechos y lugares de los viejos tiempos criollos, la visión de la avenida Gaona, a poco más de 20 kilómetros de su nacimiento metropolitano, renueva épocas y sucesos que ya están en la historia. El viejo *camino a Córdoba* —única vía que comunicaba Buenos Aires con las poblaciones del norte— se ofrece a nuestra vista en toda su jerarquizadora anchura de camino real.

Y un poco más allá, superado el gredoso repecho que ofrenda a *Los pingüinos*, de Braun Menéndez, el puente, el histórico Puente de Márquez, apenas modificado el sesgado rumbo y su estructura, da paso a la evocación de un ayer romancesco y bravío. No es exactamente el mismo puente que transitó apurado Sobremonte, ni el que vio pasar aquel 2 de febrero el ejército Grande de don Justo José; ni son las mismas las aguas del río, que el incremento industrial ha vuelto turbias y pestilentes; ni siquiera están los árboles típicos que formaban corral de palo a pique al río ligero y gambeteador; azulejo en los mediodías, zaino oscuro en los atardeceres. Solamente algunos talas retorcidos defienden aún con espinas enderezadas al intruso sus derechos aborígenes.

Un capitán de huestes

Ellos, los talas, podrían sin duda contarnos la historia de aquel puente. Rugosidades centenarias nos dicen que están allí quizás desde antes que aquel don Diego Rodríguez Flores tomara posesión; por *merced real*, de la *suerte de tierra* que, por servicios al Rey, el monarca español lo otorgara allá por 1754. La suerte que le correspondió a don Diego (¡y vaya suerte!) arrancaba de las márgenes del río de las Conchas (hoy Reconquista) y el entonces llamado *Camino a Córdoba* (Gaona), justo en el ángulo noroeste, donde hubo de levantarse el puente, cuyo nombre tomó de uno de los primitivos pobladores de esa zona. Desde aquellos días, el vado que aún se desmorona al costado del puente, humedeció el tránsito colonial o lo detuvo en las crecidas, con dis-

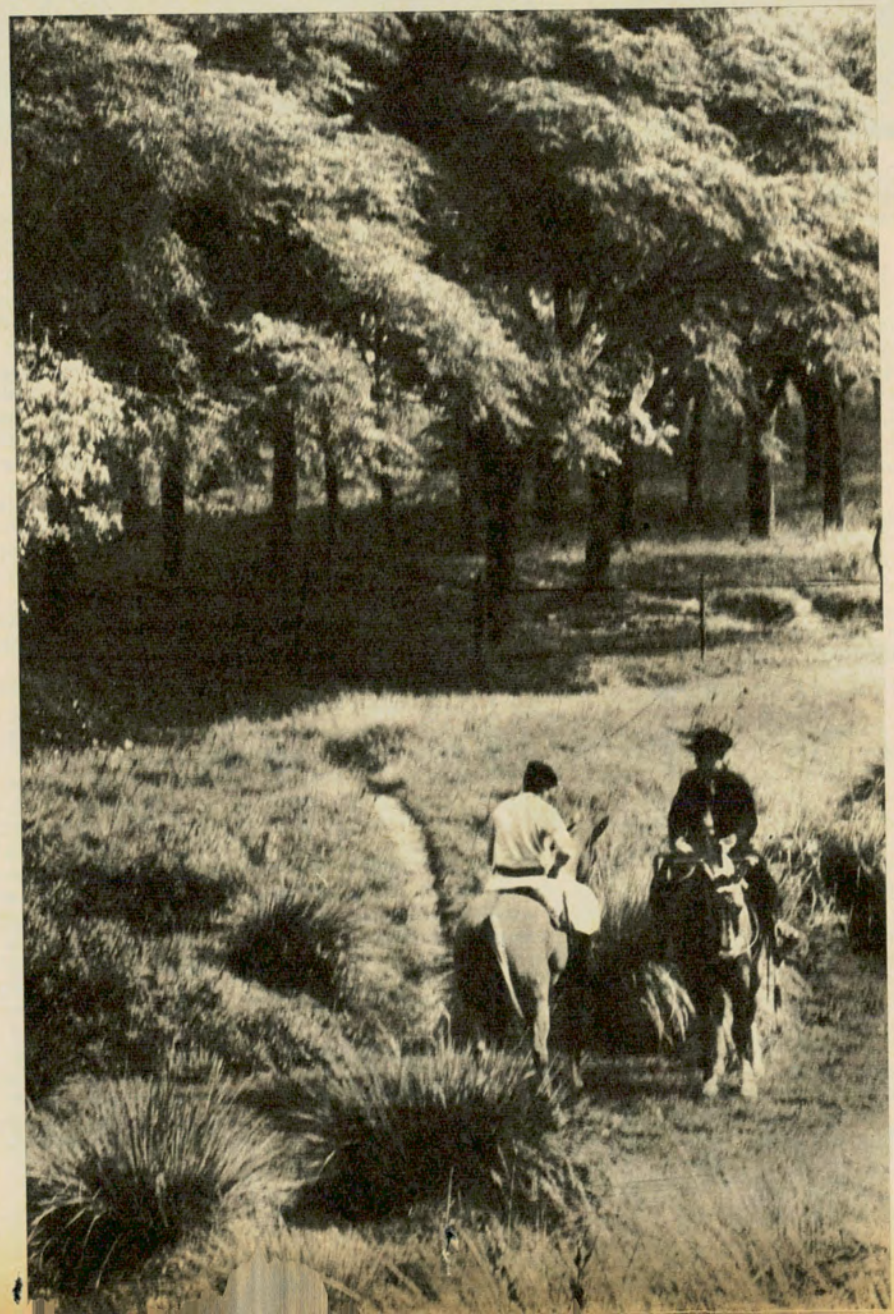
EL PUENTE DE MARQUEZ

UN LUGAR TRANSITADO POR LA HISTORIA

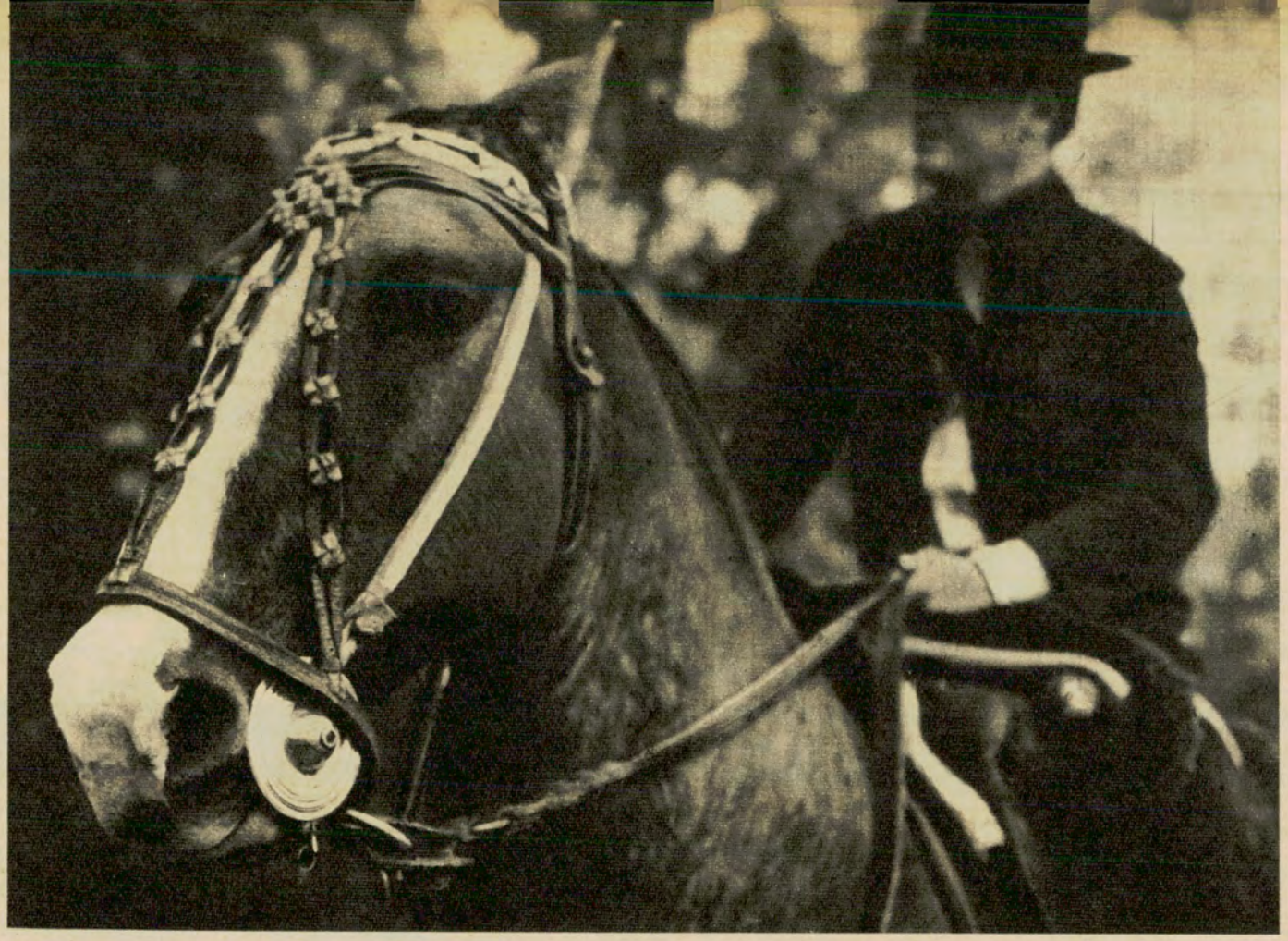
Por
MAXIMO AGUIRRE

En las inmediaciones del puente, sobre los mismos campos donde Juan Galo Lavalle, mandó quitar los frenos de su caballo a doscientas varas del enemigo, se reúnen los amigos para comentar cosas de aquel ayer bravío.

Para Autoclub
Fotos de Jaime G. Font



gusto de chasques y mayorales. Y es en aquel atardecer del 26 de abril de 1829, que Lavalle lo encuentra levantado sobre pilones de quebracho, tosco, pero apto para *hacer espaldas* en él a la espera de la arremetida de la gente de Rosas y López que se le viene con ganas de cobrarse la atolondrada y trágica decisión de Navarro, aquella que —son sus palabras— *la historia juzgará imparcialmente si el coronel Dorrego ha debido o no morir.* Tiene junto a él nada menos que a los vencedores de Ituzaingó; pero, la sombra del fusilado ya comienza a proyectarse sobre su estrella. Alardes de un coraje cierto, ordenando quitar el freno y hacer *verdear* su caballada a menos de doscientas varas del



Orgullo de jinete criollo, el gateado malacara luce el juego de sogas, y el cincelado de las copas de un freno firmado por el afamado platero criollo del siglo pasado, Cándido Silva.

enemigo, nada pueden contra la enorme superioridad numérica de los federales, y el combate de Puente Márquez le es desfavorable. Por primera vez el histórico paso es manchado con sangre de hermanos. El león de Río Bamba se ve obligado a refugiar su valor irreflexivo en Buenos Aires, de donde saldrá, poco después, para tomar el tibio mate de la reconciliación en Cañuelas, con don Juan Manuel.

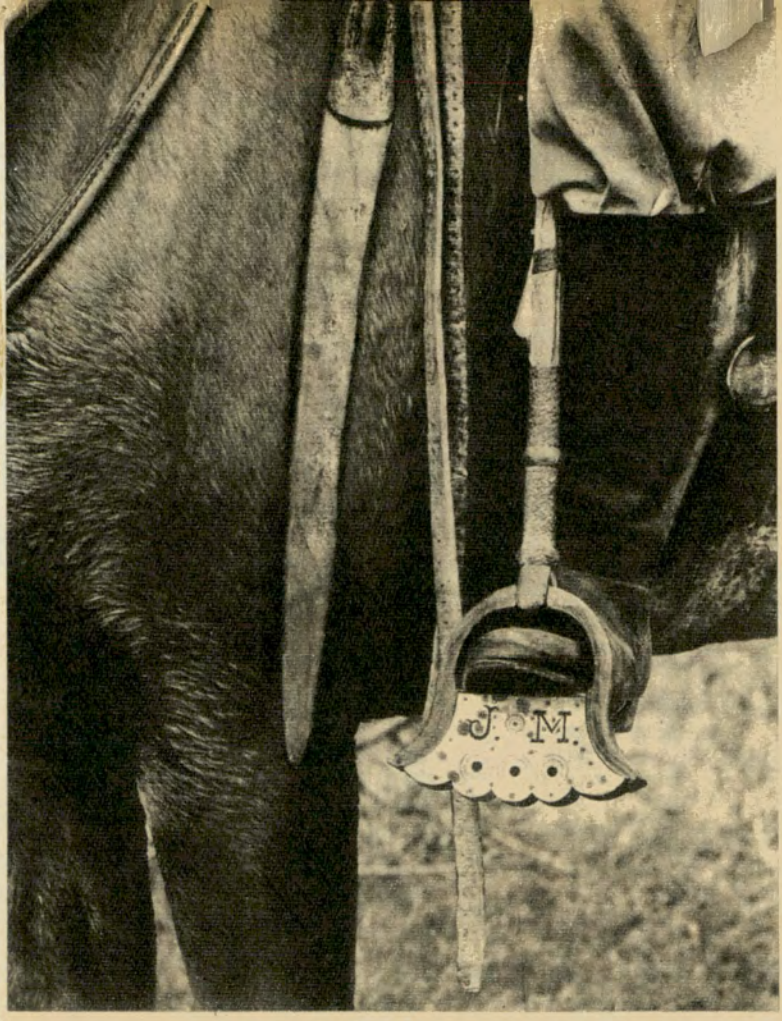
El paso de un ejército

Pasan años y soldados sobre los tablones del viejo puente. Los talas que muchas veces se adormecen con el intermitente chasquido del agua contra las orillas esquivas del río, suelen despertar al grito de los reseros o el rodar enloquecido de la galera que avanza a media rienda precedida por el acuciante latigazo de los postillones Facundo ha pasado por allí. Desde San José de Flores su galera, agrandada en su importancia por la pasajera presencia del futuro dictador, se proyecta hacia el norte envuelta entre el polvo de los malos presagios. Tiempo después, esa misma galera volverá a pasar, vacía, ensangrentada y acribillada a balazos para servir de testigo en un largo y dramático proceso. Desde entonces el color rojo transita por el puente empurpurando las testeras de los caballos y el gorro de manga de los Colorados del Monte. Hasta que en el amanecer de un 2 de febrero de 1852 las avanzadillas de Urquiza *bombean* por las inmediaciones del puente. Los desacuerdos de Pinedo y Rosas lo han dejado expedito. Y los talas son testigos del paso del más grande contingente armado que atravesará el puente. Levantando el mismo polvo que hoy el tránsito de automóviles suele nublar Gaona, aquellos 23.500 hombres fueron en busca de Caseros.

La otra historia

Pero el Puente Márquez tiene dos historias. La que queda flacamente recordada y la otra, más reciente, la de otra lucha, la de la puja deportiva donde el rugir de los *racers* de Riganti, Zatuzek, Blanco, Tadeo Taddía, von Stutz, Macoco Alzaga Unzué, *Kartulo*, París Giannini, y otros pioneros del automovilismo, venía a reemplazar el antiguo grito de los postillones y reseros. Ya no era el rústico puente de *sólida y buena madera*, que Haenke halla en 1794 en su viaje por las provincias del virreynato del Río de la Plata. Según investigaciones de monseñor Presas, aquel puente lo mandó construir don Pedro Márquez en 1771, y en sus inmediaciones se levantó luego la posta de Puente Márquez, cuyas últimas paredes de ancho ladrillo asentado en barro, cayeron hace poco avasalladas por las rojas banderas del loteo. Mi inolvidable amigo, el artista dibujante José Montero Lacasa, cuyo cariño por el terruño lo llevó a ahondar en el pasado bonaerense, supo decirme que, según referencias históricas, el puente que actualmente transitamos era el tercero levantado sobre las terraplenadas orillas del viejo río de las Conchas. Y como éste se construyó en la década del treinta, los automovilistas que lo traspusieron allá por 1920, debieron hacerlo sobre los tremantes tablones del segundo paso de madera. De los dos viejos circuitos de Morón, sólo el llamado *grande* tenía por obligado paso en las carreras de autos el entablonado puente Márquez. A su costado se encaramaron los iniciales *tuercas* del deporte automotor, inaugurando en nuestro país la emoción de las grandes velocidades para conductores y mirones. El antiguo almacén de Cagnoni —hoy convertido en estación de servicio de *Esso*—, señalaba justo en la esquina noroeste de Gaona y Vergara el principio y fin de la carrera.

Don Juan Antonio Cagnoni, hijo de aquel gringo gaucho que arrimó su entusiasmo y su boliche —primitivo parque cerrado de entonces— para que Buenos Aires tuviera uno de los primeros circuitos automovilísticos del país, recuerda a Luro aterrizando con su avión sobre la terrosa calle Gaona, para



Entre los hombres de a caballo que suelen verse por las cercanías del puente, el típico estribo arequero destaca su contorno sureño junto con las iniciales de su dueño, que según diz antiguos vecinos, respondía al nombre de Juan Moreira.

tripular en seguida uno de aquellos elementales bólidos de cuatro ruedas; y al muy aristocrático barón von Stutz, al volante de su ya prestigioso Mercedes Benz. Las figuras de Bernardo Duggan, *Mingo* Bucci, Tomás Roatta y la de los motociclistas Antonio Gaudino y el español Zacarías Mateo, eran familiares en su casa, y muchas de ellas *hicieron noche* en el acogedor boliche de Cagnoni, a la espera de las primeras luces del día para iniciar un Gran Premio o para redondear los 42 kilómetros del circuito grande en las voladoras *baqués*, de aquellos años de corajudo ensayo.

El puente Márquez (o puente *de* Márquez, que de ambas maneras se lo conoce), fue entonces mangrullo para avizorar la llegada y el paso de los primeros ases de nuestro automovilismo deportivo, tripulantes de máquinas sobre cuyos volantes se flexionaban las grandes *muñecas* de una generación de campeones.

No pocas veces la audacia hubo de pagar aquí doloridos y magullados derechos de peaje —como la vez aquella en que el brasileño Correa Silva, si mal no recordamos, tomó al atravesado puente en la misma dirección del camino y fue a remojar el susto en las aguas del río—; pero, a pesar de *tortas* y revolcones, el entusiasmo y el coraje continuaron hasta 1928, trasponiendo el viejo puente en busca de récords.

Autos de ayer y de hoy

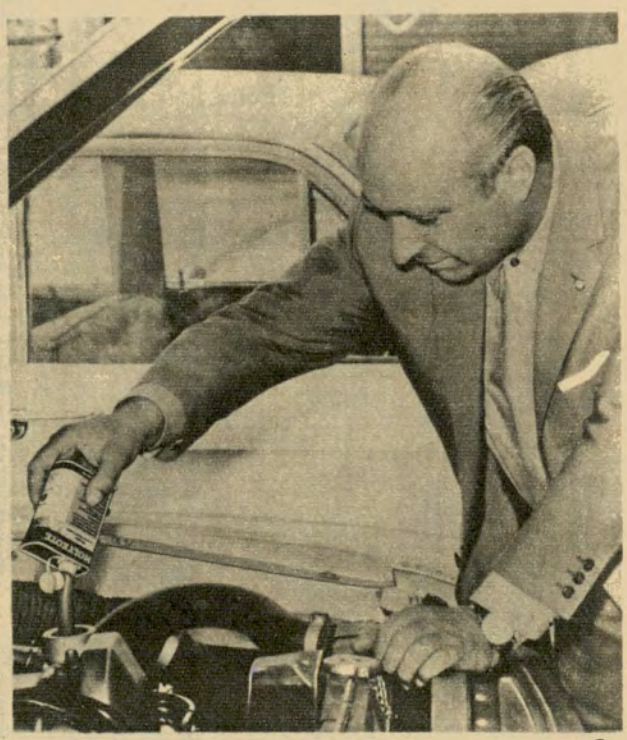
De esta manera, los dos ayeres del puente Márquez —el de las luchas por la organización nacional y el de las iniciales competencias automovilísticas—, le otorgan categoría de lugar histórico. Y estimo que nunca estará de más recordarlo, porque aquellos sucesos y estos lugares contribuyen, en poca o mucha proporción, a formar la historia del país, historia que es, en definitiva, la base, el fundamento de una personalidad argentina, hoy un tanto indefinida, pero que necesitamos concretar si queremos proyectarnos como un pueblo cabal —no un mosaico de imitaciones— hacia el mañana. •

COMPROBADO!

MOLYKOTE®

PROLONGA LA VIDA DEL MOTOR

BARNUM



MOLYKOTE®

Un producto de
DOW CORNING DE ARGENTINA S.R.L.
Paseo Colón 315 - Bs. As.

DOW CORNING





LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
GUSTAVO
GARCIA
SARAVI

Para Autoclub

Fotos de Juan Carlos Piña



SAN MARTIN

MARCO Denevi, el brillante autor de *Rosaura a las 10*, hace una descripción acertada de lo que es —menos los sábados por la tarde, los domingos y feriados— la calle San Martín. Su historia comienza de este modo: *Cierto amigo mío trabajaba en un rascacielos ubicado en esa zona que limitan Corrientes, Rivadavia, San Martín y 25 de Mayo; ustedes saben, ese barrio de Bancos y casas de cambio al que podríamos llamar, pomposamente, el "centro financiero de Buenos Aires". Mi amigo iba allí todos los días hábiles, esto es, de lunes a viernes. Ese rincón de la ciudad no tenía secretos para él. Lo conocía palmo a palmo. Hubiera podido describirlo con los ojos cerrados. Aquí, el Banco tal, allá el Banco cual, más allá el Ministerio, en esta cuadra la peluquería, en la siguiente el bar lácteo, en esta esquina la cigarrería de nombre inglés y propietario griego, en la otra el café nipón de las escapadas clandestinas —a espaldas del jefe— y de los partidos de dados...*

San Martín, como Reconquista, parte de Corrientes y Sarmiento, en aquel Este cardinal de Buenos Aires donde la premura es una obligación y medio punto de baja en la Bolsa la posibilidad inmediata de un infarto, es como una inmensa institución bancaria que se ha escapado a la calle. En cualquier momento pueden aparecer los hombres con mangas de lustrina, las máquinas calculadoras, los giros, los verdinegros cheques sin fondos. Como en un *ballet* fantástico, pueden danzar, de pronto, ante los ojos asombrados de los caminantes, los severos gerentes de las casas matrices, los prestamistas, las libras esterlinas, los pasajes de ida y llamada, las *maquettes* de los buques ingleses o italianos en los que nunca podremos embarcar una esperanza. Ni siquiera en tercera clase.

Por San Martín corren apresuradamente todos los gnomos bursátiles, los duendecillos que conocen el secreto de la carestía de la vida, las ex polainas y los ex guantes blancos de los financistas. El misterio supermatemático de las cotizaciones es como un prestidigitador que realiza sus prodigios en la calle. Y esa calle se llama San Martín, viaducto de la riqueza, magia de las librerías, con sus tinteros inéditos y lustrosos, con sus *blocks* de papel, vírgenes para los números y las cifras y los signos pesos... o, ¿por qué no?, para los versos del poeta que tiene que pasar por allí para ir a levantar un documento.

HUMBERTO 1º

Al igual que Chile, Carlos Calvo, México y muchísimas otras, Humberto 1º es una calle cualquiera perpendicular al río, tatuada aún de vejeces y algunas últimas rejas. Pero en ella se plantea la permanente disyuntiva de nuestro chauvinismo o nuestra increíble genero-



El misterio supermatemático de las cotizaciones es como un prestidigitador que realiza sus prodigios en la calle San Martín.

San Martín, la calle en la que la premura es una obligación, sorprendida por la cámara momentos antes de la apertura de los Bancos, mientras el caballero del primer plano consulta, nervioso, la hora en su reloj.

sidad. Una arteria, una calzada, unas veredas, una simple designación municipal, pueden ser suficientes para el conocimiento y la valoración del alma de un pueblo.

Con el plano de Buenos Aires a la vista, sin embargo, aquellas opciones argentinas —seguramente para nuestro bien— no han tenido más que un solo itinerario: antes que nada, y sin problemas de nacionalidad, el desinterés, la simpatía, el desprendimiento, el homenaje o, si se escoge la dura alternativa de Martínez Estrada, el complejo de superioridad de ser Europa, severa y riesgosa contracara de la otra po-



Humberto 1º, en su intersección con Defensa, tiene la Plaza Dorrego, uno de los últimos daguerrotipos del Buenos Aires de ayer.

sibilidad: el de inferioridad de ser América indígena.

De cualquier modo, y para no profundizar demasiado, ahí está Humberto Primero, o *Primo* como prefieren llamarla los italianos que aman los árboles, los bancos de las plazas y sueñan en castellano o en su dialecto natal, con su polvoriento expediente jubilatorio.

En realidad, la calle escogida no se diferencia mayormente de las otras verticales que cuadriculan el corazón del Barrio Sur y los ayeres, el más amado por Borges. ¿Por qué la hemos elegido entonces? Simplemente por la innominada belleza de una esquina: la que forma con Defensa, la vieja transversal de los regatos de aceite hirviendo y sangres confundidas. En la intersección de una y otra, en efecto, la Plaza Dorrego es uno de los últimos daguerrotipos de aquel Buenos Aires que se parecía tanto a lo que es realmente Buenos Aires sin que nos demos cuenta. Y este "raconto" bien merecía la ternura de una memoria.

JUAN MARIA GUTIERREZ

Hombre serio, sensato y responsable don Juan María Gutiérrez. Y cofundador de nuestras instituciones y grandezas. He aquí, al azar, el fragmento de un discurso pronunciado en 1852, de absoluta vigencia: *La República Argentina es un vasto desierto. La materia prima de toda nación, que es la población, apenas está representada en la Provincia de Buenos Aires; sin ese elemento no puede progresar todo lo necesario. No se pueden llenar las tareas que precisa la ganadería; nuestros fértiles campos están incultos y por todas partes se siente la necesidad de la población.*

Buenos Aires, por supuesto, tiene una calle con su nombre. Pero tal como suele suceder, aquella seriedad, sensatez y responsabilidad, no coinciden con el itinerario callejero que le confirieron los ediles. En rigor de verdad, son contadas las arterias que combinan adecuadamente su designación con sus características y aspecto físico, con el símbolo municipal y arbolado que debieran regalarle al habitante. Toscanini, Miguel Cané o Juez Tedín, por ejemplo, están bien elegidas, y Estados Unidos o Sevilla, no. Milagrería subjetiva de una curiosa combinación entre la lógica, los sueños, la hermosura y la poesía. O sea lo que nunca tuvieron ni tendrán los Concejos Deliberantes.

Y Juan María Gutiérrez, decíamos, no está de acuerdo con el prócer. Es inútil. Es una de las pocas calzadas que vive haciendo bromas y travesuras con el transeúnte. ¿O es que acaso, cuando nadie lo espera, no se nos pierde para siempre? Y a la inversa, cuando no lo esperamos, ¿no aparece para siempre del otro lado de Las Heras? •

Juan María Gutiérrez es el nombre de una de las pocas calzadas que vive haciendo bromas y travesuras con el transeúnte.





El Falcon pasa por 2.250 controles.

Por eso un Falcon sin problemas no es cuestión de suerte.

En FORD no dejamos nada librado a la suerte. Cada una de las piezas que componen un FALCON pasa por un estricto control de calidad antes de armarse. De esa manera, 2.250 controles garantizan seguridad de resistencia y funcionamiento. Y después de terminado, un auto tomado al azar es sometido a los esfuerzos más duros. Mucho más de lo que usted podría exigirle en 20 años marchando a toda potencia por caminos agotadores. Recién entonces damos el visto bueno. Que un FALCON salga bueno no es cuestión de suerte. Es costumbre. Por eso los elogios más entusiastas los recibirá en el año 2000. No es la primera vez que un modelo FORD es elogiado durante medio siglo.

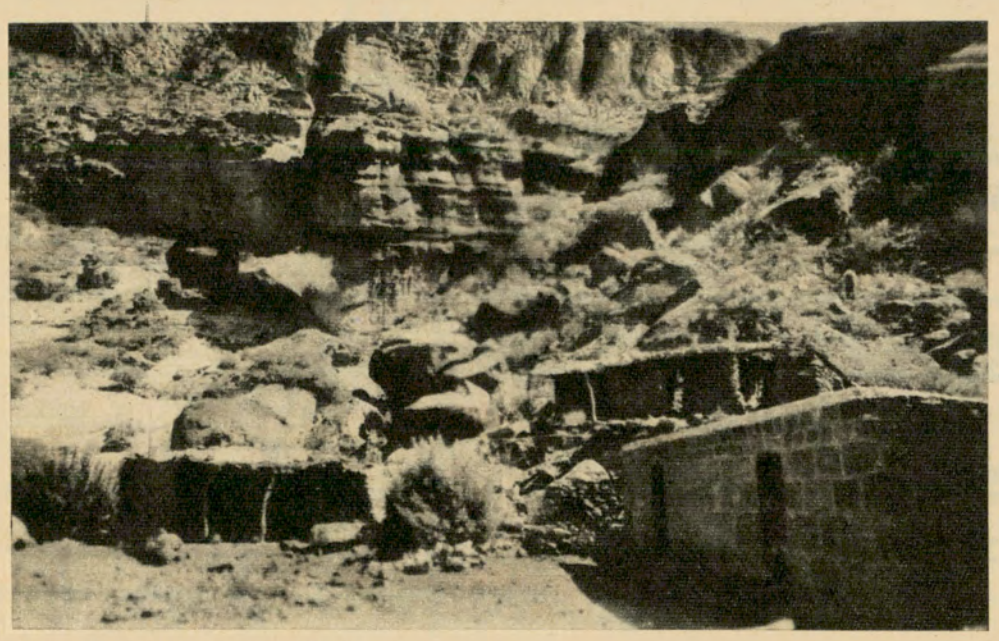
Ford

FALCON:
el Ford T
del año 2000

Miembro de ADEFA

CATAMARCA CAMINOS Y LEYENDAS

LA ruta 40, que se halla al oeste de Catamarca, corre de Belén a Santa María. En el trayecto van quedando atrás la Quebrada de Belén, por cuya ladera se estira el camino entre curvas y la visión del río; la arboleda ringlada, que se aprieta en las márgenes del ancho lecho de arena; y las lomadas, que se alzan erizadas de espinillos y cardones. Los viejos pueblecitos de La Puerta de San José, de La Ciénaga, de San Fernando, que se asoman encendidos de lumbre de sol por entre los montes, se detienen, recoletos, a la vera del camino. Por momentos el paisaje se torna áspero y desnudo, desteñido y desolado. Por allá un *jasi* solitario se eleva como efigie griega y corta la monotonía de la alta planicie; achumas y tunales se yerguen espinudos en laderas y cimas. Y la ruta sigue terrosa, subiendo y subiendo. Aquí va por el ancho cauce de un río que corre entre barrancones. Arriba, en el corte de la quiebra, pían las golondrinas, que baten sus alas cerca del nido, y bajan y suben en vuelo tortuoso. Más allá, asciende el camino por una cuestecilla y desde el lomo de un cerrajón se contempla toda la visión de luz y de silencio que se tiende al frente. Después de una



En Los Nacimientos, cerca de Hualfín, existen afloraciones termales, que son aprovechadas en forma precaria por pobladores de la zona.

HUALFIN, EN EL TIEMPO Y LA TRADICION

Guarda como en un cofre el recuerdo del tiempo que se va

Por CARLOS VILLAFUERTE
Para Autoclub



Puerta de la histórica iglesia de Hualfín, cuya construcción se remonta al año 1770.

curva, aparecen a lo lejos, casi confundidas con nubecillas blancas que se elevan algodonosas en el azul del cielo, las cumbres nevadas del Aconquija. Un triángulo albo sobresale entre la sucesión de cerros grises, cárdenos, bermejos, barrosos, que se anticipan a la visión blanca del Nevado. Luego, en vista más clara, la estampa en el cielo del blanco en azul de la gran montaña.

El camino corre por lomadas afelpadas de pastos serranos. Se pierde en un recodo y en seguida brinca alegre, lleno de sol, para esconderse después de un recuesto, entre tolvanera parda. Y otra vez sólo el ámbito añil. Una inmensa campana con labios pétreos, que se pliega de cerro a cerro, sueña en ríos, en pájaros, en vientos, en árboles, en gritos de hombres, en mugir de animales, y resuena en la inmensidad de las cumbres.

Desde el lomo de una cuesta se descubre un pueblecito lejano. Ala-



Alto en el áspero camino de Belén a Hualfín, a través de cuestas y quebradas y en medio de impresionantes formaciones rocosas.

En la hondonada formada entre altas montañas corre el cauce del río Belén, seco en largas temporadas.



mos puntiagudos señalan un cielo límpido, y en el bajo, la piel terrosa de los senderos se aleja y se pierde entre el verdor oscuro del herbazal y de las sembraduras.

La cuesta de Hualfín baja culebreando. Al término, se mueve la cinta blanca del río del mismo nombre. Al lado de un camino, en un potrero erizado de cañutos rubios, se abre una era dorada donde se aventa trigo. Sube una palada de paja y grano y el aire vuelca el tamo detrás de la *ballena* y la mies cae limpia y gorda. Hay un intervalo de espera del viento. Se oyen unas llamadas lejanas: *viento, vientooo* y unos silbidos llamadores, para que el aire baje de los cerros. Y una racha de viento mueve el follaje de los árboles y nuevamente se elevan desde la era dos a tres montones oscuros. Y el sol brilla en la paja dorada y el grano cae sobre la tierra endurecida con ruido de lluvia esperada. Allí mismo es embolsado para llevarlo a las casas, donde se convertirá en harina y luego en pan cotidiano.

Hualfín

Estamos en un rincón de Belén, en una aldea geórgica que se halla a la orilla del río que lleva el mismo nombre. Hualfín es vocablo quichua que se ha quedado en el tiempo, como recuerdo de los indios que habitaron estos parajes, los hualfines. Es un extenso valle de unos quince kilómetros, acostado en un recodo de la montaña. Al frente, hacia el oeste, se halla el cerro Colorado, de color de fuego, que en las puestas de sol con anuncio de calor y viento, es un hogar que flamea en anchas varillas cerezas. Al naciente se hallan las Lomas del Cazadero. Al norte, los baños termales de Los Nacimientos, cuyas aguas salen del corazón de la montaña a cincuenta grados. Y al sur, limita con la población de El Eje.

El río Hualfín divide la aldea en dos bandas. Por la oeste pasa el camino nacional, ruta 40. Aquí se halla ubicada la sala de primeros auxilios, la escuela 88 y una de las iglesias más viejas de la provincia. Su construcción data de 1770, de la cual hablaremos más adelante. A cien metros de la ruta, al pie de las lomadas, surge la vertiente de agua mineral, *Agua de la Colpa*, muy buena para los tratamientos estomacales y hepáticos. Y tramontando esta cima, cerca de las renombradas termas de Villa Vil, de extraordinarias propiedades curativas, existe otra fuente, llamada de Vichí, cuyas aguas son consideradas entre las mejores del mundo.

En la banda este se halla la mayor parte de la población. En ella se encuentra el correo y los almacenes donde los lugareños se proveen.

En el pueblo se transita por los callejones, que se los llama con los nombres de los dueños de los predios circundantes: el callejón de los Rodríguez, el de don Ambrosio, el de doña Orfelia, el de los Castros; el callejón de don Lucas, y el del Rincón. Este último va hasta las estribaciones de las Lomas del Cazadero.

Los habitantes se dedican a la agricultura, a la ganadería y a la explotación minera, pero todo en poca escala. Cultivan los frutales, especialmente la vid. También el pimiento dulce, con el cual elaboran el pimentón. Los pirquineros suelen sacar de las montañas placas de mica y berilo, y vestigios de oro de las viejas minas.

Si en verdad los veranos hualfileños son de un clima ideal, por lo fresco y agradable, los inviernos son duros, por el intenso frío, pues a veces llegan a los dieciséis grados bajo cero. Los otoños son secos y con frecuencia corre el viento Zonda, que entorpece los trabajos de labranza y altera un tanto los nervios; pero las primaveras suelen ser templadas y cuando llueve, el paisaje se torna opulento por el verdor de los árboles, por el retorno de las bandadas de pájaros que bascan la templanza del clima, y por el olor de la floración de las mieses.

Por aquí, por esta recoleta aldea belenita, pasó el general Lavalle en su largo peregrinaje hacia el norte. Aquí se le regaló el poncho de vicuña, en cuyos pliegues cayó envuelto cuando le sorprendió la muerte, y aquí quedaron los ojos castaños, de mujer enamorada, mirando la huella por donde se perdió para siempre el soldado heroico de Río Bamba.

Leyenda

En este distrito del departamento de Belén se encuentran las célebres minas del Farallón Negro o Aguada de Dionisio. Según la tradición popular, estos yacimientos mineros fueron descubiertos por una familia, descendientes directos de indios, los Lallampa. Don Juan Lallampa, hijo de un cacique de una de las tribus que poblaron esta región, murió en 1928, a los 135 años; y el hijo, Pedro, trabajó durante mucho tiempo en estos yacimientos, y era el único conocedor de las ricas minas de oro, que luego tapó, y cuyo secreto llevó a la tumba. Decía él que la mayor riqueza estaba escondida en las vetas de la mina del Indio y en la del Aguila, existiendo en ellas oro a la vista. Prueba de ello —dice la señora Nilda R. de Iñiguez Miñaur, directora de la escuela 88, a quien debo estos datos— es que en la familia Miñaur, emparentada con los Lallampa, hay joyas hechas con oro extraído de dichas minas. El nombre de Aguada de Dionisio se debe a un criado de don Francisco Miñaur, quien encontró una vertiente de agua caliente en ese lugar, y desde entonces se la llama con el nombre del peón, Dionisio.

También la Quebrada del Difunto, que se halla en un cerro cercano, tiene su leyenda. El señor Ramón Miñaur narró que el nombre de esa quebrada se debe a un hecho acae-

cido allí. Cuando yo era joven —decía don Ramón—, llegó un viajero desde Chile, trayendo a lomo de mula una carga con dos petacas llenas de onzas de oro. Lo acompañaba un baquiano. Viajaban para Tucumán, y para cortar camino cruzaron la Aguada de Dionisio. Al llegar la noche descansaron en la quebrada al resguardo de las peñas. Cuando el patrón se durmió, el baquiano le dio muerte, enterrándolo en la misma quebrada, junto con las petacas de oro y la montura, y clavó una cruz de hierro para luego volver en busca del tesoro. Siguió viaje y a poco de llegar al primer pueblo enfermó gravemente. Llamó a un sacerdote, confesó el crimen y murió. El sacerdote, entusiasmado por la gran fortuna que contenía el escondite, con la cual podía construir una hermosa capilla, fue en busca de las petacas acompañado por dos amigos. Llegaron a la quebrada cerca del anochecer. Tendieron las camas en el primer refugio que encontraron; y por la noche, mientras descansaban, se despertaron sobresaltados con el tropel que producía un jinete que bajaba del cerro a todo escape, gritando: *Más arribita, más abajito, detrás de la estaca están las petacas.* Al jinete no lo veían, pero lo advertían, y los gritos retumbaban en toda la quebrada y estremecían el ánimo. El sacerdote y los amigos, más que asustados, aterrados, huyeron, y al buscar las cabalgaduras notaron que habían escapado dejándolos a pie. Cansados y casi deshechos llegaron al poblado y contaron lo sucedido. El cadáver del viajero fue encontrado en el lugar indicado por el sacerdote. Después de esto, dicen, muchos otros anduvieron tras del tesoro, pero que todos fueron corridos por el *gritador.*

La capilla

La vieja capilla de la aldea —hoy abandonada— donde se veneraba a la Virgen del Rosario, fue construida en 1770. Esta fecha está grabada en el dintel de la portada. Y no es el hecho de que los cuadrantes fueran de otra construcción, como solía suceder cuando se deshacía una vieja casona o capilla y se construía una nueva usando los dinteles y las cerchas de aquélla, sino que esta fecha concuerda con documentos escritos y con la tradición. La hizo construir doña María Medina y Montalvo. Las puertas y los ornamentos pesados son de algarrobo. Las anchas paredes, que encierran una sola nave, son de adobe, revocadas con un *enlucido criollo que se aplicaba con la mano protegida con un cuero.* Las cañas del techo se hallan cubiertas por una especie de cielo raso, de barro liviano, que llamaban *tumbadillo.* La mesa y las columnas del altar son de albañilería. Lo que es curioso en esta capilla tan antigua, es que las pinturas del frente, que representan pájaros colorados con ramas en el pico, datan de la fecha de la construcción; y la puerta de entrada, maciza, de algarrobo, está hermosamente tallada con hexágonos estriados, formando guarda. En el portal cuelga aún un viejo farol derrengado, que daba lumbre en los días de fiesta, las cuales se realizaban el 5 de octubre. La imagen de la Virgen del Rosario, que todavía se conserva en una casa particular, data también de 1770. Tiene cabello natural, donde asienta una corona de plata. Está vestida de celeste con un manto rojo con guarda dorada. Sostiene un niño de la mano. Se hallaba en el altar, en un nicho chico con plataforma de madera; en época de fiesta se abrían las dos puertas y se corría la imagen hacia adelante. Luego, después de las festividades, se la introducía nuevamente hacia el fondo, guardándola.

En esta capilla de dos siglos, que dejó a su paso la corriente colonizadora del norte, elevaron sus preces los hualfileños en bendiciones y rogativas. Ella es una expresión duradera de la quietud recoleta de estos viejos y tradicionales pueblecitos que han quedado rezagados y que guardan, como en un cofre, el ropaje del tiempo que se va. •





El recuerdo de los primitivos gauchos revive en las festividades patrias, en las ceremonias que, con el pabellón nacional al frente, se efectúan en las distintas regiones del país.

AUNQUE es evidente que no se puede disponer en este trabajo del espacio reclamado por un estudio —siquiera fuese esquemático—, de la literatura gauchesca, no es menos cierto que será legítimo y necesario señalar rápidamente, y con la autoridad reconocida de algunos de los más grandes críticos de nuestra lengua, la trascendencia que este género alcanza en las letras de América. No contaba aún medio siglo la aparición de esa literatura con los diálogos y los cielitos del precursor Bartolomé Hidalgo, y no habían transcurrido veinte años desde la primera edición de *Martín Fierro*, cuando escribía don Marcelino Menéndez y Pelayo, refiriéndose precisamente a Hidalgo, que sus diálogos *fueron el germen de esa peculiar literatura gauchesca que, libro luego de la intención del momento, ha producido*

las obras más originales de la literatura sudamericana. Se encuentra esta afirmación, junto con otras concordantes, que se refieren a Hernández y a Estanislao del Campo, en la monumental y acaso un tanto olvidada *Antología de la Poesía Hispanoamericana* que la Real Academia de la Lengua Española hiciera publicar con varios prólogos y al cuidado magistralmente erudito del gran polígrafo santanderino, para conmemorar el cuarto centenario del descubrimiento de América, en 1892. Con los prólogos destinados a los cuatro volúmenes en

vantada, justamente, sobre el firme pedestal de aquella lengua original, colorida y renovada. Palabras que se pueden colocar al lado de las de Menéndez y Pelayo cuando afirma, refiriéndose también a las descripciones del *Fausto,* que *todo esto, a pesar de su forma modestísima, es buena, sana, legítima poesía, que recrea suavemente la imaginación más que las rapsodias filosóficas de Encina y los arrebatos apocalípticos de Andrade.*

Desaparecido en 1912, cuando se hallaba en prensa, justamente, aquel volumen de su *Historia de la Poesía*

Hispanoamericana, no pudo conocer Menéndez y Pelayo las nuevas formas de la poesía de estirpe gauchesca, que andando el siglo habrían de abandonar los metros y las formas tradicionales de la inspiración payadoresca, para ensayar con Alonso y Trelles, por ejemplo, el trasvasamiento de aquel lenguaje típico y original, en continentes de más ambiciosa forma retórica. Ni pudo alcanzar tampoco la evolución de la literatura gauchesca en los dominios de la prosa, donde existen obras y autores que ya se han reservado otro capítulo en la

EL GAUCHO y su mito

El primitivo poblador de las pampas en la poesía rioplatense

Por ESMERALDA RADAELLI

Para Autoclub

que apareció dividida aquella compilación, se pudo publicar años más tarde la *Historia de la Poesía Hispanoamericana,* donde el origen y el desarrollo de nuestra lírica, desde Barco Centenera hasta los gauchescos, ocupaba un amplio lugar en el cuarto prólogo, junto con los poetas que representaban a Chile y al Uruguay.



Afirmación vigente

Aquella afirmación de Menéndez y Pelayo conserva toda su vigencia, como la tuvo ya en los años mismos en que algunos de los más respetados críticos de las tierras del Plata disentían formalmente con ella, como había ocurrido en los juicios de García Merou o de Juan Carlos Gómez, para no citar también al respetable Juan María Gutiérrez. Conocida es la carta con que Juan Carlos Gómez reprochaba a Estanislao del Campo el empleo de la *grosera lengua de los gauchos* en las célebres *Impresiones* evocadas por las representación del *Fausto. Arroja lejos de sí la guitarra el gaucho,* le reclamaba Gómez con apenas disimulada indignación al poeta cuya fama iba a quedar le-



historia de nuestras letras. Pero pudo, en cambio, y esto es suficiente para mostrar la penetrante lucidez de sus juicios, señalar el carácter de profunda y viva originalidad que la poesía gaucha alcanza en el vastísimo cuadro de toda la literatura continental.

El gaucho en la historia

Esta originalidad se halla exclusivamente, como es bien sabido, en las zonas del litoral rioplatense, que fue el escenario de la vida gauchesca, desde la aparición del arquetipo en los últimos años en la segunda mitad del siglo XVIII. Porque es en esta fecha aproximada cuando se encuentran las primeras referencias documentales sobre la existencia del gaucho, cuya presencia en nuestra historia no dura mucho más que una centuria. Las primeras referencias documentales que podemos hallar a su respecto las encontramos en el célebre *Lazarillo de Ciegos Caminantes*, de Concolorcorvo, que data de 1773, en algunas páginas del *Diario* de Aguirre, marino español que recorrió las pampas y el litoral a fines del siglo XVIII, y en los informes de Félix de Azara, tan valiosos para el conocimiento de la fauna y la flora de nuestras regiones, como para el estudio de la vida y las costumbres de toda la cuenca rioplatense por aquella época. Tres o cuatro décadas más tarde, comienzan a publicarse las referencias, muchas veces pintorescas y más a menudo anecdóticas, pero siempre muy valiosas, de los viajeros ingleses que tanto han contribuido al mayor conocimiento de aquellas costumbres, desde el capitán F. B. Haigh y Samuel Haigh, que viajan y escriben en los primeros años de la independencia, como Alejandro Gillespie o Robert Prector, sin olvidar a los dos Robertson, hasta Darwin y el capitán Andrews, que lo hacen en tiempos de Rivadavia o Rosas. Pero es en estos últimos años de la primera mitad del siglo XIX —los mismos que permitieron a Guillermo Enrique Hudson, conocer y seguir la huella de los últimos gauchos—, los que ven desaparecer al personaje típico, que ya en los años de Hernández, se está convirtiendo en mito. Y es este mito el que comienza entonces a cobrar una vida que aún subsiste, es este mito el que influye con tan acentuado vigor sobre la evolución de las letras rioplatenses, hasta encontrársele en el nacimiento del teatro, en la adopción de los motivos musicales, como en casi todas las manifestaciones que señalan algún rasgo de auténtica originalidad en la formación y el desarrollo de nuestras ideas estéticas.

El gaucho y su mito

Las referencias históricas nos demuestran que el gaucho aparece y desaparece en el breve lapso —brevísimo, para la cultura— de una sola centuria. Pero su huella es mucho más profunda en la evolución de aquellas ideas, como lo demuestra su aparición en la novela, que es posterior a la desaparición del personaje. Puede afirmarse que el gaucho desaparece con Rosas, que los había embretado en los límites disciplinados de la estancia, y que se extingue cuando el alambrado y el ferrocarril, junto con el reparto de las tierras sustraídas al dominio del indio, reducen y anulan al ámbito ilimitado de las antiguas vaquerías, que habían dado origen a la aparición del personaje histórico. No quiero añadir aquí, naturalmente, algunas pocas páginas más a las innumerables que se han escrito acerca del gaucho y de su mito. Sólo he querido señalar la trascendente y fecunda virtualidad de ese mito, que ha creado un arte, una literatura, y que posee todos los atributos de una tradición que, desde el pasado y en el presente, se proyecta con caracteres nacionales hacia el porvenir.

Nacida entre las nubes de la leyenda, como todas las grandes tradiciones nacionales, aquéllas prestan al payador la fisonomía y el carácter míticos que éste conserva todavía en la imagen de Santos Vega. Aquella tradición comienza en la poesía, y se prolonga con ella hasta nosotros, recogiendo, en la espontaneidad de sus manifestaciones, la vigorosa originalidad de su arquetipo inspirador. Así la advertimos en los versos de Hidalgo, el poeta iniciador, como lo advirtiera Menéndez y Pelayo, que no conoció al gaucho ni las llanuras en que éste vivía, pero que señaló indirectamente la originalidad del personaje en la refracción que iluminaba la poesía gauchesca. Y así lo advirtió también la intuición adolescente de Bartolomé Mitre cuando recogía en los campos del Tuyú, casi contemporáneamente con Hidalgo, la leyenda del payador errante, del cantor creado para la libertad de los horizontes abiertos. La leyenda y la poesía son las hadas madrinas de este mito que nace y se prolonga con ellas en la tradición nacional de los dos pueblos que en ella encuentran una historia común y un destino semejante, en las dos orillas del río que a los dos ha dado nombres: argentinos en esta ribera del estuario de argente, y orientales en la margen oriental del río. •

K 108

GURATTI Y VISO



VAYA A LO SEGURO...

Y LO SEGURO ES LA LINEA COMPLETA DE

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

A - 10



Con seguridad, usted ya usa Flúido para Frenos **Wagner Lockheed.** ¡Ha elegido muy bien!

Sea igualmente exigente en materia de repuestos para sus frenos. Opte por **Wagner Lockheed** y tendrá protección integral.

Vaya a lo seguro: pare su vehículo donde tengan la línea completa **Wagner Lockheed.** Son los repuestos que su seguridad exige y que sus frenos necesitan.

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS WAGNER LOCKHEED

Fabricados 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.**



Las aguas del arroyo Tapalqué, de apacible y pintoresco recorrido, bañan las tierras de Olavarría. Su curso ofrece hermosos lugares para la recreación.

LATITUD ASOMBRO OLAVARRIA

EN la nebulosa de una geografía convencional, aprendida en los mapas, suele diluirse *lo argentino*. Y lo argentino es, en este caso, el entusiasmo, la admiración que despierta enfrentarse, cara a cara, con la trilogía del suelo pampeano: agricultura, ganadería, industria. Y con su corolario trascendente: cultura.

Todos hemos hablado, alguna vez, de aquella ciudad bonaerense *"tan importante"*. Pero, después del impacto de conocerla, uno empieza a indignarse consigo mismo: ¿cómo es posible haber ignorado, en esencia, la dimensión del potencial económico y humano que allí estalla como la piedra en las canteras?... (Y conste que considero ignorancia el saber en teoría: el no haber protagonizado el descubrimiento personal e intransferible que reclama *lo nuestro*).

Una urbe de 4.250 hectáreas, extendida junto a sierras bajas, se deja recorrer por calles amplias e iluminadas. Es una ciudad que compite, inclusive, con sus propias instituciones pioneras. La vida propia del centro progresista y el avance evolucionado de las zonas rurales son algo digno de verse. Loma Negra, Calera, Sierras Bayas —convertidas en pueblos modelos— exigen descentralizar la visita. Y así lo

hacemos, paso a paso: es la mejor manera de hacer patria.

Ayer, hoy, mañana

Los 60.170 habitantes que acusan las estadísticas oficiales tienen por qué sentirse privilegiados: ocupan un lugar que es futuro, al ser dueños y señores de un presente dinámico. Actualizado.

Olavarría culmina su gran epopeya histórica y se aboca a otra clase de heroicidades: las cotidianas, que asumen ese nivel en planos de organización. De planificación.

Queda atrás el fortín de la conquista. Los nombres legendarios de Calfucurá y de Catriel ya son de piedra. Y la piedra es el personaje central del escenario donde el coronel Barrios funda la patria chica, con pulso de malón.

Así, pues, se supera la violencia desatada, no la batalla: Olavarría es fiel exponente del encauzamiento energético positivo, pero la inmanencia de su fuerza primaria se mantiene como rehén. Por algo las canteras tienen color humano y, aunque el clima es muy frío, se presienten fogones al fondo del paisaje.

En la sierra pelada relumbran los perfiles tremendos del desierto.

Prosperidad, planeamiento: Trabajo

El partido fue *puesto bajo la advocación de la espada vencedora de Ayacucho*, según rezan los pulcros *"plegables"* que lo difunden turísticamente. José de Olavarría, el libertador, se alza como horizonte vertical de una tierra brava que, salvada la circunstancia civilizadora, insistimos en seguir creyendo india.

Resuelta, en principio, la compleja ecuación de valores fundamentales, nos decimos: trazados a sangre y fuego, ahí están los lineamientos de un argumento argentino. (¿Seguirán ignorándolo nuestras magras películas nacionales?... Nos conformaríamos con un cortometraje documental).

La contrafigura externa no es menos atractiva: en medio de los ocres y grises obsesivos —que hacen finísima la perspectiva, no obstante la reciedumbre de la motivación— a través de kilómetros y kilómetros fabriles el humo de las chimeneas diseña torres fantásticas.

Casi fantástico resulta su mensaje, nada menos que en estos momentos del mundo: prosperidad, trabajo.

Conocer lo nuestro

Aquí viene lo bueno: recorrer los pueblos rurales, los famosos dominios de Fortabat y Von Bernard: Loma Negra, Calera Avellaneda.

A pocos minutos se advierten los beneficios sociales de la competencia. Así como los clubes deportivos crecen y se afianzan sobre la base de rivalidades tradicionales, Loma Negra y Calera son dos titanes personalísimos que guardan las espaldas olavarrienses y se entrenan, sin tregua, en la lucha industrial.

Los dos pueblos relucen de adelanto. Las fábricas, sus dentelladas ciclópeas a la piedra calcárea; su avidez por las vetas minerales que tatúan el valle, el rugir de las maquinarias que trituran toneladas de roca viva requieren una explicación técnica, si el turista inexperto es tan ávido como nosotros. Esa explicación parte, de inmediato, de la cálida hospitalidad de los anfitriones.



EL FUTURO ESTALLA EN LAS CANTERAS Y RELUMBRA LA CONQUISTA DEL DESIERTO

Por

ANA EMILIA LAHITTE

Para Autoclub

Entre las atracciones que ofrece la ciudad de Olavarría está el excelente y bien cuidado balneario municipal, que se extiende en las inmediaciones del parque San Martín.

Calera Avellaneda

La usina de Von Bernard nos saluda. Entramos en su territorio. Requerimos datos.

Aquello empezó por 1919, con un pequeño horno de cal. En 1937 se alzó la fábrica de cemento. Y nacieron los barrios obreros rodeados de jardines, las casas de los jefes, la de *los solteros*, los clubes para el personal —canchas de fútbol, tenis,

AUTORIDADES DEL A.C.A.

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario:
Esc. Enrique F. Ghezzi
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Esc. Roberto V. Vitale

VOCALES TITULARES

Sr. Héctor Aizpiri
Com. Ernesto Enrique Baca
Sr. Lucilo del Castillo
Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Manuel M. Pérez Taboada
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Sr. Marcos Victorica
Dr. Eduardo A. Ortiz

VOCALES SUPLENTES

Esc. Eduardo Casás
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Sr. Jorge Eitel Collinet
Ing. Emilio J. Ferro
Sr. Alejandro C. G. Giono Giardino
Ing. Abel M. Lissarrague
Vicecom. (R) Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Secretario:
Sr. Guillermo O. Mirás

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Eduardo Del Piano
Vicepresidente:
Dr. Adolfo M. Díaz
Secretario:
Dr. Luis F. Orcoyen
Vocales Titulares:
Dr. Fernando González Canicova
Sr. Norberto S. Paoletti
Vocales Suplentes:
Dr. Esteban Balay García
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada
Sr. Oscar San Miguel

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique Sojo
Vocales:
Dr. Ricardo A. Bassi
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Angel Maccarrone
Sr. Ramón J. Santamarina (h.)

golf, bochas, piletas de natación, una de ellas iluminada— y los servicios sociales.

Creció la ciudad en miniatura. Sobre un costado, un bosque irreal, cedros azules, tapices de frutillas salvajes, senderos de rosales, límite de violetas, ponen una nota preciosista frente a la *casa de las visitas*, al margen del imponente *ballet* cibernético que nos tiene atrapados.

150 hectáreas de pueblo autónomo. Su divisa podría ser dos cortes, a pique, abiertos en la roca. Se explota a tres niveles. Palas eléctricas, levantan de un saque, dos toneladas de piedra; los *volquetes* arrastran otras seis, para alimentar las trituradoras que llevan a cero los bloques recién arrancados. Fosos abismales se ahondan y ensanchan a los costados del camino, a medida que las explosiones sucesivas carcomen el terreno; los imaginamos transformándose, con el tiempo, en lagos artificiales que variarán la fisonomía árida del paisaje y quizá hasta su clima.

Aunque es domingo, la actividad intensa no cesa. Miramos las mandíbulas dantescas de los hornos de transformación. Oímos crepitar los silos de molienda, que tragan treinta y cinco toneladas de material por hora. Y hacemos preguntas, docenas de preguntas: aquello es un interrogante sin fin.

Al salir de uno de los pabellones, vemos, enfrente, las fábricas de cal hidráulica hidratada. Por otro lateral, las torres de enfriamiento. (Desde el punto de vista fotográfico, los planos también deslumbran.) Seguimos tomando apuntes, y, si fuera por nosotros, ahí mismo nos detendríamos a borronear el argumento para la documental que, lo repetimos, debiera filmarse: es indispensable que nuestras escuelas reciban estas imágenes formativas y que esta clase de imágenes represente al país.

Villa Carlos Von Bernard cuenta con un personal de 600 obreros; 110 empleados. Además de las 130 casas que componen su población, posee comercios, restaurante, almacén, tienda, frutería, carnicería, zapatería, peluquería, proveeduría. Su labor de cultura y obra social contempla: escuela primaria, jardín de infantes, escuela profesional nocturna, biblioteca, salón de actos, casino, gimnasio, traslado de estudiantes a Olavarría, ayuda al escolar y asistencia médica.

Todo ello, brotado del surco fabril que los barrenos abren, con sus voladuras, en la *caliza azul* y en la *caliza colorada*.

La capilla de Loma Negra

Dejaremos Loma Negra para una próxima visita. Su importancia requiere tratamiento especial. Desde el auto hemos mirado el acceso a la estancia de Fortabat, su aeródromo privado, las moles imponentes de las instalaciones industriales y los anexos.

Al dar vuelta un recodo, me detuve en seco: dibujada sobre la altura —como suelen recortarse las pequeñas capillas de Bariloche— apareció la de Loma Negra, *Santa Elena*, joya de refinado sentido estético, donde lo religioso se desprende por inmanencia. Entrar en ella justifica un viaje.

En lugar de *vitraux*, la transparencia sobria del ónix nacional flanquea la nave. El Vía Crucis —debido a De la Cárcova— es un hallazgo singular, así como las contadas imágenes. El clima está dado por un riguroso equilibrio de luz y soledad. El púlpito constituye otro acierto. El altar..., bueno, hay que verlo.

La ciudad y su gente

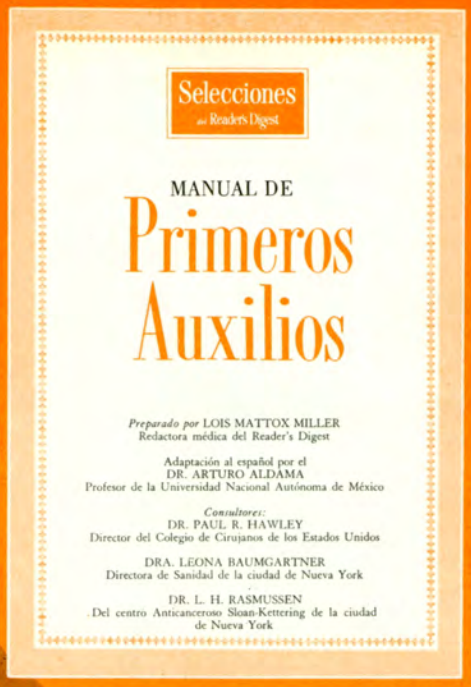
Si concedimos el mayor espacio de esta nota a las regiones fabriles, es por juzgar que allí afinca Olavarría su potencial. Su futuro.

Sin embargo, Olavarría —ciudad—, merece capítulo aparte en cuanto a cultura se refiere. La hemos visto volcada a una intensa actividad del espíritu, que va poblando los álbumes testimoniales con las palabras y fotografías de de principalísimas figuras de nuestro tiempo. La hemos medido a través del personal docente, del profesorado y las autoridades de sus escuelas e institutos especializados. Nos consta su afán por *actualizarse*, en una actividad con características propias, en una labor de consulta, dirigida por gente joven. Se posibilita a los alumnos una vida sana, de deportes —ampliamente auspiciada por los numerosos clubes— y la asistencia a conciertos, exposiciones, conferencias, mesas redondas. La Comisión de Difusión Cultural, en tal sentido, es un pilar digno de mención.

La visita al Museo Municipal *Dámaso Arce* nos regala otro impacto: la colección de magníficas piezas cinceladas por el artista. En la planta alta del edificio una cuidada exposición de piezas arqueológicas y reliquias pampeanas contribuyen a ahondar la vinculación con la zona.

Y, si queremos evadirnos de las paredes, hallaremos lugares para recordar: lagos formados en las canteras abandonadas, donde el agua transparenta los colores del iris; diques, minas de arena, murales de piedra que la erosión de los vientos bravíos inscribe a cada paso y sólo ven aquellos que saben mirar; senderos agrestes, cascadas, márgenes del hermoso Tapalqué, con su tajamar y sus bosques; granjas modelo, haras, estancias flanqueadas por excelentes caminos.

Además, lo dicen los entendidos, hay *caza y pesca en cualquier cantidad*... Queda librado el resto al espíritu de iniciativa del turista nato, que se manejará, como es lógico, ajeno a estos derroteros. Nuestro entusiasmo por *descubrir* Olavarría es, en parte, un *mea culpa* por no haberla descubierto mucho antes. •



COMO SOCIO DEL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO
Selecciones del Reader's Digest le ofrece

GRATIS!

este

MANUAL DE PRIMEROS AUXILIOS

Una obra de Lois Mattox Miller — redactora médica del Reader's Digest — cuya importancia se manifiesta al destacar su trascendencia mundial como valioso material de referencia.

PEGUE AQUÍ LAS ESQUINAS 1 Y 2 DEL DORSO

DOBLE POR AQUÍ

Usted debe saber cuál es la más rápida y eficaz manera de proceder en caso que sea necesario prestar primeros auxilios.

Es un deber para con la familia, los amigos, los compañeros de trabajo o aun las personas desconocidas a quienes deben ligarnos elementales sentimientos de solidaridad humana.

Por eso, es un orgullo para Selecciones del Reader's Digest obsequiarle un manual cuya utilidad puede llegar a ser de valor incalculable. Lo ideal de su tamaño lo convierte en un elemento infaltable para la guantera de su coche y su contenido, redactado en forma clara y precisa, habrá de permitirle actuar veloz y seguramente ante cualquier emergencia. Este Manual de PRIMEROS AUXILIOS está ya disponible para usted, como REGALO.

¿Cómo obtener su manual GRATIS? Usted lo recibirá rápidamente, remitiéndonos esta hoja, después de escribir al dorso los nombres y direcciones de 12 o más conocidos suyos que, en opinión de usted, puedan interesarse en ofertas de magníficos discos y extraordinarios libros de Selecciones del Reader's Digest.

Para encontrar esos nombres, puede examinar el campo de sus amistades, de acuerdo con la siguiente lista:

1. **Compañeros de trabajo**
2. **Vecinos**
3. **Parientes que viven aparte**
4. **Clientes o proveedores**
5. **Antiguos condiscípulos**
6. **Amigos de la infancia**
7. **Abogados, dentistas, etc.**
8. **Médicos, farmacéuticos, etc.**
9. **Agentes de seguros, maestros, etc.**
10. **Compañeros de club o de deportes**
11. **Empleados públicos**
12. **Amigos habituales**

IMPORTANTE: No es necesario que esas personas residan en su propia ciudad o que esté usted en comunicación frecuente con ellas. Lo que cuenta es que sean nombres escogidos con cuidado, y con las direcciones reales que hoy tienen. Selecciones está preparando ofertas especiales, sumamente atractivas. Su lista de conocidos será confidencial y no mencionaremos el nombre de usted.

Después de llenar la hoja al dorso, dóblela (cuidando que la dirección de Selecciones quede a la vista), péguela según se indica y échela al correo. Su Manual de PRIMEROS AUXILIOS está esperando sólo que usted devuelva esta hoja. Puede mandarla HOY MISMO... ¡Gracias!

DOBLE POR AQUÍ

Permiso N° 25
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO SERÁ PAGADO POR EL DESTINATARIO

Selecciones del Reader's Digest Argentina S.A.

Apartado Especial N° 51
BUENOS AIRES

Escriba aquí sus datos personales para que, a vuelta de correo, le enviemos su Manual de PRIMEROS AUXILIOS

NOMBRE _____ APELLIDO _____

CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___

LOCALIDAD _____ PROVINCIA _____

ESCRIBA AQUÍ LOS NOMBRES Y DIRECCIONES CORRECTAS DE 12 O MÁS PERSONAS QUE USTED CONOZCA.
SÍRVASE ESCRIBIR CON LETRA DE IMPRENTA

1
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

2
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

3
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

4
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

5
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

6
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

7
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO ___
LOC. _____ PROV. _____

8
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

9
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

10
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

11
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

12
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

13
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

14
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

15
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

16
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

17
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

18
NOMBRE _____ APELL. _____
CALLE Y Nº _____ PISO ___ DEPTO. ___
LOC. _____ PROV. _____

¡ATENCIÓN!
Pegue las esquinas en la forma indicada antes de despachar por correo.
Cuide que la dirección de Selecciones del Reader's Digest quede a la vista.
NO NECESITA ESTAMPILLAS

PÉGUESE A LA OTRA ESQUINA 2 ②

PÉGUESE A LA OTRA ESQUINA 1 ①



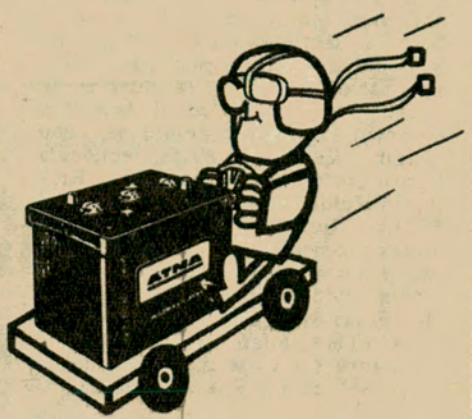
No pida simplemente "una batería".

Porque le pueden dar esto.
O —lo que es más grave— le pueden colocar en su coche una batería de calidad inferior, con la consiguiente pérdida de tiempo, dinero y tranquilidad.
No corra riesgos innecesarios. Cuando pida "una batería", exija ATMA.
Se beneficiará con la seguridad de tener en su coche la batería más solicitada por la gente que "entiende".

Porque ATMA le ofrece cualidades técnicas que la destacan entre las mejores marcas, como sus separadores exclusivos y el respaldo de The Chloride Electrical Storage Co., de Gran Bretaña.

Cuando compre una batería, exija la calidad ATMA.

Usted y su coche saldrán ganando.



SIEMPRE EN MARCHA CON

ATMA *BATERIAS QUE DURAN!*

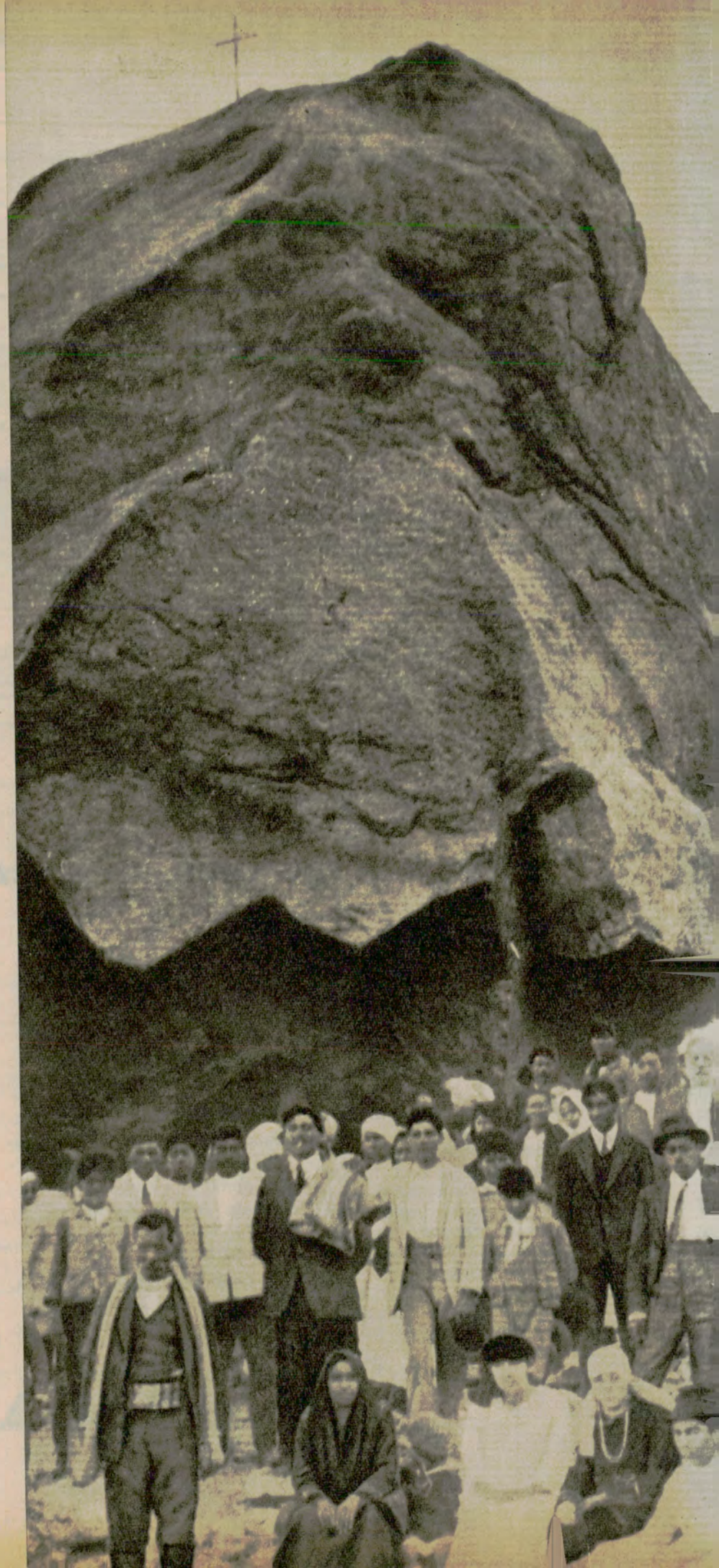
K 41

SEMANA Santa se manifiesta tanto en España como en América no sólo con las ceremonias que la liturgia de la Iglesia instituye para la festividad, sino también con variantes de origen popular, que hoy en día se repiten como cosa tradicional. Así las famosas procesiones de encapuchados de Toledo y de Sevilla y el canto y baile de los seises en el atrio de la catedral de esta última ciudad, las recordaciones y solemnidades similares que acontecen en territorio argentino, tales como las de las ciudades de Santiago del Estero y Córdoba y las del poblado de Villa Atamisqui, en territorio santiagueño. En Perú y Bolivia, Semana Santa da lugar a la realización de ceremonias muy peculiares, en las que el rito sagrado religioso se entrevera con reminiscencias paganas de sus habitantes indígenas.

En nuestro país tiene lugar una muy curiosa ceremonia de Semana Santa con profundas influencias paganas e idolátricas y que goza de un enorme prestigio popular. Me riefiero al culto del "Señor de la Peña".

"El Señor de la Peña" es una enorme masa pétrea que se encuentra ubicada en el departamento Arauco, de la provincia de La Rioja, a unos 30 kms. al sudoeste de Aimogasta y a la vera del campo denominado El Barreal, que es una de las características formaciones, comunes en nuestras provincias norteñas, consistente en terrenos bajos, en donde se acumulan las aguas de las escasas lluvias que suelen caer por esos lados. Este *barreal*, que tendrá una extensión de 20 km², no posee más vegetación que algunas cactáceas.

Parece ser que el culto popular al "Señor de la Peña" se remonta a más de dos siglos, según se deduce de la tradición conservada por los actuales habitantes del departamento Arauco. He tenido oportunidad de conversar con varios ancianos habitantes de los pueblos de Aimogasta, Arauco y Udpinango, que recuerdan perfectamente cómo sus padres y sus abuelos les narraban que ya ellos solían asistir a las festividades del "Señor de la Peña" con sus respectivos padres y abuelos, y tuve la suerte de encontrarme en 1945, al asistir a observar dichas ceremonias, con el Dr. Wenceslao Frías, conocida figura social y política de La Rioja, fallecido en 1947 a la edad de 87 años, quien con admirable memoria recordaba muchas anécdotas y hechos ya históricos de su activa vida pública. Me decía el Dr. Frías que siendo niño de 13 a 14 años realizó en compañía de su madre un viaje a caballo desde la ciudad de La Rioja hasta Aimo-



La gran roca denominada "El Señor de la Peña", nos muestra en esta foto su perfil antropomórfico.

EL SEÑOR DE LA PEÑA

Un culto de Semana Santa en La Rioja

Por

JULIAN CACERES FREYRE

Para Autoclub



Grupo de promesantes encendiendo velas y protegiéndolas del viento con sus ponchos.

gasta, y luego concurrieron al "Señor de la Peña" y cuenta que ella acostumbraba desde niña asistir a dichos cultos populares.

Lo que es indudable es que esta enorme mole es un desprendimiento del cerrito cercano, en el cual aún se ve el hueco dejado por la roca de más de 15 metros de altura al desprenderse. Al rodar, ha quedado al borde de este gran *barreal*. Por lo tanto su figura se avista desde muy lejos. La naturaleza ha querido que, mirada la piedra desde el noroeste, su perfil semeje el de una cara humana de amplia frente y pronunciado mentón; indudablemente esta circunstancia tiene que haber influido proderosamente en el ánimo de los primitivos habitantes prehispánicos, tan propensos a adorar todo aquello que tenga forma sobrehumana, llegando a convertir esta mole en objeto de sus cultos e idolatrías, y extendiéndose por ello su fama en todas las comarcas circunvecinas.

Llegados los conquistadores españoles, y a medida que el cristianismo hacía sentir su influencia entre los diaguitas, el culto popular innominado se convirtió poco a poco en culto al "Señor de la Peña", y desde entonces fue tomando ya las características de la religión católica, y debió comenzar a llamársele al enorme ídolo o dios pagano por el nombre que hoy tiene, rindiéndosele culto durante las festividades de Semana Santa y en especial el viernes santo. Era una de las tantas formas de sincretismo que aparecieron en América.

Los actuales fieles devotos al "Señor de la Peña" dicen que es muy milagroso y le hacen promesas que acuden a cumplir en los días de Semana Santa, y que consisten generalmente en *alumbrarlo*, o sea encender velas en su derredor. Algunos caminan la gran distancia que lo separa de sus respectivas poblaciones, y hay quienes recorren cuadras y kilómetros de rodillas, de acuerdo con las promesas hechas.

A partir del viernes de Dolores, o sea el viernes anterior a la Semana Santa, ya comienzan los romeros a acudir en cumplimiento de sus promesas. La gran mayoría viaja en cabalgaduras; pero en estos últimos años, al construirse la ruta provincial que une la estación Carrizal con Aimogasta, el acceso a este colosal monumento natural se ha facilitado muchísimo y desde la ciudad de La Rioja se puede llegar, por excelentes caminos, en una hora y media de viaje.

Además de los velatorios, los cultos consisten en rezos y cantos sagrados. Pequeñas cruces de madera y caña, a manera de *ex-votos*, son pegadas a la roca con la cera de las velas.

El espectáculo de cientos de promesantes, vestidos con colores chillones, que se cruzan y entrecruzan en esa especie de reunión religioso-social, es interesante y pintoresco. Cientos de cabalgaduras descansan desensilladas, después de largo viaje, trayendo a sus jinetes desde lejanas poblaciones, aun de Catamarca y Tucumán.

Abundan los carros para la venta de refrescos, fiambres y bebidas. Buhoneros y fotógrafos ambulantes que retratan a sus clientes teniendo de fondo el perfil antropomórfico de la piedra. Todo un mundo de colorido vívaz durante el día, y durante la noche una serie de fogatas y luces que alumbran la inmensidad del desierto.

El arraigado culto del "Señor de la Peña", o "Cristo de la Peña", como le dicen algunos, es una amalgama de idolatría indígena y de catolicismo elemental, tal como ocurre hoy con los mitos religiosos de la *Telesita* en Santiago del Estero, el de *Carballito*, difundido también en Santiago y Tucumán, y los aislados riojanos del *Degolladito* y el *Botadito;* ello justifica claramente que la Iglesia no lo apoye, pues no se explicaría una intervención sacerdotal, mientras dicho culto tenga elementos paganos; pero combatirlo para extirparlo en forma definitiva sería contraproducente, pues es de un profundo arraigo popular. Mayor educación religiosa y ciudadana del pueblo de estas regiones hará que dicho culto se aminore hasta que llegará el día en que él decaerá por completo. Mientras tanto cae por ahora en el campo de los estudios del folklore y la etnografía. •

ZOO de entrecasa

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub

LA RANA

LA rana es perilustre. Si perteneciera al género humano no se podría soportar su vanidad extremosa. Tiene un árbol genealógico profuso. Sus abuelos figuran en las mitologías más antiguas. En todas las partes en que los geógrafos dividen al mundo, tiene la rana su capítulo cuidado y extenso; en unas partes aparece como genio protector y en otras como mensajera de las lluvias salvadoras del hambre; lugares hay donde aparece como augur, aunque no de felicidades. Pero siempre mantiene su condición festera, saltarina y bulliciosa. Agréguesele el prestigio luminoso de las letras: escritor alguno la olvidó, los mejores poetas le cantaron, en todos los tonos y en todos los metros, odas y aleluyas, fábulas y coplas, himnos y coros. Desde Zoroastro, Esopo, Horacio y Virgilio, Ovidio y Marcial detrás. Nadie podrá aportar tanto dato lúcido, caudal más grande de elogio y prestigio, tan ancho blasón con el verde esmeralda, el bronce, el marfil, el ópalo con que se pinta y esculpe el de la rana. Los museos la guardan y vigilan, los naturalistas la estudian pacientemente, en los laboratorios la obedecen, los escultores la plantan en los extremos de las fuentes como elemento insustituible junto a la lluvia artificial de los grifos broncíneos y las cornisas marmóreas de las pilatas jardineras. Pocos animalitos más lindos, más inquietos, más líricos pueden alegar una antigüedad tan dilatada con irrecusables pruebas y, sin embargo, sigue el misterio rodeando su figura diminuta y achatada y apenas se sabe casi nada de su origen, su evolución lentísima y su destino, sin duda, fabuloso.

❦

A pesar de su oscura ascendencia paleontológica no deja de ser inteligente, por cuenta propia, y excelente transmisora por cuenta de otros.

Observadores con mucha atención y tiempo sobrado, la han visto defenderse de distintas maneras de serpientes y culebras aparentemente más pícaras que ella. Se le ha visto a una rana perseguida atravesarse en la boca una ramita seca, dejando que sus puntas asomaran por los lados un espacio amenazador. Volvió a vérsele hacer otro tanto a una rana de otro pueblo o de otro charco. Se ha llegado a la feliz conclusión de que con esa artimaña insignificante, infantil, no se encuentra tragarranas que se les atreva.

No obstante su lucidez y a pesar de su prosapia, la rana se distingue por su modestia y su humildad. La verdadera rana gusta del recato y la sombra. Las virtudes maternas adornan su biografía a tal punto que parientes de su mismo apellido sirvieron de modelo y ejemplo. Ella y su compañero, el rano, son capaces de criar ranitas como el canguro, en una bolsa ventral, llevar los renacuajos sobre sus espaldas —a lo coya— o colgarlos a los extremos de su boca para un largo paseo. Pueden también hacerles nido cómodo y fortaleza defendible en pequeños zanjones, en islas artificiales, en pozos logrados con ingenio, en ataduras hamacadas sobre ligeras ramas de sauce.

Una serie muy larga de curiosas maneras defensivas, previsoras, sin dejar de ser artísticas y —de pura yapa—, haraganas. La rana trabaja y el rano mira. Se limita a cumplir funciones de capataz, todo lo más, de supervisor conyugal. Detesta las infidelidades. Cuando la rana ha terminado las complicadas tareas del día, el rano se echa a su lado para descansar. El descansa del cansancio de ella, tragándose de tanto en tanto un mosquito, como bocadillo aperitivo. Entretanto la rana croa, cariñosa y maternal, para distraer al esposo aburrido de no hacer nada. Ella lo aduerme con su única e irresistible canción de cuna, y, si le place, como lo dejó dicho Virgilio:

Viterem in limo ranae cacinere querelam. (En el viejo limo la rana croa su querella.)

Desde luego su querella conyugal. No podríamos prefigurarnos la pareja ranística libre de quejas.

❦

Entre tantísimo elogio a la rana se han escapado algunos vituperios. El arte elogiador es bien difícil arte: camina por senderos aceitados de adjetivos y sahumados de engaños. El misterio original de la rana se escabecha en lo levemente risible de su figura acuclillada, en el buche abundoso la boca azuzonada y los ojos escapistas.

Un canónigo colombiano —Juan Cristóbal García— dice traducir de la libreta de apuntes de algún viajero, la página referente al canto gorgoritante y mugidor ranero, y a la colocación del bicharraco broncíneo en las filas desparejas de comunes habitantes de charcas y lagunas. *Yo figuré* —croó la rana procuradora— *en los bestiarios de Gualderio, de Metz y de Hildeberto, en compañía del gallo de San Vito, el cochinillo de San Antón, el asno de San Germán, la araña de San Conrado y el ratón de Santa Gertrudis.* (Y las hormigas de San Bonifacio.) *Yo visité* —añadió suspirante— *el gabinete del doctor Fausto, y mi prima hermana Raneja, honró los laboratorios de Volta y de Galvani.*" La enumeración —incompleta— parece responder al deseo de formar un expediente provisorio donde se anoten los servicios prestados o donados con miras a un posible, justiciero y futuro pedido de jubilación ordinaria (y más que ordinaria), caso de que los ranos, como tantos otros bichos, quedaran en desuso por empedernidos holgazanes.

❦

Colofón. Convendría —entre nosotros— no olvidar cuando se elogia desinteresadamente a la rana:

1º — Que no conocemos *el rano.* Arbitrariamente le llamamos *el rana.* No es estrictamente un animal

sino un sujeto, que por lo general termina sujeto, vale decir, preso.

2º — La rana, como viajera, va a parar a la fonda. Allí la descuartizan, o mejor dicho, la despatan. Las patas acaban salteadas en aceite, con algo de ajo y mucho perejil. Son deliciosas.

EL CISNE

PARA que del llamado carro de la diosa Venus tiraran media docena de blancos cisnes fuera necesario que el leve vehículo se transformara en bote o góndola y el camino acuático resultara en realidad charco, laguna o canal, que si renovara sus líquidos contenidos contribuiría a mantener limpias las plumas de sus corceles y claro el arqueado signo interrogatorio de los pescuezos tantas veces elogiados con arrobo por los poetas en estado de merecer las miradas, acaso las sonrisas, de la diosa.

Rivaliza el cisne con la cándida paloma en el merecimiento de títulos áureos, y el ave de Lohengrin, como la mensajera de la paz, inocentes ignorantes de las discusiones que suscitan y de los símbolos que empluman o corporizan, ensucian cuanto pueden, en un derroche sorprendente de sobrantes, discreto el cisne por andar por las aguas quietas, ostentosa y metemiedo la paloma porque *cornisea* y vuela, bisteando, en proporción, como una vaca.

Ave olímpica el cisne, ave real, principesca, señorial —cuanto se quiera imaginar de magnífico en las épocas de sus auges fabulosos—, en Inglaterra halló protección de los reyes, de la armada y de los gremios, con lo que va dicho que gozó de todas las venturas reclamadas por la especie, señoreando a crillas del Támesis, segura de que el más ligero atropello merecería duras sanciones policiales y antecedentes cuya agravación conducía a la horca, ya que resultaba irrebatible que el hecho de maltratar a un cisne y abrigar las intenciones criminales más desarrolladas y peligrosas, corrían parejas.

En Europa el cisne vistió invariablemente de blanco; en Australia, de negro, y en América, de blanco con la cabeza negra. Para la poesía, desde Virgilio —si no antes—, y para la música, desde Wagner, el cisne es europeo, primordialmente europeo, es decir, cándido, afectado, ligeramente afeminado al presentarse sobre las aguas mansas de los lagos, aunque la estricta verdad es que la mayoría pertenece al género opuesto, y a eso responde, sin asomo de duda, la gracia profesional de su presencia, el arqueo inverosímil del largo cuello, la suavidad entusiasmadora del plumaje, el sentido erótico de todo él, perceptible aun por escasa imaginación que cargue el que lo contemple. Completa su femineidad teatral —puro coro— el solemne deslizarse en el paseo y en placer, la silenciosa estada dentro del grupo familiar o amistoso, la seriedad petulante con que enmudece, acaso advertido de que cuando habla se equivoca, vicio congénito que transmitió, no se sabe cómo, a los cónclaves y parlamentos. Muy femenino, engaña con suave pausa muda, con armoniosos esguinces pescueceros reflejados en las aguas igual que en un espejo de salón. Grita cuando se asusta, agradable y sonoramente, pues el susto jamás para en tragedia, apenas motivado, como en ciertas damas que lo imitan, por la presencia despavorida de un ratón.

Parecería —y alguna vez los naturalistas acordarán sus dispares opiniones— que las cisnes más pretenciosas de su hermosura y vanidosas de sus legendarios merecimientos a la mitología, el elogio poético y el comentario musical, no dicen nunca nada, mereciendo que se les dupliquen los elogios por tal virtud de discreción conyugal. Los que alguna que otra vez silban —no al morir, sino cuando se sienten dichosos y navegan deslizantes por aguas limpias— son ellos, los cisnesñ El silbido es totamente marital. Denota su buen humor y favorece la renovada ilusión familiar, sin enojos mayores, regaños menores y reyertas escasas.

El cisne legendario, aunque figure en algún blasón señorial y se lo dibuje en cuarteles vecinos con armas antiquísimas, no es belicoso. Prefiere, suceda lo que suceda, la paz de las lagunas, adora el espejo narcisero de los lagos sin olas, donde el gesto se reproduce con amplitud y los polluelos aciertan su aprendizaje libres de peligros y malos ejemplos.

Todo lo demás que se cuenta del cisne, es queja. El cisne se queja cuando lo maltratan o hieren, con melodiosas notas musicales. Emite una serie de sonidos que, según sea la hora y el lugar, escucha aquel que se encuentre preparado para comprender que el ave dejará de vivir, inconsciente armonizador de quejidos, como esos espíritus poéticos que, ignorantes de todo, aciertan a dejar en el aire la dulzura esquiva de su canto.

EL MEGAQUILE

ES un animal raro: no gusta de la publicidad. Pocos lo conocen. La mayoría de las gentes no lo ha visto nunca y pronuncian con dificultad su apelativo, las cuatro sílabas de dificultuosa recordación. Puede confundírsele con una abeja, aunque es su enemigo. Ataca una de las escasas preciosuras espontáneas de la naturaleza; los rosales. Tiene el abdomen peludo; se lleva el polen de las flores en aquellas barbas pinchudas y viene armado de unas mandíbulas que cortan con exactitud geométrica las hojas en semicírculos perfectos. Cuando se mete de tapadillo en un rosal produce un destrozo que da pena. Si se le descubre y sigue, se averigua que es su amor maternal el que le induce a esa tarea inicua. Cuando la primavera le rebasa el corazón de cariños por su accidental compañera y lo agobia su amor a la especie, antes de cumplir con el deber de reproducirse busca un agujero en el tronco de un árbol, en la madera de un poste, en algún rincón olvidado que no quede muy lejos de la tierra. Le basta con un centímetro de circunferencia. Al encontrarlo, corre hasta un rosal y corta en semicírculo sus hojas más tiernas y las lleva apresuradamente al agujero para tapizarlo, haciéndolo muelle. Corta las hojas en trozos del tamaño requerido. Cuando lo estima suficientemente acogedor, sale en procura de polen, vuelve con él en las barbas ventrales, produce una especie de miel que deposita sobre el colchón de recortes de hojas de rosales y sobre todo eso deposita su huevo. La tarea está calculada de manera exacta. Después del encuentro con el compañero marital, el asalto a los rosales, la preparación de la cama en el agujero escogido, la recolección de polen, el destilado de la miel y el huevo. Una sucesión ejemplarmente cumplida, sin apresuramientos ni retrasos que puedan resultar fatales para el esperado y necesario descendiente. Luego, como el agujero siempre es largo, mucho más largo de lo que requiere el nido, con nuevos recortes de hojas de rosa se tapa y cierra. La tapa sirve de nuevo fondo a otro nido, con nuevo polen y flamante huevo. Tres, cuatro, cinco. Antes de que se acerque la primavera, el megaquile geómetra morirá en no se sabe qué momento de su vuelo anónimo y silencioso; pero cuando las plantas reverdezcan y se marche el frío, del tronco del árbol, del agujero que había dejado el alambre sostenido por un poste, de un escondido rincón del jardín, aparecerán los nuevos cortadores de rosales envueltos en un capullo producido por la melaza que les dejó la madre sobre el colchón blanco del redondo nido. Y en cuanto el sol anuncie la gloria del verano, ya estará el amor entre ellos y otra vez el agujero, las hojas, el polen y la miel.



El intendente municipal del partido de Pilar, señor Raúl H. Colombo, explicó a AUTOCLUB interesantes aspectos del amplio plan vial que se desarrollará en esa importante zona inmediata al Gran Buenos Aires.

PILAR ENCARA UN AMPLIO PLAN CAMINERO

El intendente municipal, Sr. Raúl H. Colombo, habla para Autoclub

LA ciudad de Pilar, uno de los puntos cruciales del desahogo caminero del gran Buenos Aires, ha encarado un importante plan vial con proyecciones a los partidos vecinos y que forma parte del sistema carretero nacional.

Desde el rancherío llamado Luján de Abajo, que hacia el 1700 existía en los alrededores del Fortín Luján, mucho es lo que ha crecido la cabecera del partido de Pilar. Las dificultades de traslado hasta la iglesia parroquial de Luján, distante algunas leguas, originó un petitorio de los vecinos para levantar una capilla que fue consagrada al culto de la Virgen de Nuestra Señora del Pilar. No obstante, no fue ése el emplazamiento definitivo. Las penurias causadas por las periódicas inundaciones del río Luján dieron lugar a que los vecinos abandonaran Pilar Viejo y se trasladaran con todas sus pertenencias al actual lugar de la ciudad.

La pequeña localidad de Pilar alcanzó resonancia, en sus comienzos, con motivo de haber sido su capilla el lugar donde se firmó, el 23 de febrero de 1820, entre los gobernadores de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos, el tratado interprovincial (Tratado de Pilar), primero de los "pactos preexistentes" invocados en el preámbulo de la Constitución Nacional de 1853. Con el nombre de Plaza del Pilar fue declarado lugar histórico el 21 de mayo de 1942. Este acuerdo fue el resultado de la decisión de poner fin a las hostilidades con que amenazaban los gobernadores Estanislao López y Francisco Ramírez, de Santa Fe y Entre Ríos, respectivamente. El entonces gobernador de Buenos Aires, Manuel de Sarratea, se dirigió a la localidad de Pilar para conferenciar con aquéllos. Después de prolongadas deliberaciones fue suscripto ese acuerdo, en el que se reconocen los principios fundamentales de la nacionalidad y la federación.

En la actualidad, Pilar se ha convertido en el centro de una industria avícola de primer orden y tienen allí su asiento actividades subsidiarias de la fabricación de automóviles, textil, ganadera, metalúrgica. etc. Como atractivo, se ha establecido en la zona un criadero experimental de salmónidos.



El señor Roaldo Barbesini, director de Obras Municipales de Pilar, a cuyo cargo está la proyección de las tareas a realizarse.

Con motivo de la expansión vial que se propone realizar el partido, entrevistamos al intendende municipal, don Raúl H. Colombo, quien se hizo cargo de las tareas comunales el 26 de setiembre de 1966, en las que es secundado por el director de Obras Municipales, don Roaldo Barbesini.

Nos expresa el señor Colombo que la parte fundamental, en esta materia, correspondió "al arreglo de las maquinarias y el ordenamiento del presupuesto municipal en el aspecto económico. Logrado este primer paso, se ha encarado la construcción, reparación y conservación de los caminos que confluyen en el partido y que son de capital importancia en las relaciones con todo el centro, norte y oeste de nuestro país. Como parte más importante, se realizará el ensanche de la Ruta Nacional Nº 8 en su intersección con la calle Pedro Lagrove, entrada principal a la ciudad; a dicha ruta se le dará mano única y salida por Hipólito Yrigoyen, para cuya terminación sólo faltan dos cuadras".

El señor Colombo señaló luego, entre otros planes, "el entoscado del camino de José C. Paz a Derqui (25 km) y su posterior cubrimiento con la primera capa asfáltica. También está incluido en el plan 1967 el camino real que une Pilar con Moreno, como asimismo el acceso de la ruta 8 a la estación Manzone del F. C. San Martín (15 km). Además —expresó finalmente— se desarrollará una vasta obra de mantenimiento de los caminos que están a cargo de la comuna". ●

PROGRAMA DE EXCURSIONES 1967

Mes de Septiembre

Días 2 y 16: Viaje Alrededor del Mundo. En avión.

Días 1º y 22: NORTE ARGENTINO, en ómnibus. Duración 10 días.

LA FALDA (Cba.), diariamente, en ómnibus. Duración 10 días.

BRASIL, diariamente, en avión. Duración 10 días.

Mes de Octubre

Día 13: NORTE ARGENTINO, en ómnibus. Duración 17 días.

Día 7: MENDOZA, caravana de autos. Duración 12 días.

Día 11: MONTEVIDEO Y PUNTA DEL ESTE, en vapor con cama. Duración 5 días.

LA FALDA (Cba.), diariamente, en ómnibus. Duración 10 días.

BRASIL, diariamente, en avión. Duración 10 días.

Mes de Noviembre

LA FALDA (Cba.), diariamente, en ómnibus. Duración 10 días.

BRASIL, diariamente, en avión. Duración 10 días.

BARILOCHE. Homenaje al Perito Moreno. (En preparación).

SAN ANTONIO OESTE (Bs. As.). Concurso de pesca del A. C. A. (En preparación).

Mes de Diciembre

BRASIL, diariamente, en avión. Duración 10 días.

LA FALDA (Cba.), diariamente, en ómnibus. Duración 10 días.

BARILOCHE. Caravana de autos. (En preparación).

BARILOCHE, en ómnibus. (En preparación).

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



En medio de imponentes montañas señorea el volcán Domuyo, rodeado por la típica vegetación patagónica.

LOS GEYSERS DEL VOLCAN DOMUYO

Una maravilla argentina ... que los argentinos no conocen

Por **GISELA KRAFTSIK**

Para Autoclub *Fotos de la autora*

A la 1.30 de la madrugada arriba nuestro ómnibus —procedente de Zapala— a Chos Malal, antigua capital de la provincia de Neuquén.

La ciudad duerme y nosotros también ocupamos nuestras piezas en el único y modesto hotel que allí existe.

El día amanece sumamente tranquilo y caluroso. Tranquilo es también el pueblo, prototipo de estos rincones donde *nunca sucede nada*. Nuestra presencia rompe su monotonía y esta vez *pasa algo*. La gente nos sigue por las calles y admira la indumentaria de montaña que llevamos puesta. No tardan en aparecer los guardianes del orden; es evidente que vienen especialmente por nosotros. Después de registrar los documentos, nos invitan a seguirlos a la comisaría, *para estar allí más seguros*.

Me rebelo contra tal proceder y manifiesto mi indignación: no hemos venido a Chos Malal a pasar las vacaciones en una comisaría; nuestro destino es recorrer la región del volcán Domuyo.

Perplejos, observan las pesadas mochilas en que transportamos todo lo necesario para cumplir con nuestro propósito. Luego, uno de ellos pregunta:

—*¿Pero ustedes son linyeras, o qué?*



Vista del lago Rucachoroi en el atardecer, con su corte de magníficas araucarias.



Contrafuertes del volcán Domuyo, visión panorámica de indiscutible belleza en los Andes de la provincia de Neuquén.

—*No, somos simples montañeros*
—*¿A qué se dedican?*
—*A trepar montañas y explorarlas.*

Cambian miradas, un tanto desorientados. En estas regiones, injustamente olvidadas, se desconoce el concepto de turismo y montañismo. Con semejante recepción, la afluencia de los admiradores se acabará antes de comenzar. Sin embargo, si vinimos decididos a conocer la fantástica morada de los *dioses iracundos*, comprendo que ese incidente no es suficiente para emprender la retirada.

—*Todo esto* —alzo mi cámara fotográfica— *sirve para atraer admiradores a esta bella región de ustedes.*

El neuquino es orgulloso de su provincia y los policías dejan de incomodarnos.

Comienza la aventura

Unos amigos nos facilitan transporte hasta Tricao Malal, pequeño pueblo situado en un amplio valle, rodeado de volcanes apagados. Por el lado del oeste está defendido por la cadena de la Cordillera del Viento, que culmina en el volcán Domuyo, coloso patagónico, por su altura (según las nuevas mediciones, más de 5 mil metros), al que temían los indígenas, y hasta hoy, la dispersa población de la zona le tiene un supersticioso respeto. Hacia el sur el terreno se suaviza, dejando libre el curso del caudaloso río Curileuvu, que nace en el volcán Domuyo y es un importante componente del Alto Río Neuquén.

Acampamos en una propiedad privada, al amparo de las sombras de un *bosque* de frutales. Me cuesta creer que aquella tosca arcillosa, aquella tierra aparentemente estéril, produzca tanta variedad de frutas, las que podemos saborear durante nuestra estada: ciruelas, damascos, manzanas, guindas, uvas, peras, nueces... Nuestra llegada coincide con la época de la *trilla*, procedimiento antiquísimo para desgranar los cereales y las chauchas leguminosas. Puedo observar personalmente esa curiosa operación que consiste en pisar con caballos o mulas la cosecha acumulada en *parvas*, dando interminables vueltas alrededor de éstas, desde su borde exterior hacia su centro.



En los flancos del vocán Domuyo se observan notables geyseres, algunos de los cuales alcanzan considerable altura.

Los ranchos de los pobladores —en su mayoría de origen indígena— son frágiles construcciones de adobe con techo de paja o una especie de juncos que, superpuestos en capas, protegen las moradas contra la lluvia o nevazones. Pude ver también otra clase de construcción que revela el ingenio y la habilidad de esa sencilla gente. Aprovechando los elementos de la naturaleza, erigen casas y cercos de enormes cantos rodados: las paredes resultan macizas, y las piedras en ellas encajan sorprendentemente.

La madera en aquella región es prohibitiva, puesto que carece de vegetación arbórea; sólo en algunos lugares distanciados crece una especie de arbustos achaparrados, cu-

yas ramas y raíces la gente aprovecha como único combustible.

En busca de baqueano

Hacia fines de la primavera, la mayoría de los habitantes suben con sus rebaños (ovejas y chivos) y el hato de su ganado vacuno y equino hacia las *veranadas*, verdes y fértiles praderas ubicadas en grandes alturas. Comienzan a bajar desde fines de marzo hasta mediados de abril. En esta fecha ya corren riesgo, ya que Domuyo suele *enojarse y tapar de nieve a la gente y al ganado.*

Durante el invierno los hombres se dedican a reparar sus monturas criollas y preparan "charquis", carne salada y seca, para el consumo de la familia. Las mujeres tejen, en sus primitivos telares, matras, mantas y cinturones de vistosos colores, y hacen provisiones de "ñaco", harina de trigo tostado y molido, y queso de leche de vaca y de cabra.

Sin perder tiempo vamos en busca de un baqueano. A los dos días, Ropajito Olate baja al pueblo para tratar con nosotros la *salida en comisión*. Convinimos en el precio por su colaboración y Ropajito vuelve a la veranada a elegir los animales para el transporte y la carga.

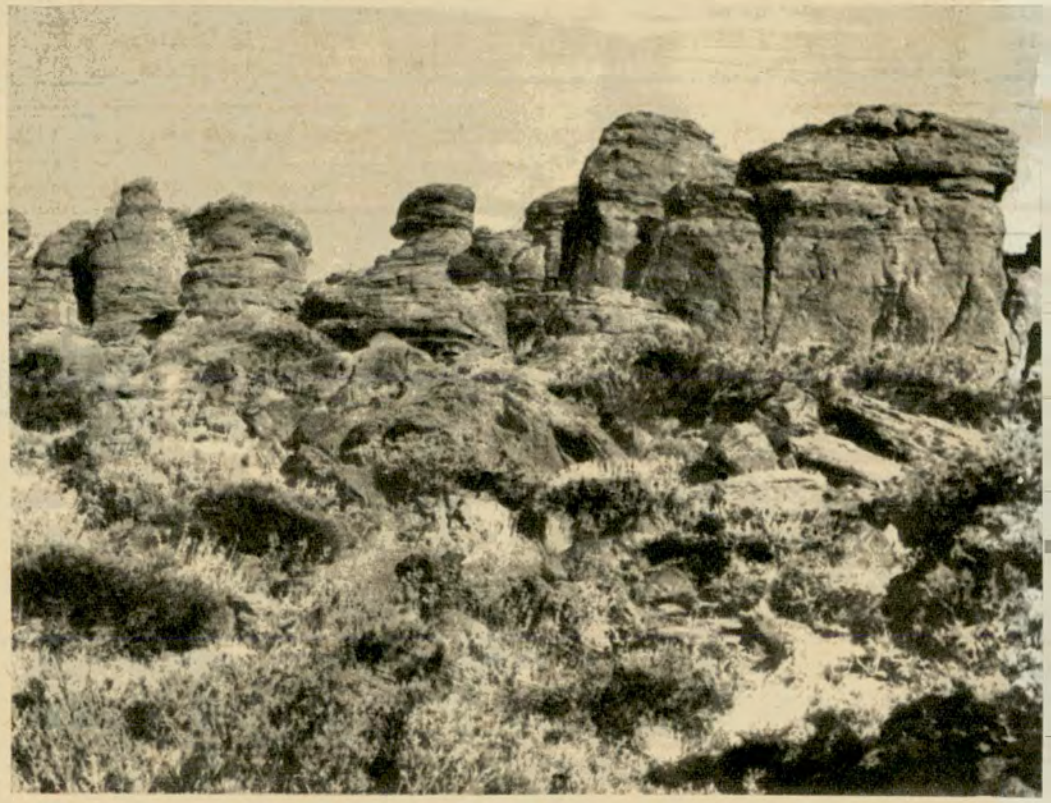
Cuando reaparece, da la sensación de que nos confundió con un ejército. Trae un ayudante, media docena de mulas y otros tantos caballos y ¡todos sin montura! Sin duda, somos las primeras víctimas del futuro turismo-montañismo. Este baqueano, en contadas ocasiones hizo de apoyo a los miembros del Ejército que escalaron la cumbre del volcán Domuyo y a los miembros de instituciones investigadoras. Todos ellos, según nos refieren, venían en grupos numerosos con grandes cargas, inclusive monturas, y a veces sus propios animales. De esta manera, Ropajito no concebía la idea de un grupo reducido a dos personas con una ridícula carga de dos mochilas. Consternados, al borde del fracaso, lo despedimos sin saber qué hacer.

Hacia el destino soñado

Los vecinos, deseosos de ayudarnos, improvisan para nosotros unos recados de cueros y matras y envían por Bartolo Villar, otro baqueano guía que, efectivamente, con seis días de pérdida, nos conduce al soñado destino.

El trayecto es salvaje y hermoso. El guía nos lleva entre quebradas y precipicios por el curso superior del río Curileuvu, encerrado entre dos cadenas elevadas y alimentado por varios arroyos salitrosos y otros de agua dulce. El cruce de cada uno de éstos —por el capricho de su lecho rocoso— presenta un serio problema, pero el baqueano conoce el lugar preciso para el paso. El paisaje se nos abre cada vez más

Curiosas formaciones rocosas en los flancos del Domuyo, que llaman la atención por las distintas figuras que representan.



soberbio. Las rocas volcánicas que reflejan gran variedad de colores, parecen gigantescas esponjas de extravagantes formas. En estos parajes, donde "se detuvo el tiempo", da la sensación de haber retrocedido a la era de la Edad de Piedra.

Don Villar señala las paredes blanquecinas de un cerro: "Es sal —dice—, pero por aquí hay mucho hierro y azufre, y sabemos dónde se hallan los depósitos de carbón, y vetas de oro y plata".

Después de ocho horas de cabalgata llegamos al lugar del *alojamiento* ya previsto por el baqueano. Se trata de varias cuevas propicias para pernoctar, una vertiente helada y cristalina, y a poca distancia abundantes arbustos achaparrados para el fuego. Don Villar enciende una buena fogata; a la danza de sus llamas se torna fantasmal el colosal paisaje volcánico.

Prosigue el viaje

Al amanecer seguimos viaje ganando cada vez mayor altura. Los caballos y las mulas cargueras parecen fatigados. El baqueano nos indica el próximo vado del arroyo Domuyo. Este y el arroyo Los Tábanos son los dos brazos principales que forman el río Curileuvu. Luego de vadearlo, seguimos su cauce hasta un filo rocoso que —aparentemente— conduce a la cumbre. Los poderosos glaciares del volcán nos parecen estar al alcance de la mano. En torno nuestro, los cordones y volcanes vecinos parecen insignificantes. Encima de nosotros circula majestuosamente una pareja de cóndores. Domuyo nos da una esplendorosa bienvenida, pero nos hace una advertencia: sobre su añosa cabeza desciende un transparente "gorro" blanco, que podría ser el indicio de las próximas tormentas otoñales.

Decidimos seguir viaje en seguida. El baqueano nos dice parcamente:

—*Abriguense, allá arriba sopla.*

Allá arriba se refiere a la Pampa de la Ferraina, el paso más elevado para el cruce del ganado hacia el lado del oeste. Las mulas y los caballos luchan heroicamente contra su salvaje ímpetu, y nosotros nos afirmamos en las monturas sin descuidarnos. El ganado lanar, en aquella alta y expuesta veranada, se desplaza lentamente en dirección del viento aprovechando los breves momentos de calma para pastorear. En medio de esa pampa hallamos unas rocas con cuevas, buen refugio contra los temporales. Al menos, así lo creemos; pero Villar nos quita esa ilusión:

—*Que Dios nos guarde del viento con nieve voladiza* —dice—, *pues nadie bajará con vida.*

La cumbre del Domuyo

La cumbre del Domuyo comienza a ocultarse detrás de amenazadoras nubes grises. Don Villar nos apura. Montamos los caballos y comenzamos a descender por el curso del Arroyo de las Totoras, el primero de la vertiente occidental.

Detrás de una elevación expuesta sospechamos la fascinante aventura en el cruce del siguiente arroyo encajonado.

—*Allí corre el Arroyo de los Tachos* —explica nuestro baqueano.

—*¡Los geyseres, los geyseres del Domuyo!* —exclamo.

Allí están las fabulosas aguas termales que nacen de sus boquetes, en un cañadón oculto, vertiendo sus chorros calientes (80 grados) en forma de humeantes columnas.

Don Villar me mira estupefacto. No comprende mi emoción por poder contemplar un atractivo natural de alto valor, que excepto contadas personas, es desconocido para el resto de la gente. Para los pobladores que llevan su ganado por aquellos pasos obligados a la veranada, estos *calientes chorros de agua* son un fastidio y estorbo, pues alguna traviesa ovejita podría despellejarse bajo esas humeantes duchas.

—*Estos chorros eran más altos, pero la gente los va tapando con piedras para que el agua se desparrame por el arroyo sin saltar* —dice Villar, y me horrorizo pensando que este atractivo fenómeno de la prodigiosa naturaleza, que podría atraer millares de admiradores para Neuquén, está en peligro de desaparecer por causa de la ignorancia.

Bajamos por las empinadas rocas hacia el arroyo y lo observo detenidamente.

El conjunto de los tres geyseres evidentemente, muestra signos de que sus sepultureros habían trabajado allí. El geyser más alto salta a una altura de seis a ocho metros, el segundo apenas la mitad, y el tercero ya casi no puede elevarse por el cúmulo de piedras que le tiraron encima. ¿A qué altura llegarían a saltar con los boquetes despejados? Además, ¿no habrá otros saltos más allá, donde nuestras vistas ya no pueden escudriñar?

Termas sin aplicación

Detrás de la siguiente elevación nos aproximamos a una nueva hondonada. Llama la atención que su parte superior esté seca, y el arroyo que serpentea a su fondo nace a nuestros pies, en medio de blancos vapores. Parece como si las nubes escapasen desde las entrañas de aquella tierra dantesca. Es el nacimiento del Arroyo de las Aguas Calientes. ¡Valioso brote de termas que se desparraman sin ser aprovechados! Desde allí seguimos su curso descendiendo. A cada rato tropezamos con nuevos humeantes brotes termales, que sorpresivamente emanan de las rocas volcánicas. Los caballos tienen mucho cuidado de no cruzarlos cerca de su nacimiento, donde hasta la tierra quema. Más abajo, con el contacto del aire frío se vuelven agradablemente templados.

En paisajes de pétrea belleza surge con fuerza el agua hirviente de estos geyseres, en las cercanías del Domuyo.



Al extremo de una pared que se prolonga centenares de metros hacia el oeste hallamos a los *Baños*, lugar concurrido por algunos pobladores que vienen a recuperar la salud en las vertientes tibias. Son brotes termales de temperatura inferior a los anteriores. La gente preparó dos primitivas bañeras aprovechando el suelo rocoso para el lecho y cercándolo con cantos rodados.

Todas estas emanaciones termales se precipitan al Cañadón del Río Varvarcó, luego se confunden con la corriente del Alto Río Neuquén.

Final de la aventura

Para retornar a Tricao Malal, don Villar nos conduce por el abra del Atreuco. Llegamos a la laguna Atreuco, de aguas profundamente azules, incrustada en medio de las rocas multicolores coronadas con nieves. A pesar de la época avanzada, ese rincón tan elevado en las crestas de la Cordillera del Viento parece un jardín de flores silvestres, entre las cuales podemos admirar las más variadas especies de la flora de alturas. En el centro de la laguna observo una diminuta islita: debe ser virgen, pues no hay medio para aproximarse a ella.

Las nubes locales nos envuelven súbitamente y una violenta ráfaga de viento helado nos llama a la realidad. Los animales se estremecen y recordamos que la Pampa de la Ferraina, a pesar de su impetuosidad, nos trató con mayor suavidad. Eso lo confirma don Villar al advertirnos que la pampa de Atreuco *es más mala que la Ferraina.*

En el descenso tropezamos con nevados, pequeñas lagunitas de deshielo, hermosos valles verdes ocultos entre siniestras paredes, cementerio de cuadrados escombros que se despeñan de la cresta negra, encima de un colosal muro rojizo e infinidad de arroyuelos que convergen al Arroyo Cajón Grande. Este forma parte de un grandioso cuadro que sobrepasa la imaginación humana: como una irritada serpiente retorcida se desliza, al pie del fantástico despeñadero del cerro Quebra Mala, una muralla que cae centenares de metros desde la cumbre hasta el arroyo; da la impresión de que esa montaña se habría quebrado por la mitad, gastándose la parte opuesta en flancos de pronunciadas pendientes.

En la desembocadura del Cajón Grande al Curileuvu descargamos a los animales cansados y acampamos, por última vez, en los flancos del Domuyo. Ubicamos nuestras carpas junto a unas cuevas grandes, al pie del peligroso desfiladero, enfrente del cerro Quebra Mala.

Al amanecer, muy temprano, damos nuestro último adiós al *soberano de la Patagonia,* cuyos secretos parajes pudimos contemplar y palpar como afortunados seres privilegiados. Luego, bajando por el curso del río Curileuvu, retornamos a Tricao Malal. •



Ovillado. Cada una de las tejedoras ovilla su propia lana que utilizará en el telar. Atrás se puede apreciar a una artesana realizando el tendido de urdimbre en forma manual. El hilo debe mantener la misma tensión respecto a los otros, asegurando la forma de la alfombra.

DURANTE muchos años, las alfombras fueron importadas al país, a pesar de la extraordinaria habilidad de las tejedoras argentinas que incrementaron su arte rudimentario al instalarse las primeras misiones jesuíticas. Los indios trabajaban la tierra, sembraban, cultivaban e hilaban el algodón; pero no fueron solamente las indias quienes se destacaron en el telar. Mujeres de diversas condiciones sociales se enorgullecían de dominar el arte del tejido.

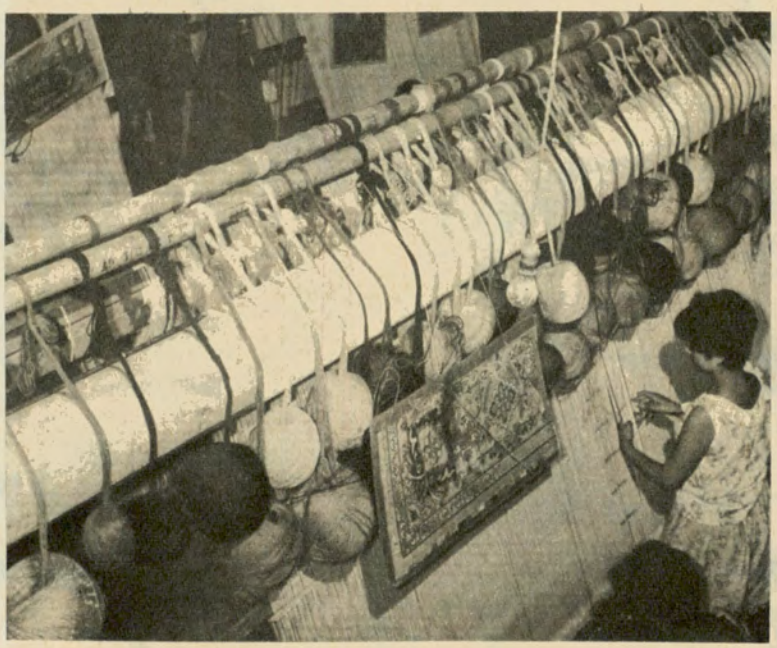
Domingo F. Sarmiento relata en *Recuerdos de provincia*, que su madre, doña Paula, había instalado una industria familiar para varios tipos de tejidos, actividad que le permitió pagar la casa que había hecho construir.

Hoy, muchas jóvenes siguen esta tradición recibiendo una enseñanza que se prolonga hasta llegar a dominar la técnica, pues esta artesanía comienza con la lana que cada artesana recibe y ovilla a su manera, para después colocarla en el telar y comenzar el tejido. Los diseños están dibujados en pliegos cuadriculados para facilitar su *lectura* y trasladarlo a la alfombra. Uno de los grandes establecimientos que las producen, instalado en San Andrés de Giles (Pcia. de Buenos Aires), se dedica exclusivamente a la formación de artesanas y a la fabricación de alfombras a mano. Se mezcla aquí la tradición de Europa y Medio Oriente con la local, convirtiéndose en los últimos años en una importante industria, que nos representa muy dignamente en el exterior.

En estos momentos una importante exposición de alfombras argentinas hechas a mano, sobre bocetos de artistas argentinos, está siendo exhibida en dieciocho ciudades de Estados Unidos. •

La urdiembre colocada en el telar para el comienzo del tejido.

ARTESANIA ARGENTINA PARA EXPORTACION



Los ovillos están colocados sobre el telar para un trabajo eficaz, la tejedora abre la urdimbre para el paso de la trama con la que ajusta el nudo que acaba de tejer.



Al secar, la alfombra queda cubierta, por acción del lavado, por una pelusa que debe ser recortada con tijeras especiales. En algunas el diseño también es recortado, siguiendo la técnica china del alto relieve.

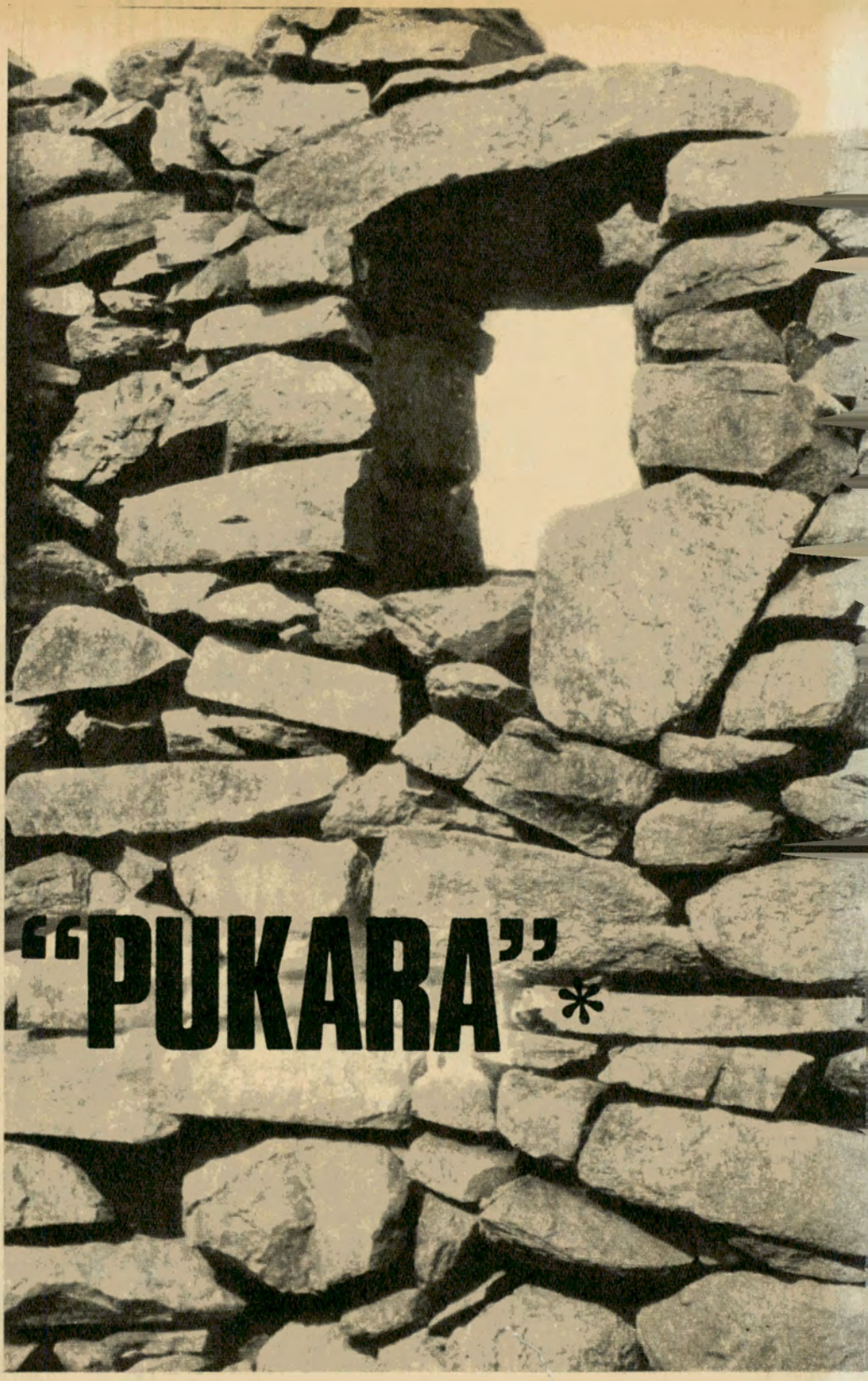


La alfombra recién terminada es lavada con productos químicos durante ocho horas, para fijar el color y otorgarle brillo y sedosidad.



La alfombra, ya terminada, muestra una total coincidencia tonal y lineal con el dibujo que le sirvió de norma.

NOTA Y FOTOS DE ALICIA D'AMICO Y SARA FACIO *Para Autoclub*



Ventana. El dintel está formado por dos piedras transversales.

TANDIL también tiene su "PUKARA"*

FUE UNA FORTALEZA ERIGIDA CON PIEDRAS ENCIMADAS, SIN ARGAMASA

Por
G. CUADRADO HERNANDEZ
Para Autoclub

—¿*No visitaron nuestro "pukara"*?...

La pregunta, por lo sorpresiva, nos dejó atónitos. Pensamos que bromeaba don Carlos Allende, el notable escultor y director del museo Fuerte Independencia, de Tandil. Ante los gestos de duda que advirtió, sin darnos tiempo a una respuesta, que intuyó burlona, nuestro interlocutor nos introdujo en su coche, como en un intento de secuestro. Y, en rauda marcha, el Fidias tandilense nos llevó hacia los cerros ubicados al sureste de la Joya del Sur, a la vez que nos advertía irónicamente:

—*¿Así que ustedes son de los que también gustan ver para crer? Pues bien, ¡verán y creerán!...*

✦ El "pukara", vocablo de pronunciación grave, sin acento en la última a, era una fortaleza admirablemente erigida con piedras encimadas, sin argamasa alguna, y cuya posición y detalles de construcción, clásica en Bolivia, Perú y NO argentino, respondía a un fin absolutamente estratégico; se hallaba por lo general ubicado sobre las faldas de cerros y dominando caminos obligados.



Frente del *pukara;* al fondo el cerro de Las Animas.

Tras de recorrer unos 7 kilómetros y repechar por el camino de tierra que va a la cantera Interlend, el vehículo se detuvo frente al faldeo de la imponente sierra de Las Animas, la más elevada del sistema Tandilia, con sus 550 metros. En verdad, había que creer o estallar. El panorama que teníamos a la vista determinó que la incredulidad del primer momento se trocara en explosión admirativa. Con la mole de las Animas por fondo, encerrada en un gigantesco anillo pétreo, sobre las estribaciones del famoso cerro se levantaba una extraña construcción, ya casi totalmente derruída, de la que sólo se mantienen en pie parte del frente y del muro posterior. Todas sus características denunciaban que se estaba en presencia de una obra arquitectónica insólita en la región, tanto por sus formas, como por el lugar en que había sido emplazada. Ahí estaba, delante de nuestros ojos, lo que se ha dado en llamar el *pukara* de Tandil, como lo daba a entender nuestro cicerone, con señas y expresiones no exentas de picardía criolla, como revancha a las dudas que habíamos abrigado.

Frente al "pukara"

Paso a paso, cuesta arriba, nos acercamos a los restos de la curiosa edificación. Comprobamos así que afecta la forma de un cercado rectangular, fabricado con piedras secas, mediante el sistema de la llamada pirca, colocadas unas encima

de otras, sin cemento alguno entre ellas. Medido su eje mayor, que corre de SSE a ONO, dio una longitud de 76 metros, mientras que su ancho es de 47 metros. Sólo conserva una mínima porción de frontispicio, de 7 metros de alto, que mira al NO, y la pared posterior, que han desafiado al tiempo; a los depredadores, que se han llevado piedra a piedra, para emplearlas en otras construcciones, y a las trepidaciones provocadas por el estallido de dinamita en las canteras que rodean al *pukara*. De los muros laterales, poco queda, y de no ser un ventanuco existente en la parte superior del frente, de 0,76 metros de alto por 0,50 de ancho (con dintel formado por dos piedras transversales, como en las típicas edificaciones líticas de las naciones aymará, quechua y del noroeste argentino, salvo que no es trapezoidal en este caso) se diría que el pircado tuvo como destino encerrar animales. Claro está que, de haber servido para ese objeto, habría sido innecesario el vichadero que mira hacia el NO y por el cual se domina todo el valle tandilense.

Un enigma apasionante

Nos encontrábamos, en verdad, ante un apasionante enigma, Y nos propusimos descifrarlo. Pudimos así comprobar que la pétrea construcción era conocida desde tiempos inmemoriales. Los viejos pobladores del paraje donde se halla ubicado el *pukara*, que está defendido naturalmente por sierras, desde todos lados (no hay en la zona un lugar más extenso y mejor defendido naturalmente, al decir del historiador y periodista tandilense Hugo I. Nario), afirman que cuando llegaron ellos, *ya estaba allí*. Según el señor Pablo Lang, él lo conoció hace 25 años. Tenía entonces —ha dicho— una división al frente, de 4 por 4 metros, con dos puertas y una ventana. Una versión que se remonta a 1852-65 da cuenta de que un dinamarqués apellidado Mathiasen, solía narrar que la edificación fue iniciada por unos misioneros, los que la abandonaron por *falta de materiales*. El mismo —decía— había trabajado en la obra. El dato es poco serio. Se refiere, asimismo, que hace 8 años los muros tenían mayor altura. Y en cuanto a la cantidad de atalayas y puertas que fueron vistas, difieren todos los informantes. No sería improbable que la edificación haya sufrido diversas modificaciones en su estructura primitiva, a través de los tiempos, debidas a la mano de los pobladores radicados en las serranías. Lo cierto es que nunca se le adjudicó valor arqueológico. Sólo hace un par de años dio el alerta sobre esas paredes silenciosas el señor Allende, quien barruntó que podía tratarse de una reliquia inestimable, como punto de partida para la protohistoria y la historia regional. A su gestión se debió que la Comuna tandilense dispusiera que la construcción quedara en custodia del museo Fuerte Independencia.

No se equivocaba el señor Allende. Un minucioso estudio y una serie de elementos de juicio reunidos nos permitieron llegar a conclusiones bastante precisas. No se podía reconcer a los indígenas que poblaban las sierras de Tandil (por allí trajinaron querandíes, guaraníes, tehuelches y araucanos) como constructores de una obra de ese tipo y que, aún cuando ahora no se puede observar en su conjunto primitivo, ofrece todos los aspectos de ser el producto de algún grupo étnico que se desenvolvió bajo la influencia de pueblos de cultura megalítica. Tampoco cabe atribuir al hombre blanco la erección de tal monumento. Y no se conocen antecedentes que hagan suponer que los fundadores de Tandil acometieran tal empresa, como no es admisible que allí fundara el P. Thomas Falkner el pueblo indígena de Nuestra Señora de los Desamparados, como alguien ha insinuado. Esa reducción jesuítica estuvo emplazada, en realidad, en la zona serrana de Lobería, a la altura de Tamangueyú. Tenemos, en cambio, una referencia preciosa que nos habla de la posible antigüedad del *pukara* de Las Animas. La consigna el piloto Pedro Pablo Pabón, en el *Diario* de la exploración que, por mandato del Cabildo, hizo de la costa marítima de las sierras, de las praderas y de los cursos de agua situados al sur del río Salado, en el año de 1772. El 9 de diciembre apunta que el capitán Juan Antonio Hernández, examinando las serranías tandilenses, halló en la sierra que denomina "Quello" *un corral de piedra movediza, puesta a mano y sin mezcla alguna, cerca de la cual hay un arroyo. Su figura* —agrega— *es cuadrada, con 60 varas de largo; las paredes de una vara de alto, el cual* (se refiere al corral) *se halla algo desmenuzado.*

Una real verdad

Nada se dice de puertas ni de ventanas ni se dan otros detalles que arrojen más claridad. Ignoramos, por tal causa, qué valor pudieron asignarle aquellos hispanos al misterioso cercado. Sobre todo, si se tiene en cuenta que, para la Real Academia, un corral es *un sitio cerrado y descubierto, en las casas o en el campo; patio principal, o casa, patio o teatro donde se representan comedias, por estar descubiertos.* Quiere decir, pues, que para un español un *corral* podía no ser un lugar para guardar bestias. Pero, filología aparte, digamos que las noticias que da Pabón coinciden con la ubicación que tiene el llamado *pukara* de Tandil, en el faldeo de Las Animas, cerro al que llama *Cuello*, designación que con toda probabilidad es corrupción del vocablo *púllu*, de la lengua de los araucanos (que, para esa época, ya eran dueños de las llanuras y serranías bonaerenses), y que, precisamente, significa ánima, alma, espíritu. No falta ni el arroyo, para una mejor identificación. Estos antecedentes dicen que la obra, descubierta hace 195 años, data de más de 2 siglos. Y aunque las ruinas no fueran del *corral* citado en el *Diario*, hay una verdad: existiría otra construcción similar. Lo que probaría que por allí el sistema de pirca era común. Huellas de estructuras idénticas han aparecido en los vericuetos serranos. Todo mueve a creer, en resumen, que el *pukara* erigido cerca de la ruta 226, que lleva a Mar del Plata, tuvo fines defensivos. El sitio es, de por sí —ya lo hemos dicho—, una inexpugnable fortaleza natural, formada por un círculo de altos y abruptos cerros. Para fabricar el reducto se eligió la ladera del más elevado. Y las atalayas se orientaron hacia el NO, lo que hace conjeturar que por ese punto del horizonte irrumpían con frecuencia los invasores para atacar a los habitantes de la ciudadela de Las Animas.

Pero, ¿qué aborígenes de cultura superior se asentaron, 100 o más años atrás, en un escenario que les era totalmente ajeno? ¿Y desde cuándo y por qué causas? Luego de un exhaustivo estudio entendemos que el *pukara* de Tandil está, probablemente, vinculado a los indios Quilmes, extrañados en 1666 (hace tres siglos) de sus lares, enclavados en las faldas del Aconquija, a los que se trasladó al sitio donde actualmente se asienta la ciudad que lleva el nombre de dicha parcialidad diaguita. Sabido es que eran laboriosos agricultores y, a la vez, bravos guerreros. Rebeldes, no podían soportar el yugo de los hispanos. Por eso, y para evitar nuevos levantamientos, los desterraron. Centenares de hombres, mujeres y niños no se adaptaron a la vida del pueblo y no tardaron en huir. Cabe, pues, la hipótesis de que algún núcleo de esos Quilmes enderezó hacia las sierras tandilenses. Y, conocedores de la arquitectura ciclópea, de las grandes construcciones de piedra seca, al igual que en sus pagos, en previsión de ataques, levantaron fortificaciones, una de las cuales sería la que puede contemplarse derruida en el cerro de Las Animas. Es la explicación más lógica para justificar la presencia de la extraña construcción que motiva la curiosidad de los investigadores. Y que puede constituir, asimismo, un motivo de atracción para los turistas. Porque, con certeza, se trata de una joya arqueológica que, de alguna manera, reemplaza a la maravillosa *piedra movediza* que en 1912 se desengarzó de su milenaria armadura y por cuya reposición suspiran todos los tandilenses. ●

PUBLICIDAD A. C. A.

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

Servicio de Previsión para socios

K 964

PARA ASEGURAR



SU AUTOMOVIL

a tarifas y franquicias que brindan un positivo beneficio económico

POLIZA **2** CONTRA TODO RIESGO Y FACILIDADES DE PAGO

POLIZA **1** ROBO, HURTO, INCENDIO Y RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

INFORMES: EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DE TODO EL PAIS

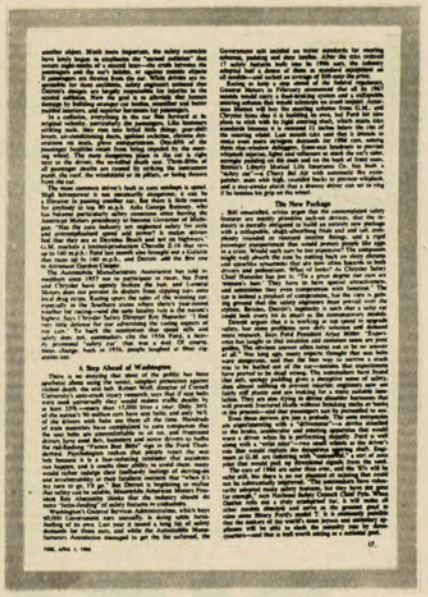


U.S. BUSINESS

INVESTIGATIONS



WHY CARS MUST—AND CAN—BE MADE SAFER



Una muestra de la importancia del libro de Ralph Nader: "Time" dedicó un artículo de página completa a su caso, y dos páginas de su sección "Ensayos" al tema de la seguridad del automóvil, en una misma edición.

"PELIGROSO A CUALQUIER VELOCIDAD"

Tema para una polémica cuyos frutos habrá que aguardar

Por LUIS ALBERTO COUSILLAS

Para Autoclub

UN libro de tapas rojas y letras blancas sobre la foto de un hombre joven ante un micrófono, es la más importante contribución realizada en toda la historia del automovilismo a la seguridad del conductor. Editado por Simon & Schuster, de Nueva York, en 1966, resume las investigaciones industriales y las experiencias forenses de un joven abogado de 32 años, Ralph Nader, sobre los defectos estructurales que convierten al automóvil, frecuentemente, en lo que llama *una bomba de tiempo.*

La obra de Nader, que se vende en ediciones de bolsillo al precio superpopular de un dólar, apareció en el preciso instante en que llegaban a su culminación las sesiones de una comisión del Senado que estudió la relación de los millones de accidentes de tránsito con las medidas de seguridad de la industria del automóvil. Consiguientemente, muchas personas ligadas con la industria sintieron la tentación de sospechar de las intenciones de Nader, cuyo libro *Peligroso a cualquier velocidad,* se benefició, indudablemente, de la publicidad que el senador Abraham Ribicoff estaba dándole al tema desde la mencionada comisión. Estas sospechas abrieron el paso a otro *affaire* que se ligó con el primero, y que llevó al terreno personal el conflicto teórico que Nader había entablado con la industria automovilística de su país. Felizmente para él, y también para la política general de la industria y los usuarios, la limpieza y corrección de las denuncias de Nader quedaron fuera de discusión. Como prueba de ello, la institución de los empresarios norteamericanos, *United States Junior Chamber of Commerce,* no titubeó en incluir a Nader entre los 10 hombres de menos de 35 años que en 1966 se proyectaron ante la opinión pública a través de trabajos o actitudes que contribuirán largamente a la vida de la comunidad norteamericana.

¿En qué consiste la denuncia de Nader? ¿For qué tantos temblaron al correr las páginas de *Peligroso a cualquier velocidad,* su primero y único libro?

El mismo ha revelado recientemente a la revista *Look* que su interés por el tema de la seguridad del automóvil nació en sus días universitarios de Princeton, y cuando estudiaba la carrera de derecho en Harvard. Nader decidió entonces especializarse en leyes sobre accidentes y lesiones. Su experiencia con los poderes públicos y con la industria no fue buena, aunque en otro sentido sus choques con ambos resultaron a la postre buenos, al incitarlo a investigar el tema. *Cuanto más inquiría* —reveló ahora Nader a los periodistas de *Look*— *más se cerraban las puertas. Y cada vez que se me cerraba una puerta, yo me decidía a abrir dos nuevas.* Otra conclusión de aquella experiencia: *El individuo ya no es libre para decir la verdad contra la poderosa burocracia. Se necesita un coraje excepcional así como el sacrificio del tiempo, el dinero y la vida privada. Este sacrificio no debería ser necesario.*

La simultaneidad de las críticas de Nader a la burocracia de su país y a la industria del automóvil se explica porque, según él, la primera hace la vista gorda a distraccio-

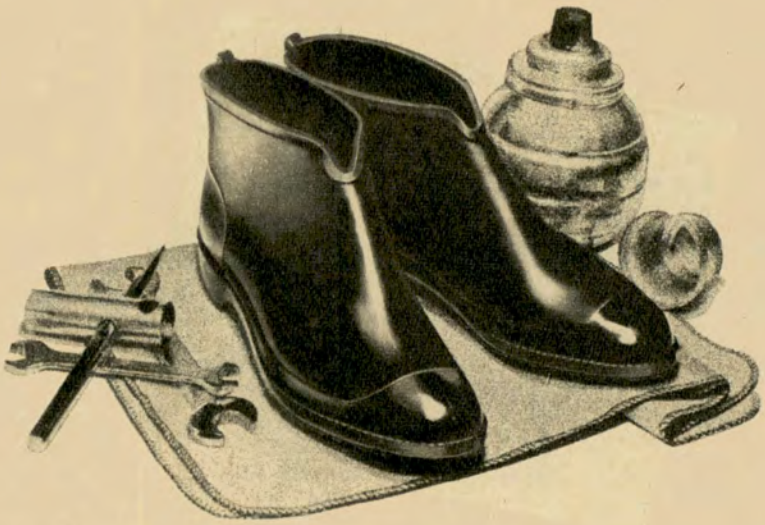
nes, anormalidades, abandonos o incorrecciones de la segunda. Y esta última, por su parte, ha elaborado un código no escrito, pero respetado, según el cual cada vez que se propone un cambio de diseño capaz de mejorar la seguridad del que maneja, formula una doble pregunta: ¿Bajará los costos? ¿Aumentará las ventas? Obviamente, dice Nader, ambas preguntas no siempre pueden responderse afirmativamente y de inmediato. La consecuencia es que la seguridad automovilística en los Estados Unidos no sólo no aumenta, sino que ha disminuido, y de acuerdo con una investigación responsable realizada por la Universidad de Cornell, los autos fabricados entre 1950 y 1954 producen más accidentes que los fabricados entre 1940 y 1949. El mismo estudio ha revelado otro indicio inquietante: los coches nuevos (modelos posteriores a 1960) son los que producen mayor número de accidentes mortales. Para Nader, es inexplicable que se investiguen minuciosamente los accidentes de aviación, marítimos o ferroviarios, y que permanezcan olvidados los automovilísticos, siendo los que mayores cantidades de muertes ocasionan.

La descripción de motivos de inseguridad que tornan a un auto *peligroso a cualquier velocidad* son detalladamente expuestos por Nader, que dispuso para su obra de antecedentes, científicamente compilados por investigadores universitarios e instituciones estatales. Entre estos motivos figura la penetración del eje del volante en el pecho del conductor a causa de choques frontales, la fractura de carrocerías por debilidad intrínseca, la inestabilidad de los coches con motor trasero, la autonomía de los volantes en algunas marcas de autos, y docenas más. Uno puede espantarse al saber que el espejito retrovisor figura entre los 10 causantes de accidentes mortales y que en 1964, y en una sola marca de autos, 20 conductores murieron a causa de los cortes que recibieron por dichos adminículos.

Nader ha estudiado también la contaminación del aire en la ciudad de Los Angeles, causada por el escape de la combustión de automóviles en un 50 por ciento, y la resistencia de las grandes fábricas de automóviles a reparar esta situación con cambios en el sistema de eliminación de los gases.

El análisis de *Peligroso a cualquier velocidad* es particularmente atractivo en los casos de *segundo choque*. Así denomina Nader al que sufre el pasajero de un auto contra el interior del mismo, una vez que se produjo el *primer choque*, o sea el del coche contra otro o contra una instalación fija. Después de presentar casos típicos (un jugador de fútbol, por ejemplo, aplastó al pasajero de adelante, cuando fue desplazado desde el asiento posterior por efecto del impacto, y sus 90 kilos de peso quebraron el asiento) la conclusión de Nader se resume, lo mismo que en otros casos, en la descripción de medidas que podrían cambiar la inseguridad presente por una relativa garantía. Nader prueba que casi todas las medidas ya han sido analizadas por centros de investigaciones especializados, que todas pueden ponerse en práctica en poco tiempo y que no hacerlo es desentenderse de un problema que causa estragos en la población de los Estados Unidos.

Peligroso a cualquier velocidad ha sido el manual del Senado de los Estados Unidos en su labor para remediar un grave problema. Ha servido también para presentar al pueblo norteamericano y al mundo entero a Ralph Nader, el joven abogado que, según *Time, dio a los fabricantes algunos golpes merecidos por su arrogancia y su* laissez-faire *ante los temas de la seguridad.* Todos los automovilistas del mundo le agradecerán su energía y dedicación. •



Inclúyalos
en su
equipo de seguridad

BOTINES GUERRERO

PANAM

le resultarán muy útiles en ocasiones como éstas...





Casi no ocupan lugar, pero se harán valer en muchas emergencias... Cambiar una goma, arreglar cualquier desperfecto en día de lluvia o en el barro o improvisar un "lavado" son situaciones que se le presentan a todo automovilista. Situaciones para tener a mano un par de

BOTINES GUERRERO PANAM

Cómprelos en las mejores Zapatillerías de su barrio y guárdelos en un rincón del baúl.

beneficiese

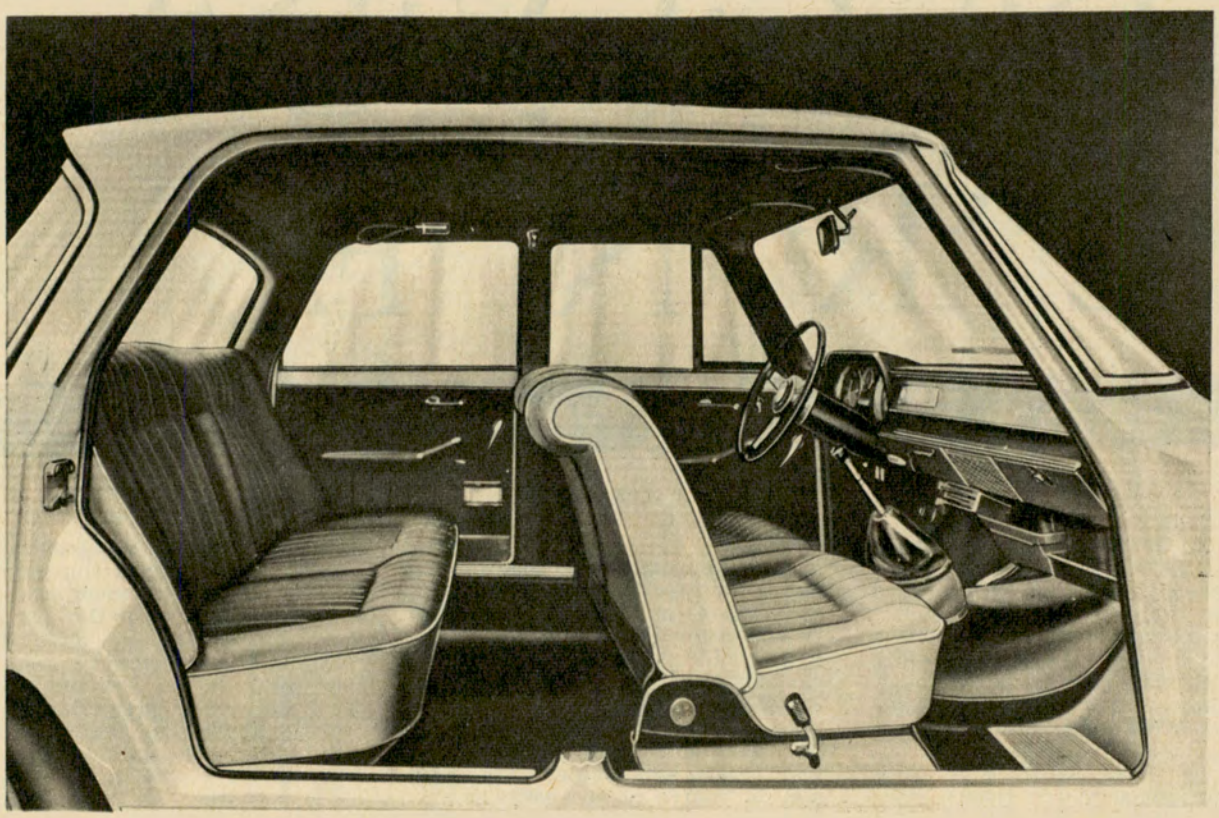
CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

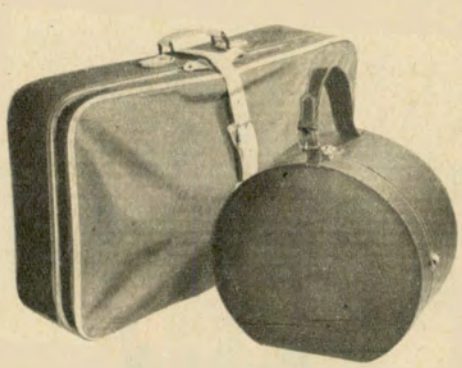
E. GUTTER E HIJOS S.R.L.
Gualeguaychú 565
Alfarería en general ..... 15 %
EL PALACIO DE LAS ARAÑAS
Calle 47 esq. 9 - La Plata
Artículos para el hogar, bazar, etc 10 %
FRANCISCO J. RIVAS Y CIA. S.R.L.
Gaona 2329 y Planes 1402 - 15 % al 30 %
GRANUCCI S.A.C.I.F.I.
Rivadavia 9720
Amoblamiento cocina, mesas y sillas, etc. ..... 15 %
HECTOR ZUBILLAGA
Belgrano 18 - San Martín, Estrada 415 - Villa Maipú - San Martín. 3 de Febrero 2098 y M. T. de Alvear 2495 - Caseros.
Artículos para el hogar ..... 20 %
JOSE DANTE ROSSINI E HIJO
Cangallo 1155
Art. para el hogar ..... 15 % al 25 %
LA LLAVE DE ORO S. A.
Federico Lacroze 4114
En general, contado ..... 20 %
LICEO S. A.
Sarmiento 753 - Rivadavia 3871
10 % al 20 %
LONGVIE S.A.C.I.
Libertad 731 ..... 10 %
LUCCHETTA S. A.
Boedo 1035 ..... Hasta 25 %
LUME HOGAR
Av. San Martín 2871 .... 25 % al 30 %
MALCOLM S.R.L.
Cangallo 2328 ..... 10 % al 20 %
MANUEL PIÑA S.R.L.
Av. Chiclana 3724 ..... 10 % al 15 %
MUEBLES SAN LORENZO
Mitre 328 - San Martín
Art. p/hogar, excepto ofertas contado ..... 10 %
MUSIC HALL
Carlos Calvo 3645
Art. para el hogar, etc. .. 25 % al 40 %
MUSITANI T.V.
French 111 - Bánfield
Televisores, Service y ventas, estereofónicos, artículos para el hogar 25 %
ORBIS BUENOS AIRES S.A.C.
Callao 53 - En general 15 % al 20 %
PETROLINI-COBERG S.A.C.I.
Rivadavia 4076
TV, heladeras, lavarropas, máquinas para coser, etc. 20 % al 30 %
PLASTICOS STELLA MARIS REGALOS
R. L. Falcón 2365
Plásticos, regalos ..... 10 %
PUGLIESE Y CIA. S.R.L.
Uruguay 263 - 5º piso
Parrillas y ollas a presión "Duillia" - Especial
RADIO WALL S. A.
Monroe 5183, 5231 y Cangallo 2568
Art. para el hogar en general, amoblamiento de cocinas .... 10 % al 30 %
R. BARREIRO S. A.
Rivadavia 13980 - R. Mejía
Rivadavia 21602 - Ituzaingó
Televisores, combinados, acondicionadores, heladeras ..... 20 %
RICHARD S. A.
Calle 12 esq. 58 y Calle 49 Nº 629
La Plata ..... 10 % al 20 %
RIZMAR S.A.I.C.
J. B. Alberdi 2939 ..... 20 %
SANARGO S.A.C.I.F.I.
Carlos Pellegrini 1047 - Rivadavia 11.150 - Heladeras, lavarropas, cocinas, etc. ... 5 % al 30 %
SANIHOGAR S.R.L.
San Juan 3016
Cocinas, calefones, etc. ..... 15 %
SOUTO Y CIA. S.R.L.
Rivadavia 3001
Excepto ofertas ..... 10 %
SOUTH BEND ARGENTINA S.A.I.C.I.
Montevideo 165 - Bolívar 839
Extractores de aire para hogar, comercio e industria, ventiladores de techo ..... 15 %
TELEWELL S.R.L.
Pueyrredón 1230
Artículos para el hogar - 20 % al 35 %
TELECAMP
Reconquista 970
Licuadoras, enceradoras, aspiradoras y repuestos de las mismas, etc. .. 10 %
TESLER HNOS.
Calle 51 Nº 635 - Diag. 79 Nº 325
La Plata - Montevideo 811 - Berisso
Entre Ríos 696 - Capital
Artículos para el hogar 15 % al 25 %
TESTAI S.A.C.I.I.F.
Entre Ríos 920
Sobre precio de lista, únicamente contado ..... 20 %
VARLAR S.R.L.
Callao 1056
Regalo y art. del hogar.... 5 % al 20 %
VITACOLONNA Y CIA. S.A.C.I.F.I.
Pedro Goyena 22
Art. para el hogar, cocinas y calefones ..... 15 %

ARTICULOS SPORT - CAMPING

ALTHER SPORT
Paraná 1170
Deportes, art. sport ..... 5 % al 15 %
BASTONS DEPORTES
Calle 51 Nº 631 y Calle 7 Nº 1131, La Plata
Art. deportes en general ..... 10 %
Art. camping en general, copas, medallas, trofeos, contado ..... 15 %
BARBERA, MATOZZI Y CIA. S.R.L.
Esmeralda 332
Art. deportivos-camping, etc., contado, excepto ofertas ..... 10 %
BOITANO Y CIA.
Bmé. Mitre 854
Carpas, catres, colchonetas, etc.... 10 %
CASA FREZZA
Rivadavia 3691
Art. p/playa, camping, jardín .... 10 %
CASA TOR
Callao 737
Art. deporte en general ..... 10 %
Capas, Medallas, Trofeos ..... 15 %
CICA
Av. El Cano 3599
Art. camping ..... hasta 30 %
CASA COSOLI
Calle 48 Nº 614 - La Plata
Camping ..... 10 %
CASA REDONDO
Olazábal 4916
Artículos de camping, piletas de lona, etc. ..... 5 % al 10 %
DELLA ROSA Y CABALLERO S.R.L.
San Juan 3100 y Viamonte 508
Carpas, mochilas, bolsas para dormir ..... 5 % al 10 %
DUVE SPORT
Mendoza 1689
Fabricantes carpas, bolsas dormir y demás elementos para campamento 5 %
ELECART
Corrientes 4665
Art. p/camping ..... 10 %
EL BIGUA S.R.L.
Callao 749
Art. p/camping ..... 10 % ó 15 %
ELLFAR S. A.
Sarmiento 689
Art. p/camping ..... 5 %
EL MOCHILERO
Rivadavia 6640 - L. 33
Art. de campamento, etc. ..... 10 %
LA NUEVA OLA SPORT
Cabildo 2280 - Local 89 y 90
Art. sport damas y caballeros, excepto ofertas ..... 10 %
Cabildo 2244
Art. sport caballeros, excep. ofertas 10 %
GRILLO Y PORTAS S.R.L.
Bdo. de Irigoyen 1502
Art. sport, pesca, camping, etc. .. 10 %
GIORGIO SPORT
Av. Santa Fe 1692 - Local 35-36 3er. piso.
Art. sport hombres, sweaters a med. 10 %
GUANZIROLI Y CIA.
Sarmiento 1431
Camping, náutica ..... 10 %
MONTAÑA SPORT S.R.L.
Ayacucho 408
Art. camping ..... 10 %
NOCETO SPORT
Cangallo 747
Art. y confecciones para deportes, excepto ofertas ..... 10 %
OLIMPIA SPORTS
Rivadavia 7501
Deporte, camping, contado ..... 10 %
OLAVARRIA DEPORTES S.R.L.
San Martín 112
Deportes en general, excepto ofertas 10 %
RAMOS MEJIA DEPORTES
Av. de Mayo 152 - Ramos Mejía
Artículos de deportes ..... 15 %
Camping, botes de goma, carp., etc. 10 %
Copas, medallas, trofeos en general, excepto ofertas ..... 20 %
RAFAEL BERCOVSKY
Canning 219
Pilotos, gabanes, etc. ..... 10 %
S. A. BARALDO C.I.
Rivadavia 8810, 8860 y 10829
Art. p/camping ..... 5 % al 10 %
TRICOT ONCE
Pasteur 475
Tejidos de punto, gabanes, sport .. 10 %
VANNUCCI SPORTS S.R.L.
Callao 553
Polo, pesca, deportes ..... 10 %
TESTAI S.A.C.I.I.F.
Entre Ríos 910 - Corrientes 536
Rivadavia 6670 y Cabildo 2172
Contado ..... 5 % ó 10 %



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

1-148

DE LA VIDA ERRANTE

Por EDUARDO ZAMACOIS

DOS o tres viajes largos, por mar, bastarían para documentarnos lo suficiente para componer un *Manual de la salud*. Los médicos, los profesionales de la psiquiatría y los novelistas, debían adorar el mar, porque la enorme sinceridad que hay en él se transmite a nosotros y nos hace veraces. Aquellas máculas morales o físicas que en la tierra llevamos gentilmente escondidas bajo el traje —sin poros ni costuras—, de la más severísima reserva, a bordó emergen y se manifiestan de mil indiscretas maneras.

Al tercer día de navegación, la noble luz meridiana de la verdad comienza a imponerse; los cabellos rizados con rulos se alisan y dan a los semblantes una expresión mística; palidece la púrpura de muchas bocas femeninas; los bellos lunares artificiales se borran o cambian de lugar, y los pseudoelegantes fracasan lamentablemente. Es el mal del mareo quien realiza tamaño milagro. El mareo es una tortura, un *sin sosiego*, una agonía interior, tan fiera, que podría describirse con los mismos rebuscados giros que Teresa de Jesús empleaba para explicarnos su vehementísimo deseo de unirse pronto a Dios. A imitación de la Santa, un mareo podría explicar su aflicción diciendo: *Vivo sin vivir en mí*... Y también, por lo exactamente que define su anhelo de librarse de tan rudo sufrir, hacer suyo el verso: *Me muero porque no muero*. El mareo obliga a la confesión. Los humores se amotinan y también las ideas: éste habla de sus enfermedades; aquel lleva a flor de labio palabras que, a



Para Autoclub
Ilustró Villafañe



no moverse el buque nunca habría dicho; una viajera dejará *sus postizos* en su camarote y no los recobrará hasta el día del desembarco; la conciencia, en fin, es como una cárcel cuyas puertas, dóciles al sésamo del océano, de pronto se hubieran quedado abiertas. Estamos desorbitados; hemos perdido nuestra eubolia.

Este deseo de confesión se acentúa a las horas de comer. Momentos antes de que los camareros sirvan la sopa, aparecen sobre la blancura de los manteles cajitas con píldoras y frasquillos amarillos, verdes, negros o azules, guardadores de misteriosos líquidos. Un poco avergonzados, todos los pasajeros se creen constreñidos a explicar a sus compañeros de mesa, el porqué se medicinan, y cada cual procura embellecer *su gesto*. Quien se queja de reuma, quien de cefalalgia, de disnea... o del hígado...

Otro murmura:

—*Mi salud es inmejorable; desde ayer, sin embargo, mi estómago no trabaja bien.*

Ninguno es franco. Realmente aquellos frasquitos que vemos derramarse gota a gota, como si llorasen, dentro de las copas de agua o de vino, sólo contienen remedios, más o menos ineficaces, contra el mareo; ese terrible azote de los barcos, que, grosero y sucio, y enemigo de toda poesía, nadie se atreve a declarar.

Las mujeres, más artistas, más cuidadosas de *la línea* que nosotros, no hablarán de jaquecas, ni del ácido úrico, ni menos de desarreglos intestinales... ¡Horror!... Ellas están bien, ellas no se quejan de nada, ni siquiera de los pies, que es lo que todas las mujeres (pobres víctimas adorables de la moda) debían quejarse a gritos.

Las señoras hicieron de la terapéuptica un apéndice del arte de tocador, y si se medicinan a bordo es únicamente por estética. De ahí también que prefieran las píldoras a las gotas. Aquéllas sirven mejor para coquetear; una píldora, sujeta entre los dedos índice y pulgar, da ocasión a lucir unos momentos la elegancia de la mano, las sortijas que enjoyan los dedos y el nácar pulidísimo de las uñas; y luego sostenida entre los incisivos, servirá de pretexto para mostrar, como en una sonrisa, la blancura de los dientes.

Las mujeres, según ellas nos cuentan, se medicinan exclusivamente para engrosar o para enflaquecer; según... Pero en esto su vanidad deslizará un alquitarado contrasentido. Una señora gorda, que ha llegado a extirpar de su escultura la línea recta, y cuyos noventa y tantos kilos surgen triunfales a primera vista, nos dice con el más delicioso aplomo:

—Los médicos me han recomendado estas píldoras para engordar. El mar no me prueba. En estos cinco días que llevamos de navegación, *me he quedado en la mitad.*

La miramos, procurando disimular la sorpresa que nos produce su revelación. *¿Cómo estaría antes?...* —pensamos. Y yo, observador curioso, examino la cajita del medicamento que toma, y me llevo su nombre en la memoria por si algún día una flaca auténtica me pidiera un consejo para embarnecer.

En otro viaje, una señorita delgada, trágicamente delgada, nos decía:

—*No se asusten ustedes al verme tomar estas píldoras; no son venenosas. Las tomo para enflaquecer...*

Y nos registraba los ojos, procurando adivinar si la seriedad con que la escuchábamos era cortesía, o si efectivamente nos *tragábamos la píldora.*

Continuó, palpándose el seno:

—*Apenas me embarco, comienzo a engrosar... ¡Qué aflicción!... En menos de una semana todas las blusas me han quedado estrechas...*

Lo interesante es que estas píldoras —seguramente purgantes— con que la señorita ahilada pretendía enflaquecer, eran las mismas que la señora obesa decía que utilizaba para engordar.

Lo cual demuestra que en el mar vacila y naufraga todo, menos la coquetería femenina; y antes se marearán los peces que las mujeres renuncien a su excelsa decisión (que es misión de arte, apostolado de belleza) de parecer bonitas. Grecia lo dijo: lo primero que la madre Venus hizo, al salir de las aguas, fue mirarse al espejo. •



Palacios de cristal y aluminio frente al azul del mar más intenso del mundo.

MIAMI O EL SINO TURISTICO

RUTAS DE SOL

El paisaje de La Florida es un espejo de paraísos

Por GERARDO ALVAREZ GALLEGO *Para Autoclub*

SI puede hablarse de un milagro turístico, ése se ha dado en Miami. Ciudad que, en medio siglo, pasó de aldeón indio a cosmópolis sureña de Norteamérica. Porque la capital del Condado de Dade —que tomó su topónimo del capitán en la Guerra de Secesión del mismo apellido— érase, hace pocas docenas de años, un mero burgo de pescadores pieles rojas. Los cuales habían de alumbrarse de noche con las farolas que advertían la presencia de culebras y caimanes en el gran arenal poblado de chozas de pajabarro. Por el Indian River navegaban piraguas, hechas de árboles ahuecados. Había que adentrarse en el Atlántico salvaje para pescar el cherno y el pargo del Trópico. Luego el *Ocean pearse* o el *Flounder* debían enterrarse en la arena, primitivo modo de conservación del pescado.

Pero ya una luz vivamente dorada encendía los pinos de orillamar. Era el arco voltaico del solazo tropical que llevó a los Estados Unidos a cambiar por el administrativo *The Sunshine State* el originario y vege-



El Indian River de los antiguos pescadores pieles rojas, convertido en el paraíso de los flamingos.

tal topónimo de La Florida, como acertó a denominarla su descubridor un hidalgo de Castilla, capitán de Yala, en Puerto Rico, que se apellidaba Ponce de León. Todo el territorio era *como un jardín florido.*

Bajo el eterno verano indio, la antigua Chaca Briaca, por el lado de las Islas Lucayas, ofrecía su *perenne primavera, movida por el suave murmullo del céfiro, habitada por garzas azules* —único ejemplar de este color en toda América— *poblada por palmeras gigantes.* Una *nueva Castalia, Fuente de Juventud, capaz de restituir la salud y el vigor a quienes bebían sus aguas,* como romanceaban las primeras misivas de Bernardino de Quesada a la *Sacra Cesárea Corte,* contando las maravillas del Descubrimiento. Corría el año de gracia de 1512. En las carabelas mandadas por Antonio de Alaminos, a bordo de una de las cuales Don Juan Ponce avizoraba la rada de San Germán, el compañero de Colón en su segundo viaje a las Indias Occidentales topó, avanzando con rumbo norte, la península que él creyó isla. *Refulgente cromatismo, paradisíaca vegetación, cambiantes metales de fronda, fascinante luminosidad como de horizonte bruñido en oros,* describíale a su Majestad Carlos I, el deslumbrado descubridor, según historia el cronicón real de Antonio de Herrera.

Cuatro siglos después, un aburrido millonario yanqui, impedido de emplear sus vacaciones en Europa, como acostumbraba, porque había estallado la Primera Guerra Mundial, cayó por Miami, huyendo de Wall Street. Fue el verdadero descubridor del tesoro climatológico de la futura gran City. Dando el ejemplo, mandó alzar su casa de la calle Flager —que sigue llevando su nombre a lo largo de la medular vía que divide a la ciudad por gala en dos: North y South Miami— e invitó a sus colegas ricos, que tampoco podían viajar por entonces a Europa, a que fabricasen sus residencias de recreo en el mismo lugar, bien seguros de que no hallarían otro más *pleasant.* Y ocurrió como en los cuentos de hadas. Del medio centenar de casas de lujo —de lujo para aquel tiempo— salió la maravillosa edificación de hoy.

Capitalidad interamericana

Lo más curioso de los últimos años de Miami es su creciente latinización. Se habla, cada vez en mayor proporción, castellano, al que le llaman, con evidente abuso centralista, *español.* Por las calles, en los *buses* de transporte público, dentro de los enormes *Groceries* o en las *Drugstores* —que, aunque dedicadas a productos farmacéuticos, es donde se hallan las cosas que no se venden en ninguna otra parte, desde cuadros al óleo hasta novelas sicalípticas— se escucha un *español* de acento cubano, mejicano o dominicano, pongamos por más próximo, pero igualmente chileno, colombiano o argentino, sobre todo en los veranos del almanaque (decimos del *almanaque,* porque aquí todo el año es verano). Para abundar en la frecuencia y abundancia idiomática latino-americana, añadamos que hay cines en *español,* o que al menos, en la consabida lengua de Cervantes pasan los rótulos de sus *films* hollywoodenses. No existe Banco, almacén mixto, tienda de ropas hechas, agencia de automóviles usados, que no ostente, a la entrada, un letrero, bien visible, que diga: *Se habla español.* Hasta extremo tal, que un columnista del *Miami Herald* —por cierto, fluido y fino humorista, de los que tanto florecen en Yanquilandia— ironizaba un día, diciendo que lo que ya hacía falta en Miami era anunciar en todas partes: *Here we also speak English...* La parla de Castilla se ha intensificado con la afluencia del exilio cubano, si bien todos los cubanos hablan inglés, y los niños de manera tal que han olvidado ya su castellano nativo. Pero antes ya de la transmigración de Cuba, el *español* estaba en Mia-

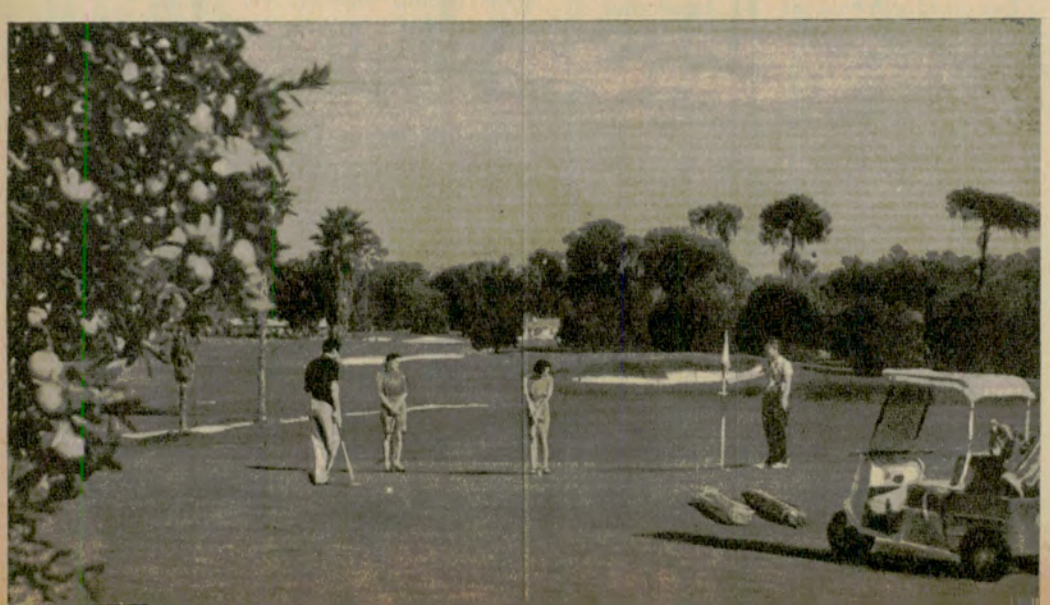


Playas y más playas en que el bañista ocioso puede sumergirse todo el año.

mi muy extendido, y su cultivo proviene de la situación geográfica de La Florida en general y de Miami en particular, por ser éste el gran vestíbulo —casi el *lobby*— de la entrada a Angloamérica desde Hispanoamérica. En el vasto Aeropuerto Internacional —el tercero en importancia en los Estados Unidos— no transcurre un cuarto de hora, de día o de noche, sin que aterrice o despegue alguno de los poderosos y numerosos *jets* que van o vienen hacia o desde las 19 Repúblicas del hemisferio, excluida la de Cuba, con la cual la comunicación era más frecuente que con ninguna otra latino-americana cuando Rancho Boyeros oficiaba también de enlace entre las dos Américas. El *International Aiport* de Miami ha logrado cifras de recaudación, por pasaje o carga, que solamente Washington o New York superan. Véanse algunas, tomadas del último año el *Rapport* publicado por la Autoridad Portuaria. El aumento registrado (20 por ciento más que en el ejercicio anterior) totalizó los 5.997.514 viajeros; y la carga pasó a sumar 288.472.275 libras. Y todo ello sigue *in crescendo* y dando lugar a que la estructura del aeropuerto tenga que crear a cada nuevo año más andenes, más rampas, más alardes de mecanización, mayor número de servicios de televisión, más escaleras mecánicas, etc. La instalación de los más nuevos sistemas triunfa allí antes que en ninguna otra parte de la Unión. La cocina de uno de sus hoteles, por ejemplo, es la más moderna que en su clase existe en el mundo. Oficinas particulares y públicas se extienden en un área incalculable para quien no la haya visto. Para el parqueo son ya suficientes los grandes espacios interiores y exteriores. No se exagera diciendo que el Aeropuerto y sus aledaños resulta mayor que una provincia de las que hay tantas.

Y considérese que el de Miami no es el único aeropuerto del Condado; existen los de Opa-Locka, Tamiami, Homestead, General Aviation Venetian Causeway, amén de los particulares.

Desde luego, no es un tópico de propaganda recalcar que Miami nació con un sino turístico en la frente. Y aunque su elevación a cosmópolis fue obra de los hombres, ha sido su emplazamiento continental el que le ha conferido esa especie de capitalidad interamericana, que puede ostentar con exclusividad inobjetable. Su población flotante aumenta y aumenta por eso, y, en consecuencia, la fija latinoamericana, poderosa contribución de enclave y naturaleza a su turismo. O a sus turismos, como



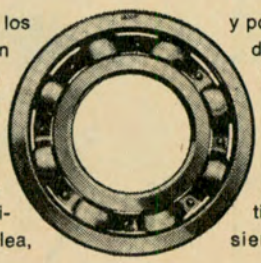
...y en Miami, como en cualquier parte de La Florida, hay un campo de "golf" en cada esquina.

sería dable pluralizar. Porque hay, por lo menos, dos: uno el invernal en el calendario, que es el que atrae a las gentes —ya no sólo millonarios— a Miami desde noviembre a marzo; buena parte de ese turismo de lujo, que iba a invernar a las Bahamas, a Puerto Rico, a Curaçao o a Cuba, se queda hoy en Miami. Y además de ese turismo yanqui, que se acoge a la soleada tibieza, cuando no al calor tórrido en pleno diciembre, de este Miami de permanente vernalidad, corre un turismo auténticamente veraniego de otra procedencia y de mucho menor costo. Es el que llega de América Latina, empero la carestía del dólar. Miami se pone a tono con ese excursionismo, simplemente curioso o marcadamente pedagógico, y rebaja notoriamente, en los meses de estío, con una excelente política comercial, los hoteles que, por ser demasiado caros, no se cierran en el verano. Al nivel de los hoteles se sitúan los restaurantes y las cafeterías —que no han logrado ser lo uno ni lo otro— pero que expenden sus *lunchs, table-middays* o simplemente *hamburguers* y *hotdogs* por centavos. Aparte de ese turismo que viene desde Sudamérica, —y hasta desde Europa—, Miami es buena sede para Congresos Internacionales. Y no hay que decir que, para conocimiento de sus instituciones culturales y, sobre todo, artísticas, sus excelentísimos sistemas de enseñanza, sus métodos de investigación médica o simplemente el perfeccionamiento de su idioma nacional. Miami es vía, y también destino, de los cursos especiales que para extranjeros organizan en el verano de fuera, *Colleges, High Schools* y Universidades.

El auto, vehículo ideal

Una cosa se permite el cronista recomendar a los turistas de todo jaez: que dejen sus aviones desde el instante en que aterricen aquí. Más que en ninguna parte, el automóvil se ha hecho para Miami, La Florida y toda la anchura de los Estados Unidos. Constituye un pleonasmo esta afirmación. Ya sé, ya sé que el automóvil es el vehículo ideal. Sustituyó a la diligencia, tan pintoresca, lenta y fachendosa, sin la cual no hubieran existido los grandes novelistas franceses, tipo Dumas, y venció a su rival, el tren, también sujeto de una abundantísima literatura. Ya se sabe que el auto fue una invención mucho más de artistas que de mecánicos. El paisaje en ferrocarril, amén de otros inconvenientes, viene dado a trozos, a tajos, a cortes de película; el del avión, a no ser las fantásticas ciudades de niebla que a veces se sobrevuelan, no existe. El único paisaje que se puede contemplar de arriba abajo y de este a oeste, nos lo proporciona el automóvil.

Pues bien, amigos: lo mejor que hay que ver en los Estados Unidos, aunque esto no se haya propagado y hasta parezca una hipérbole, es el paisaje. No hablemos del floridiano, espejo de paraísos. Todo cuanto hay que ver superioramente en los Estados de la Unión es paisaje. Se tiene, generalmente, a los Estados Unidos por un país en el que se han reunido medio centenar de ellos por ver si lograban constituir una nación. Tal tesis todavía no se ha verificado. Mas no se sabe, y aún se guarda celosamente el secreto, de que, en cambio, con una simbiosis perfecta, los Estados Unidos han conseguido coleccionar los mejores paisajes del mundo, llámese este mundo, por poner sólo tres ejemplos, Italia, Francia o Galicia. Los Estados Unidos presumen de sus ciudades mecanizadas o de sus industrias automatizadas. Falso. Lo más maravilloso que posee, apartándose precisamente de unas y de otras, es su dinámica natural. Desde La Florida arriba puede, transitando carreteras espléndidas, corroborarlo cualquier automovilista, y nada más que los automovilistas. Véanlo ustedes, admirados argentinos. Y si no resulta cierto, el autor acepta, sin litigio, la responsabilidad civil de cualquier querella que por dolo sean ustedes capaces de entablarle. •



★ NIELSEN

SKF

AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA

Hoy puede decirse que los rodamientos constituyen un elemento básico en toda industria moderna. SKF, el mayor fabricante mundial, tiene siempre el rodamiento adecuado para cada uso. Por la alta calidad de los aceros que emplea, y por la insuperable precisión de sus productos, SKF juega un rol de creciente importancia en la vida industrial de todo el mundo asegurando a toda maquinaria una larga vida, continuidad en servicios y un siempre eficaz desempeño.

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A. Com. e Ind.

K 423

Apuntes Catalanes



Imponente templo de la Sagrada Familia de Barcelona, de espectacular arquitectura.

NO sé que extraña identificación siento con las ciudades así que voy conociendo, no precisamente como ir en ellas a tal o cual sitio de mi interés, sino cuando comienzo a familiarizarme con los nombres de sus calles. Las de Barcelona, ya se trate de las monumentales avenidas del Ensanche, ya de pequeñitas arterias del ayer, narran bien los azares de su agitada historia, las vocaciones de sus gentes, las razones de credo político o religioso, sin contar aquellas cuya nomenclatura responde únicamente a arbitrios seculares. Nombres de músicos, escritores, reyes, nobles o publicistas se avecinan, en la planta irregular de la ciudad, con otros que señalan características urbanas, leyendas perdidas en las centurias y rescatadas por la poesía, pueblos que pasaron dejando su signo en la piedra y en los rostros. Natural resulta, pues, que cerca de las de Balmes, Menéndez y Pelayo o Martínez de la Rosa, se abra la de Séneca, aledaña a la plaza de Gala Placidia, y que la de Enrique Granados sea una ágil vía neurálgica. La de los Almogávares pierde su paz con el ajetreo de la Estación del Norte, mientras la de Juan de Austria, luego de Lepanto, exaltan al protagonista y a la hazaña que rememoró Cervantes como la más ilustre ocasión que vieron los siglos. Por ratos se trata de monarcas, empinados cortesanos, caballe-

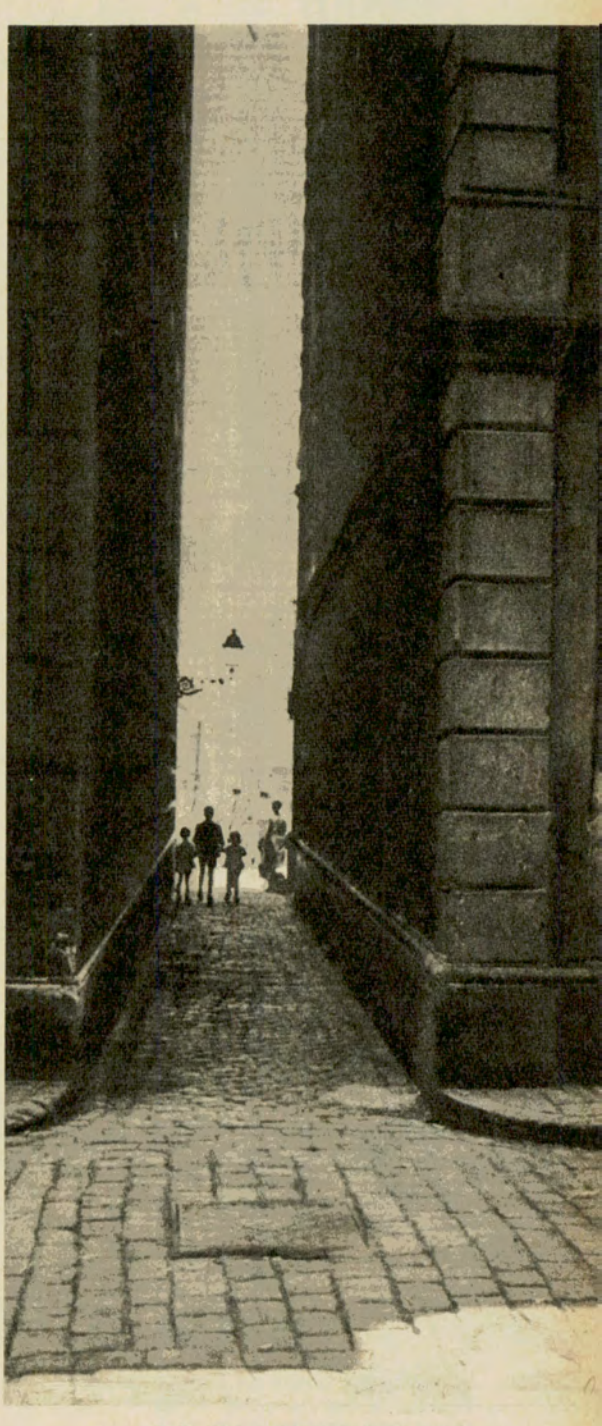
LA CIUDAD QUE SE CONTEMPLA DESDE LA MONTAÑA

Barcelona ofrece al viajero una amplia gama de historia y paisaje

Por
NOEMÍ
VERGARA
DE BIETTI

Para Autoclub





Calle típica del viejo barrio de Barcelona, con sus altos muros y tradicional farol.

ros de pro: de la Princesa, de Jaime I, de Violante de Hungría, del señor de Barrell o del Conde del Asalto, especie de avenida central de cierto barrio mal afamado. La Layetana recuerda al primer núcleo de habitantes que se asentó a orillas del mar; las "rondas" de San Antonio, San Pedro, San Pablo o San Antonio María Claret, la raigal vertiente religiosa del catalán; las de la Platería, del Comercio, de las Moscas, o de la Seca, se me alcanzan fácilmente en sus símbolos, pero las de las Tapias o del Olmo, en su aparente sencillez criptográfica me dan bastante que pensar... A otras place simplemente decirlas: Paseo del Angel, Calle

LA CIUDAD QUE SE CONTEMPLA DESDE LA MONTAÑA

Mayor de Gracia, de Roger de Flor, el de las ilustres hazañas marineras, o de Ataulfo, aquel rey visigodo que concluyó, con su muerte en Barcelona, sus célebres conquistas.

Anchas, angostas, muy largas, muy breves, en general muy soleadas, ya asomándose, al mar, ya acurrucadas en los coloridos barrios artesanos, ya abiertas cerca de la Plaza de Urquinaona o en las Faldas de Tibidabo, donde moran los poderosos, muestran, de habitual, el trazo anárquico de las centurias y de las empresas colectivas, ostentando idénticos rasgos vitales, de ajetreo, de vocación para el hacer que tipifica a las gentes de la populosa urbe. Pero existe una, muy, muy pequeña, se dijera que arriesgando extraviarse en la monumentalidad barcelonesa, aliñada, cuidada, mimada por todos. Cerca de las de la Paja, de los Baños Nuevos y de San Severo, con sus ¡ay!, tentadoras casas de antigüedades, a la sombra de la gótica basílica de los Reyes, naciendo en la Plaza del Pino, está la de Petritxol, de honda entraña en la historia local y a la que el gusto de las gentes mantiene pulquérrima, deliciosa: muy estrecha y muy corta, con los frentes encalados, la gracia coqueta de sus diminutos negocios, la luz que se vuelca en haces abundantísimos. Al recorrerla parecen acompañarnos las sombras ilustres de los que allí vivieron recordados por la gratitud popular, en finas mayólicas junto a sus puertas: Angel Guimerá, Puiggari, mecenas de artes y letras, Leandro de Moratín... Olvidarla es olvidar un pedazo cálido del alma de Barcelona.

La Barcelona obrera, burguesa o noble; la recóndita y la febril; la marina o la continental; la de los oficios y los gremios, la de las grandes y pequeñas transacciones comerciales; la fabril, emporio famoso de Europa; la Barcelona con su historia y su leyenda, todas, están prietas en el espíritu de sus calles que sin duda resume, por su encanto y sugestión, ésta tan menuda de Petritxol, para cuya pintura ayuda la sabiduría del Arcipreste: "en pequeña redoma yace gran resplandor"...



La sombreada rambla de los Estudios de Barcelona, uno de los paseos más populares de la ciudad condal.

La sardana

Se hundía el crepúsculo en una de las vastas y acogedoras plazas donde parecía que la luz primaveral se detenía, morosa antes de morir, junto a aquella palmera o cerca de ese banco. Una banda popular, del tipo que semanas antes escucháramos en Tarragona, ejecutaba motivos habituales del folklore local, tan rico y de tan antigua trayectoria. No más de once músicos, con trompetas, trombones, el suave *flabiol* y la ruidosa *tenora* que contrasta, lanzaban al aire sus sones cuando de una de las calles laterales desembocó un fresco racimo de muchachos y muchachas, Quitando sus zapatos habituales, calzando luego algunos las alpargatas, descalzos otros, se tomaron de la mano formando un corro, *una colla*, y, brazos en alto, aguardaron los acordes iniciales de la orquesta callejera, *la cobla*. Comenzó entonces la danza, esa vieja danza de posible origen ampurdanés, que se baila aristocrática, pausada, ceremoniosa, alternando los pasos *curts* con los *llargs*, tornándose cada vez más suelto su ritmo, así que las piernas se agitan libres, ligeras, casi sin rozar el suelo. Como quienes cumplen un rito, los oficiantes permanecen graves, soñadores, mientras la rueda se agranda con el arribo de nuevos compañeros, cordialmente acogidos en el democrático conjunto. Los transeúntes se de-

tienen; más de uno, curtido por una vida de faenas, revive sus días mozos en tanto se desgrana la sardana, *la más pura expresión plástica del genio catalán*. Lejos alguien canturrea una canción triste. El entusiasmo de unos, la nostalgia de otros, el interés de todos pone una nota distinta en el ánimo de este pueblo, que a semejanza de su sardana, marcha tomado de la mano hacia el porvenir. Mientras, la tarde se pierde, ahora con prisa, en una de esas vastas y acogedoras plazas barcelonesas.

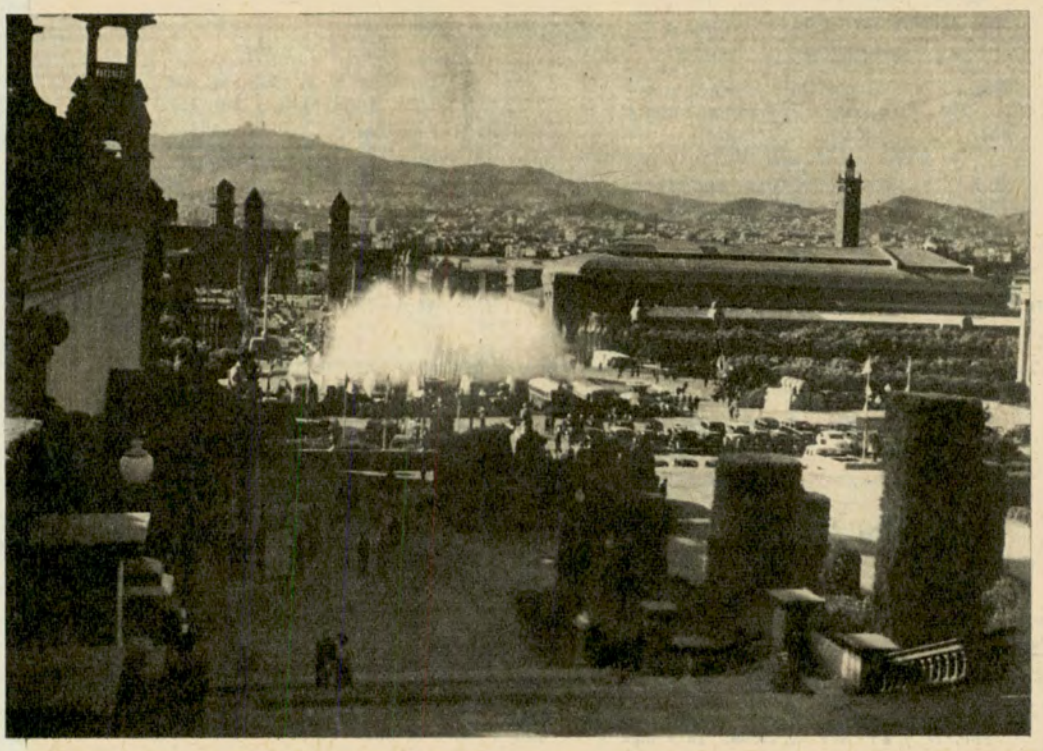
En el Montjuich

Al fondo de la plaza de España, muy grande y muy bella, al pie mismo de la monumental fuente que de noche ofrece un espectáculo fantasmagórico con los originalísimos juegos de luces, obra del ingeniero Buhigas, nacen las anchas escalinatas que conducen al Montjuich, monte judío, otrora ciudadela militar y hoy asiento de la Exposición conocida como del Pueblo Español, del Palacio Nacional que cobija los inestimables tesoros del Museo de Arte de Cataluña, los maravillosos jardines proyectados por Forestier, el Estadio y el Teatro Griego, sede, durante el estío de representaciones clásicas.

Una visita al Pueblo Español resulta indispensable para conocer calles, plazas, mansiones y viviendas populares de Castilla, Aragón, Andalucía, Cataluña, Galicia, Navarra, Extremadura y las Baleares, presentadas en una especie de antología de la arquitectura nacional. Perecedera labor, hecha para la Exposición Universal de 1929, decidió conservársela, juzgando el singular éxito de la empresa que cumplieron Miguel Utrillo, Ramón Raventós y Xavier Nougués al lograr ofrecer, en un solo bloque y en reducido espacio las infinitas variantes sobre el tema que se registran en España.

Pero es el Museo de Arte Antiguo, a media montaña, cara a la Exposición, el que sin duda detiene por igual al curioso, al hombre de estudios y al amateur de historias y arte. Atesora la mejor colección de tablas conocidas, de frontales de altar procedentes de una serie de iglesitas románicas pirenaicas en la región de Cataluña, así como de frescos, arrancados de sus paredes y puestos nuevamente sobre habilísimas reconstrucciones de ábsides, tímpanos, o muros, en el Museo. Los de Santa María de Tahull, San Quirico de Pedret, Santa María de Aneu, Santa Eulalia de Estaón o Esterí de Cardós, revelan cómo indoctos pero intuitivos artistas, posesos de grande fe, fueron animando, durante el XIII, el XIV y el XV, aquellas imágenes del Pantecrator y Omnipotente dentro de su óvalo almendrado, de la Virgen, también circuida por uno, y trono sedente, sosteniendo al Rey de Reyes entre los brazos, de los Apóstoles a ambos lados y en grupos superpuestos de doble hilera. Las representaciones de cuerpos alargados, grandes ojos, curiosas formas de cabezas y cabellera peinada hacia atrás, cobran singularísima sugestión, a la que no es ajena el juego de ocres, tierras y cierto gris azuloso. Pero no sólo escenas de los Evangelios —las de Santa Eulalia de Estaón muestran la más completa y terrífica visión del Apocalípsis— o momentos de la Pasión del Salvador y de los santos, en su rígida y primaria simetría se descubren allí, sino que al liberar el pintor su capacidad de creación saliendo del tema sacro, anuncia los albores de un arte narrativo fresco, encantador, que cobrará plenitud en la época gótica y que puede aceptarse como el arranque de toda la pintura moderna. La gama cromática de estos frisos se enriquece con instantáneas de la vida cotidiana, cacerías, cortejos y otros aspectos del complejo mundo feudal. Las figuras siguen, sí, siendo planas y todavía rústicas, pero el calor de la vida popular se enciende en ellas: tal los de San Juan de Bohí, donde destacan, dentro de un círculo de espectadores, representaciones de tres juglares que hacen juegos de bolos y de espada o leen poemas.

Desciendo lentamente las escalinatas del Montjuich. Atrás, las bellezas de ese museo, una palpitación del ayer que parece avivar el presente; ante mi vista, el Tibidabo, a mis pies Barcelona, imponente en su hormigueo incesante. La saludo con la voz de su poeta: "Feliz la ciudad que tiene una montaña al lado, porque podrá contemplarse a si misma desde las alturas... •



Vista de la ciudad de Barcelona desde las alturas del Montjuich. En primer término se observa el recinto de una feria.



Banda popular, que ejecuta en público motivos habituales del folklore catalán.

SERVICIOS VARIOS QUE PRESTA EL A.C.A. A SUS ASOCIADOS

RESTAURANTES Y BARES

SEDE CENTRAL
Av. del Libertador 1850, 9º y 10º pisos. Restaurante y Confitería. - Roof Garden. Habilitado todo el año.

ESTACION FLORES
Av. Rivadavia esquina José Martí. Restaurante, Confitería y Bar. Habilitado todo el año.

CENTRO TURISTICO DEL DELTA
Sobre margen izquierda del Río Luján. Restaurante, Confitería y Bar. Habilitado todo el año.

LUJAN
Anexo a la Estación Caminera. Ruta Nacional Nº 7, Km. 62,1, tel. 3. Restaurante, Bar y Proveeduría. Habilitado todo el año.

PUNTA CHICA
Sobre ribera del Río de la Plata, altura Estación Punta Chica (F.C.G.B.M.). Restaurante y Bar que funcionan en temporada estival los días sábados, domingos y feriados.

ESTACION CORDOBA
Av. General Paz y Humberto 1º, tel. 4636 y 4713. Restaurante y Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION CORRIENTES
25 de Mayo y Mendoza, tel. 4545 y 5958. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION CONCORDIA
(E. R.). Pellegrini y Corrientes, tel. 3478. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION GUALEGUAYCHU
(E. R.). Urquiza y Chacabuco, tel. 2788. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION MENDOZA
Av. San Martín y Amigorena, tel. 44900 y 44901. Restaurante y Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION 9 DE JULIO
(B. A.). Ruta Nacional Nº 5, Km. 265,3, tel. 294. Restaurante. Habilitado todo el año.

ESTACION OLIVOS
(B. A.). Av. Libertador Gral. San Martín 2362, tel. 791-2121/4095. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION PARANA
(E. R.). Laprida y Buenos Aires, tel. 11522 y 11319. Restaurante. Habilitado todo el año.

ESTACION PASO DE LOS LIBRES
(Ctes.). Ruta Nacional Nº 126, tel. 8. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION MAR DEL PLATA
Av. Colón y Santa Fe, tel. 2-0031/2/3. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION RESISTENCIA
(Ch.). 9 de Julio y Av. Italia, tel. 4066. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION RAFAELA
(S. F.). Av. Santa Fe 705, tel. 1714. Bar. Habilitado todo el año.

ESTACION ROSARIO
(S. F.). Bv. Oroño y 3 de Febrero, tel. 41278/9 y 67385. Restaurante y Bar. Habilitados todo el año.

EST. S. MIGUEL DE TUCUMAN
(T.). Crisóstomo Alvarez y Jujuy, tel. 16049 y 16522. Bar. Habilitado todo el año.

BUFFETS

Este servicio se presta en toda la red de estaciones camineras del A.C.A.

PELUQUERIAS

SEDE CENTRAL
Av. del Libertador 1850, Piso 2º. Caballeros. Habilitada todo el año.

ESTACION FLORES
Av. Rivadavia esquina José Martí. Damas y caballeros. Habilitadas todo el año.

ESTACION CORDOBA
Av. General Paz y Humberto 1º, tel. 4636 y 4713. Caballeros. Habilitada todo el año.

ESTACION MAR DEL PLATA
Av. Colón y Santa Fe, tel. 2-0031/2/3. Caballeros. Habilitada todo el año.

ESTACION MENDOZA
Av. San Martín y Amigorena, tel. 44900 y 44901. Caballeros. Habilitada todo el año.

ESTACION ROSARIO
(S. F.). Bv. Oroño y 3 de Febrero, tel. 41278/9 y 67385. Caballeros. Habilitada todo el año.

RECREOS

CENTRO TURISTICO DEL DELTA
Sobre margen izquierda del Río Luján. Restaurante, Confitería y Bar. Habilitado todo el año.

LUJAN
Anexo a la Estación Caminera. Ruta Nacional nº 7, Km. 62,1, tel. 3. Restaurante, Bar y Proveeduría. Habilitado todo el año.

PUNTA CHICA
Sobre ribera del Río de la Plata, altura Estación Punta Chica (F.C.G.B.M.). Restaurante y Bar que funcionan en temporada estival los días sábados, domingos y feriados.

PUNTA LARA
Anexo a la Estación Caminera. Balneario Punta Lara, Av. Costanera. Bar. Habilitado todo el año.

ING. MASCHWITZ
Anexo a la Estación Caminera. Ruta Nacional Nº 9, Km. 44, tel. 4039. Bar. Habilitado todo el año.

CHASCOMUS
Av. Lastra 57. Alquiler de botes para pesca. Habilitado todo el año.

TIMBUES
Sobre Ruta Nacional Nº 11. Rosario-Santa Fe. Servicio de minutas. Habilitado todo el año.

CAMPAMENTOS

SAN CLEMENTE DEL TUYU

MAR DE AJO
Anexo Proveeduría.

VILLA CARLOS PAZ
A orillas del Lago San Roque, Ruta Nacional Nº 20. Anexo Proveeduría. Estafeta Costa Azul.

¿Sabía usted que . . .

el agua podría cubrir el planeta con una capa de tres kilómetros de profundidad si todas las tierras fueran llanas?
¿La aguja voladora puede nadar hasta a 80 Km/h?
¿Una de las olas más grandes de que se tiene noticia midió 34 metros de altura?

Para conocer más detalles fascinadores sobre el mar, suscríbase ahora a la

Colección de la Naturaleza de LIFE EN ESPAÑOL

y reciba como primer volumen

EL MAR

Entre los volúmenes que se publicarán a intervalos de dos meses están:

LAS MONTAÑAS **EL DESIERTO**
LOS POLOS **EL UNIVERSO**

Sólo en los veinte años últimos ha empezado el mar a revelar sus antiquísimos secretos, y son éstos tan emocionantes, dramáticos y transcendentales como los descubiertos en los vuelos espaciales. Nos dan noticia de ellos el laureado escritor Leonard Engel y la redacción de la revista LIFE en un volumen escrito con claridad e ilustrado profusamente: EL MAR.

En lenguaje fácilmente comprensible, Engel describe la estructura del mundo submarino, sus ocultas montañas, sus profundidades insondables, su pasmosa belleza, la asombrosa variedad de sus organismos, sus increíbles riquezas y lo que éstas pronostican para el futuro del hombre. Este volumen tiene 190 páginas (65 a todo color), más de un centenar de fotografías, pinturas, útiles mapas, dibujos y listas de datos poco conocidos.

Una Colección Ideal para la Familia, Sobre Todo para los Estudiantes.

EL MAR le dará a conocer un original y útil concepto de lo que deben ser los libros sobre la naturaleza: la COLECCION DE LA NATURALEZA DE LIFE, editada por las revistas TIME y LIFE. Estos bellos, duraderos y económicos volúmenes, escritos por especialistas científicos que son a la vez experimentados escritores, aprovechan los variados recursos de las revistas TIME y LIFE, así como su vasta colección de fotografías. Nuevos volúmenes se publican cada dos meses y se le envían a usted para que los examine.



Estoy de acuerdo en ser suscriptor de la Colección de la Naturaleza de Life en Español y recibir EL MAR como volumen de introducción. Les agradeceré también me envíen los sucesivos volúmenes, según se vayan publicando cada dos meses. Caso de creerlo conveniente, me reservo el derecho de cancelar esta suscripción, escribiéndoles a dichos efectos. No envío dinero ahora, lo abonaré cuando reciba EL MAR.

Importe de cada libro - 1925 pesos

Nombre _____
LETRAS DE IMPRENTA

Calle _____ N° _____

Ciudad _____ Tel. _____

Provincia _____ F.C. _____

Remita este cupón a: **TIME-LIFE Books** a/c Acme Agency S.A. C.I. y F.
Apartado Especial No. 245, Buenos Aires

7375

GOODYEAR

la G8... con NYLON 3-T.

ES UNA FIERA

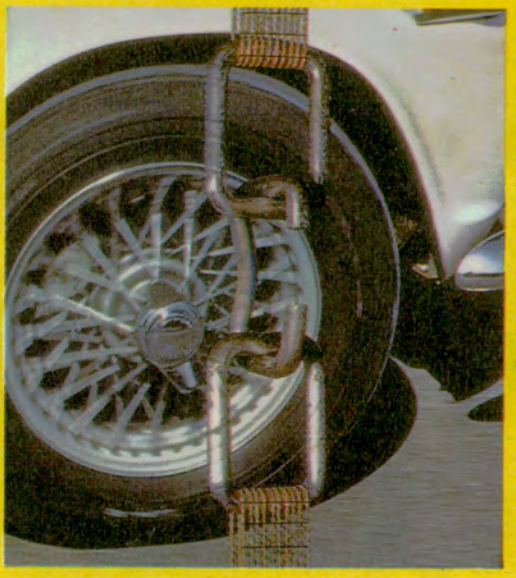
para aguantar kilometraje maneje usted como maneje.













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

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

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

GOODYEAR

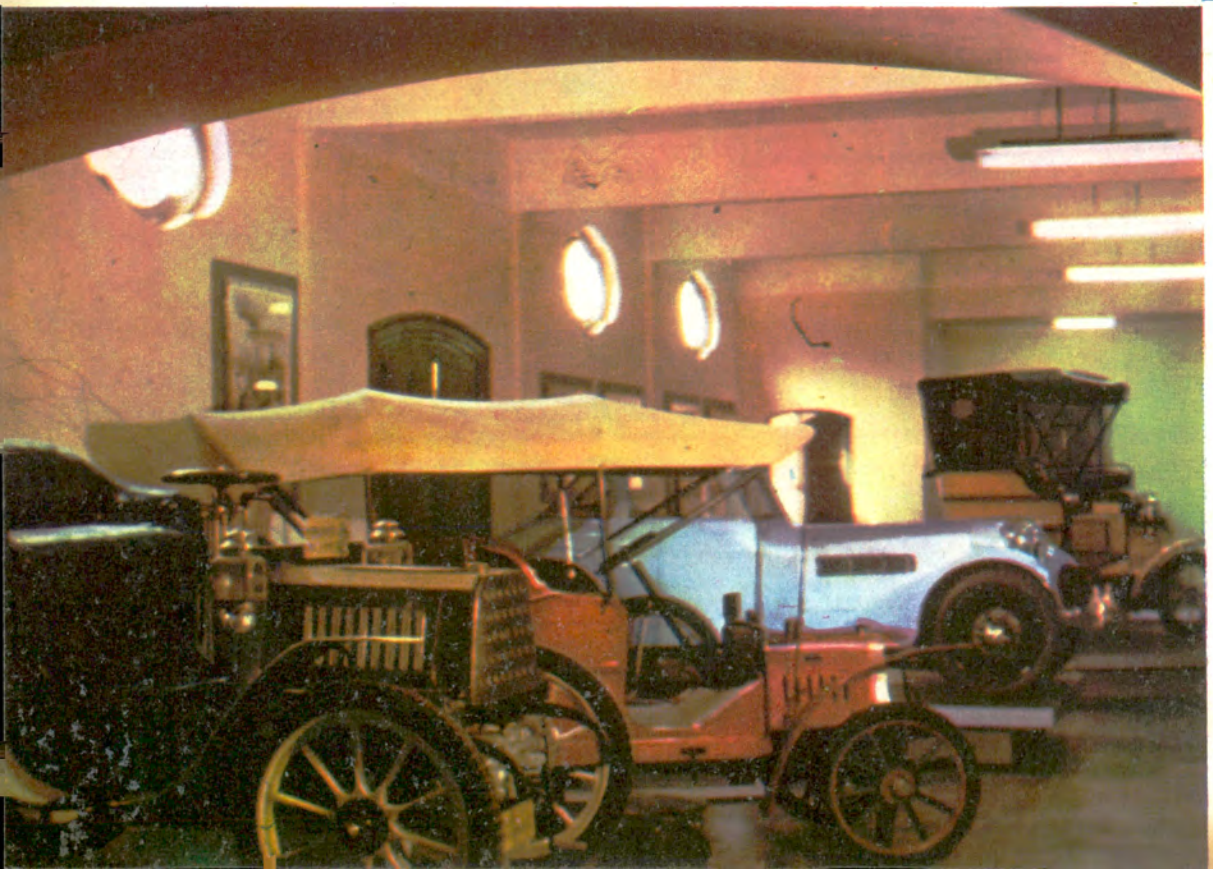


Muy interesante resulta la visita al Museo del Automóvil en la ciudad de Luján. Vemos aquí un detalle de esa histórica exhibición que atrae la concurrencia del público.

DESDE los ya lejanos tiempos de la conquista y cuando los campos de Luján eran vastas soledades recorridas únicamente por los indígenas, comienza la sucesión de acontecimientos que forman la gloriosa tradición del más famoso santuario de nuestro país. En su cuarto siglo de vigencia, el culto a la Virgen de Nuestra Señora de Luján y los sentimientos patrióticos, atraen por igual a millares de visitantes, cuya cifra excede anualmente a los tres millones. Convertida en el centro de mayor atracción espiritual y religiosa de la república, la veneración por la popular imagen ha traspuesto las fronteras y se extiende a numerosos países. Es la patrona de Argentina, Paraguay y Uruguay y



Coches que en su tiempo fueron motivo de admiración por lo audaz de sus carrocerías y la velocidad de sus motores, están aquí convertidos en testimonio de un tiempo ya pasado.



Los aficionados al automovilismo y el público en general que visita el Museo de Luján tienen oportunidad de asomarse a un pasado más o menos reciente que se va convirtiendo en historia.

LUJAN: MAS DE TRES MILLONES DE VISITANTES ANUALES

Es el centro más importante de la vida espiritual y religiosa de la Argentina

Gravitación de la villa en la historia patria

Por GUSTAVO A. GUERRERO

Para Autoclub

fue jurada oficialmente como tal en 1930 con motivo del tercer centenario de su instalación. Es, asimismo, patrona del regimiento 3 de infantería, como lo fue desde 1812 con su comandante French.

Baluarte de la civilización, sirvió de puesto de avanzada y barrera contra los malones. El fuerte Luján juntamente con los de Ranchos, Chascomús, Monte, Salto y Rojas, formaba con otros cinco fortines los estrechos límites protectores de la ciudad de Buenos Aires, hasta muy avanzado el siglo XIX.

Origen del nombre de Luján

El nombre de Luján, que entra co-



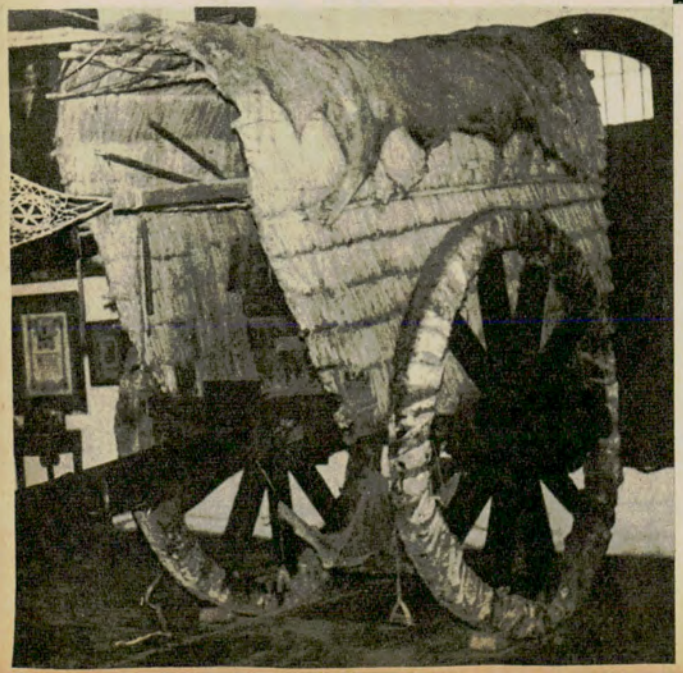
El general José María Paz fue uno de los prisioneros del Cabildo de Luján. El busto del distinguido militar se levanta en uno de los patios del importante museo.
Foto de G. A. Guerrero

El Cabildo de la Villa de Luján, hoy convertido en museo histórico, ha sido testigo durante siglos de importantes acontecimientos de la historia nacional.
Foto de G. A. Guerrero

mo distintivo especial en el reconocimiento de la popular imagen, tiene origen en el río que baña esos parajes, el que luego de recibir las aguas de los ríos Reconquista y Tigre desagua finalmente en el río de la Plata. En la época del descubrimiento fue llamado Río y Valle de Corpus Christi, o del Santísimo Sacramento, pero pronto tomó su actual denominación, como resultado del episodio que pasamos a narrar y que aconteció en sus orillas.

El primer adelantado del Río de la Plata, don Pedro de Mendoza, desembarcó en la zona de lo que hoy es ciudad de Buenos Aires, con una fuerza de dos mil hombres, a principios de 1536. Entre ellos figuraban dos capitanes de apellido Luján —Diego y Jorge—, probablemente hermanos.

La naciente Buenos Aires fue hostilizada de inmediato por los querandíes que poblaban la región. Con el propósito de poner fin a sus ataques, el fundador envió 300 hombres al mando de su propio hermano, Diego de Mendoza. En una de las escaramuzas fue muerto éste y el capitán Diego Luján resultó gravemente herido. Perseguido en esas condiciones, se internó unos 55 kilómetros, hasta dar con un río bastante caudaloso y de barrancas escarpadas, donde se detuvo y murió poco después. Ante este y otros contrastes, don Pedro de Mendoza comisionó una nueva expedición en busca de lugares más propicios, río arriba de la recién fundada Buenos Aires, a las órdenes de Jorge Luján y Juan Ayolas A poco de remontar la costa llegaron a la desembocadura del hoy río Luján y le dieron el nombre de Río y Valle de Corpus Christi, pero poco después se lo cambiaron en memoria del capitán que había expirado en sus orillas, según el testimonio que prestaron a su regreso del Paraguay los hombres de Ayolas.



Histórica carreta del Plumerillo, con ejes de madera. Es el vehículo más antiguo de su clase que se conserva en la República. Sus ejes son de naranjo y sus ruedas de lapacho, sin llantas, con algunas grampas de hierro. Las paredes son quinchadas con parantes de caña tacuara y techo de junco con cueros de potro en su exterior, atados con tientos. Fue utilizada por San Martín para el transporte entre Buenos Aires y Mendoza.
La historia cuenta que el tropero Sosa realizó la hazaña en 45 días de viaje.
El Libertador la recibió en 1813 para su uso personal. Fue construida por el maestro Valentín Millán, al precio de 110 pesos de moneda corriente.
Foto de G. A. Guerrero

Establecido un paréntesis de más de cuarenta años hasta la segunda fundación de Buenos Aires en 1580, el lugar que hoy ocupa Luján fue de nuevo transitado por viajeros y en 1663 el gobernador del Río de la Plata, general José Martínez de Salazar, denominó a esta ruta "Camino real para los reinos de Chile y del Perú", y fue el primero que comunicaba con esas regiones teniendo sus primeras postas en las actuales ciudades de Morón, Merlo y Luján.

Instalación del santuario

Cuenta la historia que hacia 1630 atravesaba las llanuras de la pam-

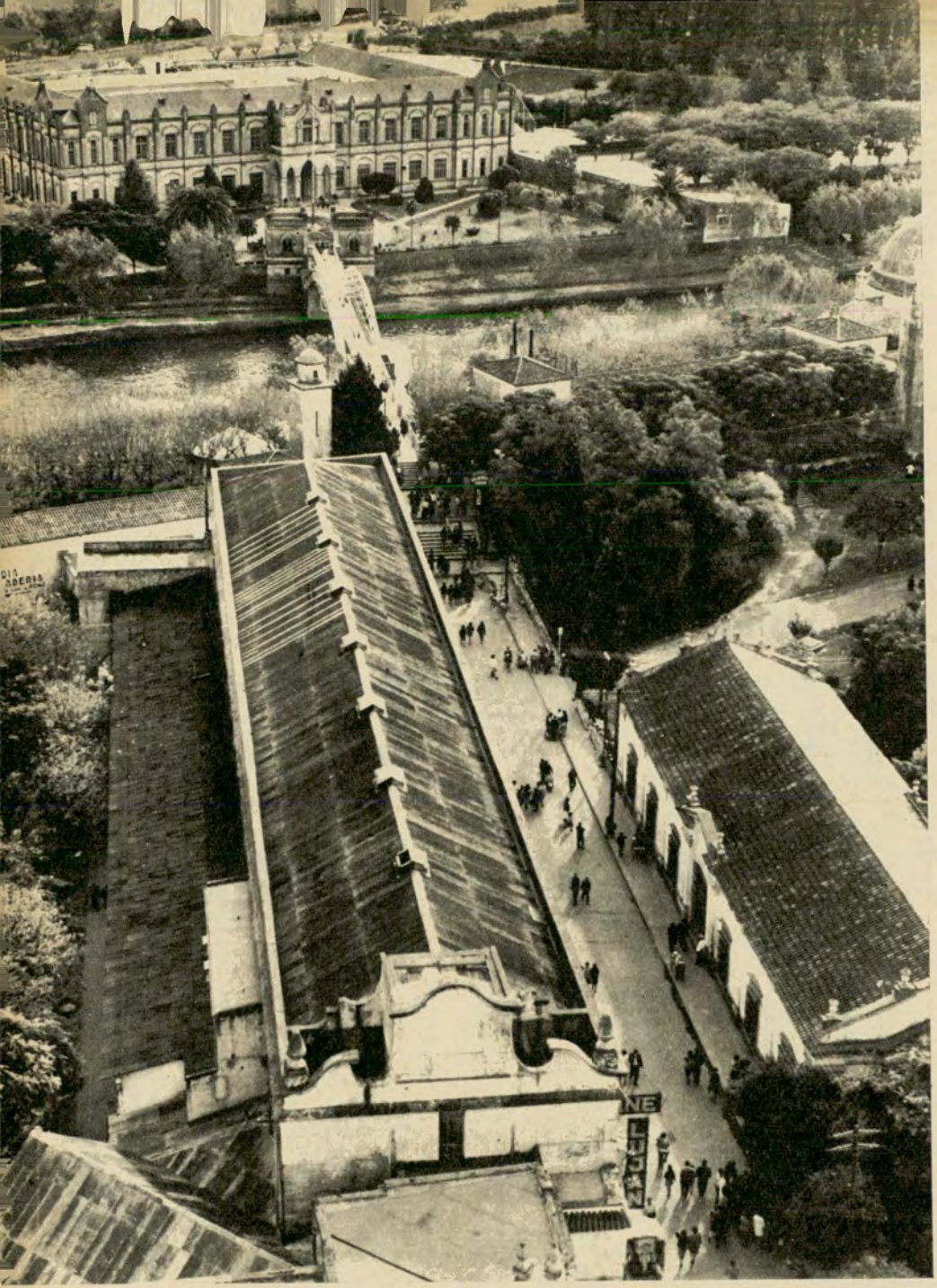
La Basílica de Luján, inaugurada en 1910, es el centro más importante de la vida espiritual y religiosa del país. La imagen que allí se venera es patrona oficial de tres países: Argentina, Uruguay y Paraguay.
Foto de G. A. Guerrero

pa en dirección a Chile y Perú, debiendo pasar por Córdoba del Tucumán, una tropa de carretas tirada por bueyes. En aquel tiempo éste era el único medio de locomoción y en esos vehículos se transportaban mercaderías de todo género, destinadas a los más diversos lugares del camino. Entre esos artículos iban dos cajones que contenían cada uno una imagen de la virgen, encargadas por don Antonio Farías de Sá, poblador portugués, de Sumampa, actualmente en el sur de Santiago del Estero, y remitidas desde Brasil para que sirviesen a los oficios del culto en su estancia. Las carretas habían llegado después de tres días de camino al llamado Paso del Arbol Solo y posteriormente Paso de la Virgen. La caravana vadeó el río Luján y al atardecer se detuvo para pasar la noche en un lugar llamado Cañada de la Cruz, distante poco menos de 25 kilómetros del actual Luján y a la vista de una humilde vivienda habitada por don Rosendo de Oramas, de origen portugués.

A la mañana siguiente, cuarto día del viaje, dispuestos a reanudar la marcha, uno de los carretones que formaba el convoy no pudo moverse del sitio en que se había detenido, sin causa aparente, pues todos los demás vehículos en iguales condiciones se habían puesto en movimiento.

Se acudió entonces al recurso de uncir más yuntas de bueyes y acicatearlos con la picana, y luego descargar gradualmente la carreta hasta dejar en la misma dos pequeños cajones. Todo resultó inútil. Se preguntó entonces qué contenían esos cajones y se comprobó que eran las dos pequeñas imágenes de la virgen destinadas a Sumampa. Ante esa circunstancia uno de los viajeros creyó ver un origen divino al inexplicable suceso y dijo al conductor: "Señor, saque del carretón uno de estos dos cajones y observemos si camina". Pero el resultado fue también infructuoso, y entonces el mismo viajero propuso: "Truéquense, pues, los cajones". Así se hizo. y se puso en su lugar el primero, y ante la sorpresa general, los bueyes tiraron cómodamente, sin ningún estímulo

Sopanda histórica que fue utilizada por Manuel Belgrano en el año 1813. Había pertenecido al mariscal español Santa Cruz. Es el coche más antiguo que se conserva en la Argentina.
Foto de G. A. Guerrero



Vista aérea de los pabellones del Museo Histórico Provincial de la Provincia de Buenos Aires y en el fondo las instalaciones de un colegio religioso.
Foto de Sara Facio

especial. El hecho se atribuyó a un milagro, y pasado el primer momento de estupor se procedió a extraer del cajón la efigie de la virgen, confeccionada en terracota y de poco más de media vara de alto. Ese mismo día recibió los primeros cultos de los creyentes y fue depositada en la mejor habitación de Oramas, que se constituyó así en el primer oratorio que tuvo Nuestra Señora de Luján.

La otra imagen, idéntica a la de Luján, siguió viaje hacia el Norte y con una arria de mulas llegó a Sumampa, y decidió quedarse, no donde la llevaban sino bajo una tala, en cuyo lugar se levantó luego la capilla. Allí se la venera desde entonces con el nombre de Virgen de la Consolación.

Pronto resultó estrecho el recinto de la vivienda de Oramas. Entonces con maderas y juncos traídos desde el delta del Paraná se construyó una ermita de mayor tamaño. Allí permaneció hasta 1671, cuando la imagen fue trasladada cinco leguas, desde la Cañada de la Cruz a la orilla del río Luján, e instalada en una habitación de la estancia de doña Ana de Mattos, donde se inició el culto público. Al año siguiente se comprobó que el oratorio era demasiado pequeño y se construyó una capilla junto a la casa. Allí comenzó a formarse en torno al nuevo santuario el núcleo de una naciente población, origen del Luján de hoy.

Creación del curato

El gobernador Bruno Mauricio de Zabala decretó el 23 de octubre de 1730 la erección de seis parroquias rurales, las primeras que en realidad se crearon en la campaña. Fueron San Antonio de Areco, Monte Grande y Costa, Matanza y Las Conchas, Santiago del Baradero y Arrecifes, Santa Cruz de los Quilmes y Magdalena, teniendo estas dos últimas como anexo, entre otros. el curato de Luján. Así fue creada esta representación, que parece haber sido la más importante del siglo XVIII, con excepción del curato de la Catedral de Buenos Aires.

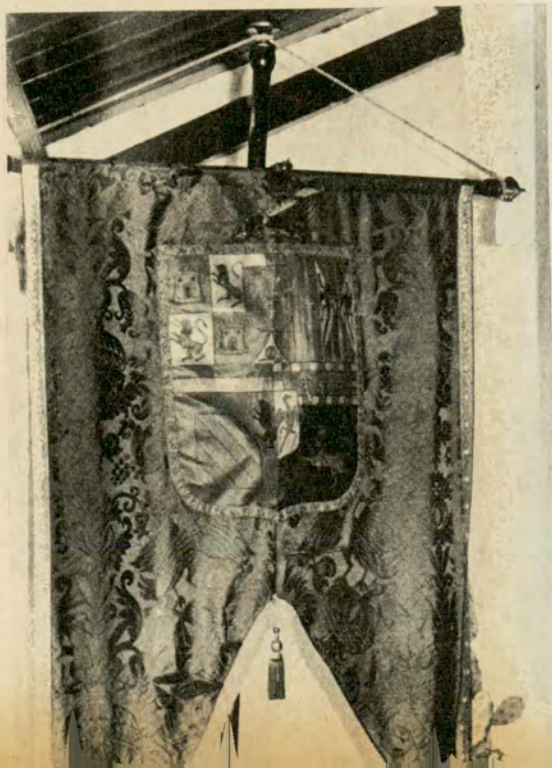
El primer libro de bautismo se inició el 15 de marzo de 1731. Pasado casi un cuarto de siglo más, por iniciativa de don Juan de Lezica y Torrezuri, se comenzó a construir, el 2 de agosto de 1754, un nuevo santuario que se inauguró el 8 de diciembre de 1763, el cual fue refeccionado en 1875.

El gobernador de Buenos Aires don José de Andonaegui elevó el pueblo a la categoría de villa el 12 de octubre de 1755, decisión que fue confirmada por Real Cédula de Fernando VI del 30 de mayo de 1759.

Mientras tanto, el 10 de noviembre de 1755 se nombran a los integrantes del primer Cabildo de Luján, cuya sede comenzó a construirse en 1772.

De acuerdo con antecedentes proporcionados por el Museo de Transportes se recuerda que "las dos resoluciones más antiguas y más importantes relacionadas con los caminos están vinculadas a Luján. porque ese paraje era el eje por donde giraban los caminantes y el comercio

Estandarte del antiguo Cabildo de la Villa de Luján, que se conserva en una de las salas del Museo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
Foto de G. A. Guerrero





La Casa del Virrey, llamada así porque en varias oportunidades vivió allí el marqués Rafael de Sobremonte. Actualmente, ese edificio típico de la época colonial ha sido transformado en museo.
Foto de G. A. Guerrero



Pabellón de la Playa Mayor 1800 del Museo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. En primer término un reloj de sol de la época colonial.
Foto de G. A. Guerrero

para el interior del país y sus fronteras, a lo que debe agregarse que el primer puente que se tendió en nuestro país fue sobre el río Luján, construido en virtud de una real cédula del rey de España Fernando VI, del año 1755.

Años antes, dice la misma fuente en 1668, un vecino y estanciero de Luján, don Domingo de Izarra, en una expedición que llevó a los territorios del Sur, en las proximidades de lo que es hoy Bahía Blanca, descubrió los grandes depósitos de salitre, que desde entonces fueron la fuente de abastecimiento de Buenos Aires y la campaña.

La actual basílica

El magnífico templo actual es de estilo gótico ojival y por su magnitud y arquitectura no desdice de sus hermanos medievales de Europa. Está revestido de piedras sillares y la altura de las torres desde el nivel del suelo hasta la parte superior de la cruz es de metros 106,05, a la que hay que agregar 1,80 metros que mide el pararrayos que sobresale. La piedra fundamental del nuevo templo, obra del R. P. José M. Salvaire, se colocó el 15 de mayo de 1887. La apertura de los cimientos se inició el 6 de mayo de 1890. En 1904 se inauguró la primera parte de la nueva basílica, siendo demolido en 1905 el antiguo santuario. Finalmente el 8 de diciembre de 1910 se inauguró oficialmente, con una serie de actos de extraordinaria resonancia internacional.

Los colores de la bandera argentina

Los colores de la Inmaculada de Luján —celeste y blanco— tienen su origen remoto en los colores de la banda de la orden de la Inmaculada, fundada por Carlos III. Manuel Belgrano demostró siempre su particular afecto y profunda devoción por la Inmaculada Concepción de María Santísima "Patrona universal de España y de las Indias". Esta veneración, demostrada en todos sus actos, habría sido el preludio profético que determinó a Belgrano la creación de nuestra bandera.

La celebración del tercer centenario —1930— de la instalación de la Virgen de Luján en ese lugar coincidió con la solemne inauguración de la estatua ecuestre de Belgrano, del escultor Luis Brunix, en la plaza principal de Luján.

Numerosos hechos muestran los sentimientos del creador de la Bandera hacia la Virgen de Luján. Cuando en setiembre de 1810 sale de Buenos Aires, general improvisado, al frente de su pequeño ejército para la expedición del Paraguay,

ditta

S.A.C.I.F.I.

Distribuidora
Instrumental Técnico y
Tablero Automotor

SIAP
ARGENTINA

Administración y talleres: calle 41 - 1055
Teléfono 2-5778 La Plata

Oficina en Capital Federal Perú 375 5'piso
Teléfono 33-6426

EXISTEN ZONAS DISPONIBLES PARA NUEVOS CONCESIONARIOS

K 187



La explanada en cuyo centro se encuentra la estatua ecuestre del general Manuel Belgrano tomada desde la basílica.
Foto de Sara Facio

llegado a la Villa de Luján, se detiene allí, para poner su nueva carrera y las grandes empresas que ideaba su mente, bajo la protección de la célebre virgencita.

Es conocida la anécdota de que Belgrano, estando un día en círculo de oficiales amigos, sacó de un bolsillo de su chaqueta una cinta celeste y blanca de la cual pendía una medalla de la Inmaculada, y respondiendo a una pregunta dijo con energía: "Estos son los colores de la patria".

En la batalla de Tucumán, aunque fue ganada sin bandera, tuvo su participación el color celeste y blanco de la Virgen de Luján. El coronel French, al mando del regimiento 3, cuando fue enviado a reforzar a las tropas de Belgrano, en su marcha hacia el Norte pasó por Luján para elegir por patrona de su bizarro regimiento, en el que "figuraban la flor y nata de los porteños", a la venerada imagen.

La batalla de Salta —20 de febrero de 1813— fue el célebre bautismo de fuego de la bandera de Belgrano, siempre bajo los auspicios de la Virgen de Luján. Entre los trofeos que Belgrano arrebató al enemigo en ese combate, figuraban cinco banderas, dos de las cuales destinó a la Virgen de Luján. Dichas banderas, así como las traídas más tarde por el coronel French, no están ya en el santuario. Desaparecieron durante la anarquía de 1820.

Después, en las horas de infortunio, Belgrano muéstrase más grande que nunca. El general Paz, que fue uno de sus subordinados, dijo luego en sus memorias: "Es preciso considerar que estábamos en el aprendizaje de la guerra, y que así como era el general Belgrano en esa época, era el mejor general que tenía la República". De regreso a Buenos Aires, quebrantada su salud, Belgrano fue detenido por orden del gobierno en la propia villa de Luján. Luego la visitó en varias oportunidades hasta marzo de 1820, cuando casi moribundo se detuvo en el santuario en su viaje final hacia Buenos Aires, donde murió el 20 de junio de 1820.

Luján fue la primera población del país que consagró la memoria de Belgrano. En 1857 en la plaza principal, frente a la iglesia, se erigió una columna de estilo toscano con un busto de mármol que aún subsiste.

Primeras semillas de la independencia

Se afirma que Luján tiene indiscutible derecho a ser considerada como la cuna primordial de la Argentina, por cuanto en ella fueron arrojadas las primeras semillas de la independencia y libertad. Mientras se hallaban prisioneros en Luján y deseosos de recobrar su libertad el general Beresford y el coronel Pack insinuaron ante distinguidos patriotas, el primer pensamiento de la Independencia, ofreciéndoles a cambio de su liberación de la cárcel de Luján, todo género de garantías y convenios favorables con Gran Bretaña. Fueron así los primeros adeptos que preparó y decidió el

Un aspecto del hermoso y arbolado parque del recreo Luján, que el Automóvil Club Argentino posee a seis kilómetros de esa ciudad. Está ubicado este recreo en el Km. 62,1 de la ruta nacional Nº 7.
Foto de G. A. Guerrero



éxito del movimiento del 25 de mayo de 1810.

Cabildo de Luján

El Cabildo de Luján, declarado monumento histórico por decreto del 21 de mayo de 1942, es uno de los edificos más destacados que se construyeron en jurisdicción de Buenos Aires en la época colonial. "Las obras se iniciaron en 1772 cuando la Villa de Luján comenzó a usufructuar el derecho de pontazgo, y luego, por largo tiempo quedaron interrumpidas. Insistentes reclamos de los representantes del municipio hicieron que el gobernador intendente, don Francisco de Paula Sanz, adoptara las providencias tendientes a la terminación del edificio. Así fue como se encomendó al maestro mayor Pedro Preciado el examen de lo que hasta entonces se había hecho y la confección de los planos que permitieran cumplir aquella finalidad. En 1793 prosiguió las obras el maestro albañil Francisco Echegoyen, y en 1796 continuó las mismas José Lino Gamboa. Al finalizar el siglo XVIII quedaba terminada la Casa del Cabildo de Luján. La planta baja estaba destinada a escuela y prisión y en la alta se hallaba la sala capitular. Su arquitectura era sencilla. Durante un tiempo funcionaron en esta casa las oficinas municipales y después una comisaría. Durante el siglo XIX sufrió notorias modificaciones en su estilo, enriquecido con adornos y molduras. En diversas oportunidades sirvió como prisión de estado, y sus muros albergaron en calidad de presos a notables figuras del pasado, como Saavedra, Belgrano, Paz, Mitre, etc. También se recluyó en sus dependencias, después de fracasada la intentona inglesa, a Beresford y Pack."

El cabildo de Luján fue el primero en reconocer a la Primera Junta de Gobierno consagrada el 25 de mayo de 1810. En su sala de acuerdos, en 1820, fue proclamado el general Soler gobernador de Buenos Aires, y más tarde, con idéntico cargo, el general Alvear.

Casa del Virrey

La Casa del Virrey fue declarada monumento histórico por decreto del 21 de mayo de 1942. El nombre tiene su origen en las cortas temporadas que en ella solía pasar el virrey Sobremonte. Este personaje, en su huida hacia Córdoba, cuando las invasiones inglesas, se hospedó también en esa casa. Fue en un principio una edificación de planta baja y dos ventanas, una a cada lado de la puerta de entrada. Sobre ésta se contempla un balcón saliente al que se llega a través de un altillo construido sobre el zaguán. Fue, en su oportunidad, ocupada por las fuerzas inglesas de invasión y luego convertida en alojamiento de prisioneros británicos.

Museo colonial e histórico

El Cabildo y la Casa del Virrey, reparados en su oportunidad, y otras dependencias construidas de "ex profeso" constituyen la sede del Museo Colonial e Histórico de la provincia de Buenos Aires, inaugurado el 12 de octubre de 1923. El importante museo está compuesto por más de sesenta salas y refleja costumbres y modalidades de antaño, con reconstrucciones históricas por medio de figuras de cera. Se compone de las siguientes secciones: Del Cabildo, Colonial Onelli, General Paz, Prisión de la Cárcel, Celda Calabozo, Sala de los prisioneros, Lezica, Invasiones inglesas, Independencia, Panorama de la Plaza Mayor, Capilla Colonial, Villa de Luján, Campaña del Paraguay, del Indio, Conquista del Desierto, Del Gaucho, Güiraldes, Mitre de Capriole, Panorama de Belén, Victoria Aguirre, Sala de Rosas, General Lavalle y Guerras Civiles, Doctor Muñiz, Presidente Avellaneda, General Uriburu, Presidente Alvear, La Tahona, Rancho Criollo, de Armas, Pabellón Balcarce, Pabellón General Belgrano y Pabellón Gnecco. Se conserva la puerta que perteneció a la Casa Histórica de Tucumán. También se exhiben muebles de diferentes épocas y numerosas colecciones. El Museo de Transporte, anexo, reproduce en su frente el de la Aduana de Buenos Aires, edificado en 1772. Fue construido en 1926 e inaugurado en diciembre de ese año, y fue ampliado con varios pabellones posteriormente.

En este museo se exhiben los medios de locomoción utilizados en el país a lo largo de su evolución, desde la sopanda que utilizó el general Belgrano hasta la locomotora La Porteña y el avión Plus Ultra.

Museo del automóvil

El 14 de diciembre de 1963 se inauguró la Sala Automóvil Club Argentino, en la que se exhiben un completo testimonio de la historia del automovilismo, tanto en nuestro país como en el extranjero. Allí figuran automotores de diversas marcas, usados entre los años 1892 y 1915.

El partido de Luján

El partido de Luján tiene una superficie de 787 kilómetros cuadrados y su población más importante es la ciudad de Luján, cabecera del mismo. En la zona se encuentran también las poblaciones de Open Door, Jáuregui, Torres, Carlos Keen, Cortines y Olivera.

La serena belleza de la zona a lo largo del río Luján, que pasa por un costado de la ciudad, constituye un indiscutible aporte de atracción para el turismo.

(Continúa en la página 152)





Imagen del Santo peregrino realizada en España en el siglo XVI.

SANTIAGO, PEREGRINO DE AMERICA

Penetra en el espíritu de la raza nueva creando insospechados fervores

Por MARGARITA ELICHONDO

Para Autoclub

AL tiempo de blandir sus espadas contra la morería, héroes andantes de esa España batalladora que acumulaba poderío para restablecer sus pendones en la tierra desangrada, lanzaron un grito que fue invocación de mandato:

—*¡Santiago y cierra España!*

El 25 de julio del 813, en lo más intrincado del bosque, entre los restos de la antigua cultura céltica, el imán fosforescente de una estrella había iluminado la sepultura de aquel hijo de pescador que prefirió para su apostolado la marinera Galicia. Allí se alzó un templo, y levantaríase luego Campus Stella, futura Compostela.

Seis siglos más adelante, España, cerrada al invasor, abríase en la expansión de su fe, de su cultura y de su raza. España trasponía los umbrales de América, y sus hijos, dispuestos a morir o a iniciar una vida nueva, descubrían el innumerable repertorio de este continente: cordilleras y



Imagen de Santiago venerada en Puebla, México.

ríos; espesuras y pampas; ciénagas y vertientes. Y hombres. Hombres que era preciso conquistar o rendir con la cruz y el estandarte.

En América —como en Clavijo, cuando Ramiro de Asturias abatió a los árabes con la divisa de su nombre— Santiago exalta a los soldados de la Corona. Imperativas resonancias en la voz de Hernán Cortés bramando: *"¡Santiago y a ellos!"*, o de Francisco Hernández Girón, que en el Perú proclama: *"¡Santiago, Santiago y libertad!"*, enardecen a los españoles.

En la hora crucial del combate la figura del apóstol preside piafantes huestes. Los hombres que cabalgan atropellando a su paso zarzas agrestes, violando el profundo secreto de la selva americana, no están para oraciones; de sus gargantas brotan sordos rumores de dolor que imploran alivio y un grito áspero capaz de restablecer su increíble bravura:

—*¡Santiago y a ellos!*

Patronazgo e intimidad del Santo

El nombre del apóstol, tantas veces pronunciado durante la travesía por los tripulantes —esperanzados a veces, otras escépticos— abre caminos en América. Repítese a través de pueblos, ciudades, bahías, valles, haciendas y minas.

Las arenas mojadas de Cuba lo reciben incripto en la insignia hispana alzada en Santiago de Cuba en 1514.

Guatemala, la dulce, confía a su advocación la ciudad de Santiago de los Caballeros. Los mayas acatan su imagen de peregrino pacífico plasmada por el arte galaico y la veneran junto a las pétreas estelas donde sus antepasados escribieron las leyes de los primeros universos.

Almagro y Valdivia llevan a Araucanía su fulgurante centella y le encomiendan a Santiago de Chile.

Atravesando cordilleras arriba, a tierras de lules y diaguitas, para perpetuar su recuerdo en Santiago del Estero.

Según los cronistas, el Santo apareció varias veces en América, casi siempre en lo más apurado de las batallas, en actitud belicosa, rápido como un rayo. Aunque Francisco Fre-

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.

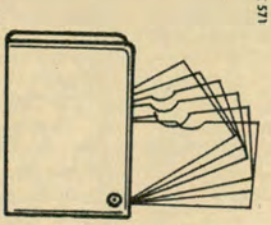
SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en

CRAMER 3065 • Tel. 70-8572 • Cap. Fed.

I-146

PROMOCIONESE!

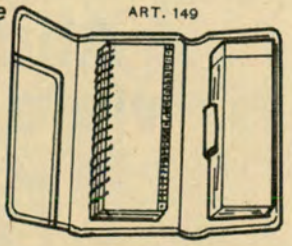
Si señor! Ud. es el principal responsable de la promoción de su industria o comercio. Encárela con artículos plásticos para propaganda, confeccionados en telas plásticas de calidad.



ART. 107
MOD. IND. 1893

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.

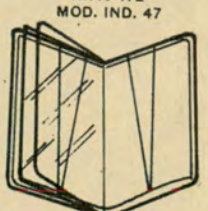
ART. 149



Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

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 571

jes, relator de la conquista, disintió. Dijo que ...*Los españoles levantan falsos y quimeras contra los santos. ¿Qué tenía que hacer Santo Santiago con los infieles e inocentes indígenas que sólo se defendían?*

Al principio, la memoria de esas apariciones, sumada a la solemnidad que rodeaba su investidura de patrono de ciudades y villas, infundía respeto, cuando no pavor, e imponía distanciado culto a indios y criollos. Pero en cuanto la religión se convirtió en punto de contacto y confraternización entre dos formas de cultura y de fe, Santiago fue despojado de los atributos del terror. Llegaron a familiarizarse con él incorporándolo como protagonista de algunas fiestas. Identificado con el actor que lo representa, alterna con ellos en espectáculos de *Moros y Cristianos*.

Desde México a la Argentina, los santeros acriollan su imagen de matamoros. En Puebla los fieles saludan a una talla de Santiago encendiéndole velas y diciéndole:

Santo Señor Santiago,
Padre del Dios verdadero,
échame tu bendición
para el año venidero.

La tradición se hace eco de esa convivencia con los hijos de la tierra. En ocasiones podría juzgarse irreverencia lo que sólo es ingenua adhesión.

Cuentan que los *tarascos* mexicanos del pueblo de Azaco eran tan ladrones que únicamente Santiago, patrono del lugar, no delinquía. Pero prestaba su caballo a los bandidos y ellos, agradecidos, le colgaban alrededor del cuello los corazones de animales mal habidos.



Santiago vestido y pertrechado a la usanza criolla, procedente de Jujuy.

Un Alférez para Santiago

Misioneros alentados por la afición de los naturales a cultos desplegados al aire libre, incorporaron el elemento dramático como recurso de su prédica. Asociando el calendario ritual indígena a los onomásticos del Santoral organizaron, propiciaron o al menos fomentaron cultos híbridos de variada magnitud.

En México, el 25 de julio, día de Santiago Apóstol, autos sacramentales y danzas indígenas integran las Fiestas de *Moros y Cristianos*. Santiago, Pilatos, el Cid y el Embajador de Oriente dialogan en los tablados erigidos por devotos jacovitas.

En Guatemala, en la misma fecha, compiten en carreras, celébranse corridas de toros y juegos de cañas.

Salta y Jujuy confieren a Santiago el patronazgo de sus ganados.

Un *Alférez* se encarga de promover el festejo. Este personaje representa un papel importante en muchas festividades folklóricas. Recuerda, sin duda, al funcionario que en los Cabildos coloniales presidía los desfiles y otras solemnidades.

Tras la misa del 25, una comida especial: la *tijtincha*, compuesta de mote y carne, o en lugar de ésta, patas, en cuyo caso se llama *pitincha*. Después de la comida el Alférez inicia el juego propiciatorio. Consiste en desmembrar medias reses de chivito o corderito, por parejas a pie o a caballo, hasta que cada uno de los convidados se quede con un *cuarto*. Inmediatamente agradecen al Santo este augurio del *multiplico* de la hacienda.

A veces se juega al gallo ciego, en torno de uno vivo, enterrado de modo que la cabeza quede fuera del pozo que lo alberga. El jugador, con los ojos vendados, debe pegarle con su bastón. Si acierta, se lleva el gallo... y un fajo de billetes.

Más tarde un rasgueo de charangos y guitarras inaugura la noche de fandango. El primor de los floreos en la danza y la solidaria chicha o el vino espeso emparejan la alegría parca de esos hombres del norte.

Sutiles y sinuosos cauces conducen a la confluencia de prácticas cristianas y paganas. El pueblo de América —indios y criollos— se apodera del Apóstol. Santiago, patrono de España, aguerrido fundador de pueblos, penetra en el espíritu de la raza nueva fermentando insospechados fervores. El culto, entre litúrgico y festivo, las imágenes candorosas y milagreras, componen un perfil renovado del Santo batallador, acatado por la unánime fe americana. •

"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

¡CON UN MAPA GIGANTE CADA SEMANA!

EN LOS QUIOSCOS

Sí. Usted compra **GEORAMA** todos los miércoles y con la revista adquiere un **mapa gigante, desplegable, impreso en 8 colores**, que coincide con la región que se describe en ese ejemplar. Ese mapa, gigante por su tamaño, se colecciona en un Atlas integrado por **60 mapas**, completísimos, totalmente actualizados, los de mejor información en habla hispana.

Además, **Georama** le permitirá completar un Atlas de mapas antiguos, sumamente valiosos por su carácter excepcional.

Georama es la Geografía "viviente", con textos amenos, ilustraciones fabulosas y fotografías a todo color. ¡Colecciónela! **En sólo 60 semanas** usted tendrá **9 tomos**, lujosamente encuadernados, con más de **2.000 páginas** ilustradas en vibrantes colores, con fotos, cuadros, esquemas y comentarios actuales. Más de 2.000 páginas recorriendo el mundo: paisajes, pueblos, naciones, economía, política, cultura . . . **¡TODO!** Un placer que usted puede darse cada semana y que culminará en una colección verdaderamente envidiable, que no debe faltar en su hogar. Es otro éxito de Editorial Codex.

Georama

ENCICLOPEDIA GEOGRAFICA SEMANAL ENCUADERNABLE



En sólo
60 semanas
una fabulosa
colección
de **9 TOMOS**
mediante las "Tapas-libro" que oportunamente estarán a la venta en todos los quioscos.

AHORA ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE CODEX mediante el cual podrá obtener información más completa sobre las próximas actividades del club, relacionadas con **Georama** o cualquier otra publicación de su interés.

Solicito se me inscriba gratuitamente en el Club de Codex.

Nombres: ..... apellido: .....

calle ..... nº ..... localidad ..... pais .....

estado civil ..... profesión .....

me interesa todo lo relacionado con .....
(tema preferido de lectura)

enviar a **CLUB DE CODEX:** Maipú 88 – Capital Federal – República Argentina.

K 519

De aquí, de allá y de más allá

Por

JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

PERIODISTAS Y ESCRITORES ESPECIALIZADOS en temas turísticos han tenido oportunidad de cambiar interesantes impresiones entre sí durante la realización del Décimo Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, efectuado recientemente con gran éxito en la ciudad de Miami, en los Estados Unidos. Hombres de prensa de las tres Américas coincidieron en vaticinar para el futuro inmediato de nuestro continente perspectivas altamente promisorias en lo relativo a la afluencia de viajeros interesados en conocer sus bellezas naturales —constantemente exaltadas— y también, junto con su atrayente tradición histórica, la actitud humana de sus habitantes. En lo que se refiere concretamente a nosotros, el embajador argentino en los EE.UU. opinó reiteradamente en Miami que es cada vez más inminente el "boom" turístico a esta parte de América, exhortando a los profesionales de esa actividad —hoteleros, agentes de viajes y transportistas— a trabajar unidos para dar al viajero las condiciones auténticas de "BIENVENIDA", que muchas veces sólo suele verse en los carteles colocados en aeropuertos y estaciones. Mejoras en los medios de transporte aéreos y terrestres, caminos amplios y bien pavimentados, y hoteles modernos y confortables son el detonante de esa "revolución turística" que los técnicos anuncian.

⚙

DENTRO DE POCO TIEMPO la gente podrá entrar en un restaurante, apretar algunos botones y ver aparecer en la mesa los platos que han sido elegidos. Este servicio de autobandeja ha sido inventado en Gran Bretaña, y probablemente el primer restaurante de este tipo será inaugurado en Londres. El servicio de autobandeja funciona así: el cliente entra y se sienta a una mesa donde hay una lista de 45 platos distintos. La lista se encuentra en el interior de un marco especial. Sobre el marco hay un botón a presión, junto al nombre de cada plato. A medida que el cliente oprime los botones para obtener los platos que desea, el precio de su comida se contabiliza automáticamente. Por fin el cliente deposita en la "ventanilla" de pago existente en el marco, el dinero necesario. El dinero cae por un tobogán hasta la cocina que hay debajo del restaurante. Allí hay tableros con el número del asiento de cada cliente y luces que indican los platos elegidos. Estos, junto con el vuelto de dinero que corresponda, son puestos sobre una bandeja, colocada a su vez sobre un montacargas que sube silenciosamente la comida a lo largo de un eje que termina en el medio de la mesa a la que está sentado el cliente. Un timbre informa al cliente que su comida ha llegado y una flecha luminosa le indica: "Descargue el montacargas". Cuando toma su bandeja de comida, el montacargas desciende y la abertura de la mesa vuelve a cerrarse. El sistema de servicio de autobandeja permite a una o dos personas en la cocina atender fácilmente a 32 clientes. Para el cliente significa atención rápida, comer en silencio y cómodamente, y ahorrarse el tiempo necesario para que le traigan la cuenta.

⚙

MAS DE TREINTA PERIODISTAS de turismo de América latina, entre los que figuró un miembro de la redacción de AUTOCLUB, efectuaron una gira de una semana por los más hermosos y pintorescos lugares del estado de la Florida, especialmente invitados por el gobernador, señor Claude R. Kirk. Los viajeros llegaron desde Miami al golfo de México, visitando Clearwater, Ibor City, Tampa, Saint Petersburgh, y también Indian Rocks Beach, la "playa rocosa de los indios", en la que se han creado una selva tropical que se asemeja a la de los mares del sur, con un paraíso artificial y extraños dioses, también artificiales, que montan guardia. En esa gira los periodistas visitaron flamantes ciudades que, en tiempo no lejano, se convertirán en lugar de descanso para los millonarios que, por serlo tanto, ya no quieren ir a Miami. Comprobaron los grandes beneficios que en esos lugares reporta la existencia de "Cámaras de Comercio", integradas por todos los principales vecinos al servicio del interés de la comunidad. Grandes hoteles en construcción y la preocupación de todos los habitantes por dotar a "su" pueblo de atracciones y "shows" que despierten el interés de los turistas, son el comple-

En esta foto de la ciudad de Bariloche puede observarse la total anarquía en que ha crecido su trazado urbano. Crear un auténtico centro de población que contemple las necesidades turísticas de los próximos veinte años es la máxima preocupación de los que avizoran el futuro promisor de esa zona.



mento de una actividad febril que nosotros debiéramos imitar sin pérdida de tiempo. Promover la creación de nuevos centros de turismo y consolidar los ya existentes es tarea que cumple allí la actividad privada con la estrecha colaboración de los organismos oficiales.

❁

EL "CAPITOLE", TREN RAPIDO de la línea París-Tolosa, va a destronar al "Mistral", línea París-Marsella, convirtiéndose en el tren más rápido de Francia. Con una velocidad media de 138 kilómetros por hora entre París y Limoges, y una máxima de 200 por hora entre Les Aubrais y Vierzon, será superior al "Mistral", que recorre París-Dijon a 131 km. Con la puesta en servicio de los trenes para pasajeros de la temporada de verano, el 27 de mayo, muchos grandes trenes han mejorado todavía más sus velocidades. Los más rápidos de la línea París-Lila harán el trayecto entre las dos ciudades, 251 kilómetros, en dos horas, con una media de 125 km/h en vez de 120. Por su parte, el "Sud-Express" enlazará París - Burdeos, 581 km, en 4.28 horas, y su media pasará de 120 a 130 km/h. De París a Limoges, 400 km, la media del "Capitole" pasará de 123 a 128 km/h, y el tiempo del recorrido a 2.45 horas en vez de 3.15 horas. ¡Qué cosas pasan por el mundo!, ¿verdad?

❁

SIGUIENDO SIEMPRE CON EL tema del turismo, digamos que según se informara en Miami durante una recepción ofrecida a los periodistas de América por el dueño de la cadena de hoteles, termina de completarse la construcción de cuatro edificios gemelos de ese tipo, los "Cuatro Embajadores", y la hotelería norteamericana se dispone a mejorar las condiciones de habitabilidad de casi todos los grandes centros turísticos del continente. La cadena Hilton, propietaria de hoteles en 64 ciudades alrededor del mundo, se apresta ahora a construir otros 14 en América latina, entre ellos uno en el lugar denominado "Las Catalinas", en la ciudad de Buenos Aires, y otro, posiblemente, en Bariloche. Siempre de acuerdo con esas normas que nos llegan de Estados Unidos, un fuerte grupo empresario está estructurando un muchas veces millonario plan de promoción de centros turísticos en la Argentina, que comenzaría en Bariloche y continuaría en la zona de las Cataratas del Iguazú. Los primeros expertos que se han abocado al estudio de las posibilidades futuras de Bariloche han coincidido, según esas mismas fuentes informativas, en que es necesario construir en los lagos del sur hoteles de concepción totalmente moderna, que contemplen y resuelvan las necesidades de ese gran centro turístico para un período no inferior a veinte años. Para ello sería indispensable una reestructuración urbanística de aquella ciudad, la que sería apoyada entusiastamente por los vecinos de la región, que piensan en el Bariloche del Futuro.

❁

INGENIEROS JAPONESES ESTAN TRABAJANDO en lo que se convertirá en el túnel submarino más largo del mundo, el cual unirá a Honshu, una de las cuatro principales islas que conforman el territorio nipón, con Hokkaido, la isla más septentrional del país, a través del estrecho de Tsugaru. Una vez terminado, el túnel Seikan tendrá una longitud total de 36,4 kilómetros —22 bajo el mar y 14,4 en tierra— y conectará el cabo Tappizaki con el Shirakamimisaki, en Hokkaido. Actualmente, el paso oceánico más extenso del orbe es el Severn, 7 kilómetros, de Gran Bretaña, y entre los terrestres es el túnel Simplón, 19,8 kilómetros, entre Italia y Suiza. Al ser finalizado, el Seikan se convertirá en el de mayor longitud. Los trabajos de construcción del túnel abarcarán un lapso de 10 años y su costo ha sido estimado en 60 millones de yens, incluyendo los equipos y las instalaciones auxiliares. •



Use solo FLUIDO PARA FRENOS, FRENOS HIDRAULICOS y FRENOS DE POTENCIA



Bendix

SATISFACEN LAS NORMAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ INTERNACIONAL.

EXIJA LA LINEA Bendix CUANDO PIDA FRENOS

Recuerde que en Frenos... **BENDIX**... y a otra cosa Porque los garantiza **BENDIX**, el cuartel general de frenos en el mundo.

FLUIDO SAE 70 R.3 satisface y excede las normas.

letra viva

POR ULYSES

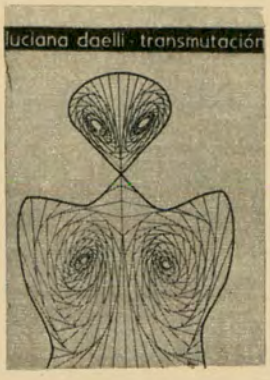
Para Autoclub

PREMIOS IMPORTANTES

Este año de 1967 ha traído el particular asombro de dos grandes premios literarios dedicados a la Poesía. Siempre las actividades poéticas constituyeron una actividad prácticamente secreta. Hasta el punto de que la broma superficial de Pittigrilli, "los versos son una cosa que todos escriben y que nadie lee", tenía visos de verdad. Los premios a que nos referimos son los discernidos por la Institución Dodero. Consisten en la suma de 500.000 pesos, mucho mayor, por cierto, que las anticuadas recompensas oficiales. Medio millón fue otorgado a Alberto Hidalgo, el notable poeta peruano residente entre nosotros desde hace largos años, auténtico renovador de la lírica de nuestra América, y también medio millón a Juan José Ceselli, por su libro *El paraíso desenterrado*, editado por la Sudamericana. Hidalgo lo recibió por el conjunto de su larga y fecunda obra.



En cuanto a las distinciones honoríficas, cabe en primer término mencionar las tradicionales Fajas de Honor de la Sociedad Argentina de Escritores. Las referentes a prosa fueron pocas. El capítulo ensayo consagró a *Teoría y técnica de la pintura*, de Rodrigo Bonome; *Universo y circunstancia*, por Héctor Oscar Ciarlo; *Leyendo a Alfonsina Storni*, de Julieta Gómez Paz; *De la magia y por la leyenda*, por Haydée Jofré Barroso. En la narrativa fue premiado el notable libro de cuentos de la joven escritora Liliana Heker, titulado *Los que vieron la zarza; Ocho cuentos octogonales*, de Adolfo Argentino Golz, y *Brújulas para el destiempo*, de Mario Oks. De los 48 libros de poesía presentados, obtuvieron recompensas *Pinturas negras*, de Elvira Amado; *La piel distante*, de Nelly Candegabe; *Transmutación*, de Luciana Daelli (tres poetas femeninas de primer rango); *Ciudad de tango*, de Alfredo Carlino; *La ciudad del humo*, por Rafael Enzo D'Alessio, *Orejas Invisibles para el rumor de nuestros pasos*, por Alicia Dujovne Ortiz; *Las muchas aguas*, de María Alicia Domínguez; *En el tiempo labrador*, de Néstor Groppa; *Juan Lauchín*, versos para niños de Horacio Enrique Guillén; *Isondú*, por Ricardo Angel Kaul; *Luz entre sueños*, por Manuela Mur; *Cita en mitad del siglo*, por Ubaldo Nicchi; *Altas lluvias*, de Rafael Felipe Oteriño.



Trece poetas: esto habla de la riqueza y renovación constante de esta altísima expresión del intelecto creador. Una poética que dispone de nombres para señalar, como los de Juan José Ceselli, Luciana Daelli, Nelly Candegabe y tantos nombres consagrados, demuestra ser una de las mejores poesías del mundo. La Argentina puede enorgullecerse de todo tipo de escritores en el momento actual, pero no hay duda de que la poesía conserva su primado.

DE NUEVO "LA CAUTIVA"

El gran arco de la literatura pampeana tiene su iniciación, hacia 1837, con la publicación de *La cautiva*, el poema de Esteban Echeverría. Ahora la editorial Emecé lo da a la estampa de nuevo. Con el invalorable aporte de las preciosas ilustraciones de Rugendas, comentadas por Bonifacio del Carril. El contenido romántico de los versos de Echeverría, con su patético relato de las épocas en que el desierto dominado por el indio empezaba a unas cuarenta leguas de la actual Casa Rosada, se torna más vívido con las hermosas estampas, de una fuerza evocativa incomparable. El estudio crítico, sintético y muy inteligente, pertenece a Juan Carlos Ghiano. Un hermoso libro como éste, compuesto bajo la dirección de Carlos V. Frías, provoca un goce muy particular que comparten el lector común y el bibliófilo. La reproducción de los dibujos, tan dinámicos y objetivos, de Mauricio Rugendas es impecable.

TRECE CUENTISTAS

De nuevo Bibliograma elige el cabalístico número trece para dar a conocer otros tantos cuentistas argentinos. Esta vez, entre ellos se cuentan varios inéditos. Explica el Instituto Amigos del Libro —noble empresa cultural— que lo hace en su constante afán promocional de las letras nacionales. Firman los cuentos de este volumen Rodolfo Adolfo Nicoli, Daniel Nelson Salzano, Luis Wainerman, Luisa Peluffo, Juan José Vilche, Jorge Bernardino Mosqueira, Eduardo Tomás Godoy, Elena Mayte, Alma Almézola, Jorge Vicente Penna Regueiro, Susana Mercedes Maxwell, Osvaldo Roberto Soriano y Guillermo Feliz Orsi. Cada cuento va precedido de una concisa nota sobre la personalidad de su autor. El editor nos dice que se trata de escritores jóvenes, animados por el deseo de crear las condiciones para un futuro mejor. El más joven entre ellos es Guillermo Feliz Orsi, autor del relato *Héroe al viento*. Hay alguna persona de edad..., nacida en 1939! Un auténtico nacer de creadores narrativos, muchos de los cuales están bien dotados para cumplir una trayectoria brillante.

ENCICLOPEDIA Y ESQUEMAS

Una elevada tarea de promoción intelectual cumplen varias editoriales argentinas. El Centro Editor de América Latina, bajo el título general de Enciclopedia Literaria, ha publicado seis breves volúmenes. La poesía de Garcilaso de la Vega es estudiada por Celina Sabor de Cortázar; Manuel Lamana nos habla de Existencialismo y Literatura; sobre el concepto mismo de Literatura se explaya, con su habitual capacidad y cuidada prosa, Raúl H. Castagnino; Jaime Rest especula acerca de La Novela Tradicional; Ana María Barrenechea y Beatriz R. Lavandera sintetizan la vida y obra de Sarmiento; y, por fin, Susana Zanetti perfila la romántica figura de Jorge Isaacs.

Por su parte, la colección Nuevos Esquemas, de la Editorial Columba, presenta *Tendencias actuales de la gramática*, por Ofelia Kovacci; *Psicología médica*, de Jorge A. Insúa; *Qué es la escultura*, de Osvaldo López Churruca; y *Esencia y existencia*, por Stanislas Breton, profesor de las facultades católicas de París y Lyon.

Ambas colecciones brindan al lector medio una fuente breve, concisa, bien impresa, de obras que se dirigen también a los estudiosos especializados. En tal sentido, nuestro país refleja, a través de sus publicaciones, la espléndida receptividad de su público, el mismo que ha determinado una expansión intelectual y creadora en todos los órdenes de la edición. La apetencia de información del argentino medio marca un índice alentador de constante crecimiento. Estas publicaciones lo estimulan adecuadamente. •



El mejor sillón puede resultar muy incómodo.

Principalmente cuando afuera hay sol y todo es una invitación al movimiento y usted continúa con esos dolores articulares o musculares.

Pero dos de los tres activos componentes de GENIOL actúan sobre ellos. Y esta acción se complementa por un tercer componente, que infunde ánimo.

Por eso con GENIOL

¡SIENTASE EN LO POSITIVO!

Por algo quien piensa en analgésico piensa en

GENIOL

K 457

Pureza bajo control de Laboratorios SUARRY



comentando MUSICA GRABADA

Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

CLASICOS

SCHUMANN, CONCIERTO EN LA MENOR OP. 54 (AF-MICROFON 50015): Cuando la madre luchaba denodadamente para hacer de él un gran abogado, Robert Schumann soñaba ser poeta. Y lo fue en medida excelsa, pero en el piano, especialmente después de su boda, de luminosa felicidad y maravillosa creación musical. Anton Kamper, con la Orquesta de la Opera de Viena, ofrece aquí un LP de excepción, grabado en estereofonía de singular calidad. Completa la placa la Sinfonía Nº 1 en Si Bemol Mayor, conocida por su frescura y encanto como "Sinfonía Primavera". ● **TSCHAIKOWSKY, EL CASCANUECES (CBS 4420):** La música de este compositor —ya lo dijo Shostakovich— no es sólo una de las piedras angulares de la cultura musical rusa. Es, al mismo tiempo, una enciclopedia técnica y creadora de honda gravitación en la música de su país. En esta "suite Casse-Noisette", magistralmente dirigida por Ormandy al frente de la Orquesta de Filadelfia, su autor revela ánimo alegre, distinto a su modo habitual. Muy buena esta grabación. ● **HOLST, LOS PLANETAS, OP. 32 (WESTMINSTER 19067):** El sueco Holst se dedicaba a la música y a la astrología. Seguramente por eso decidió crear música acerca del significado de los distintos planetas. Marte, dios de la guerra, y Venus, mensajera de la paz, son descriptos musicalmente, junto con otros cinco, en esta obra de gran interés temático y ajustada realización de Sir Adrian Boult y la Orquesta de la Opera de Viena. ● **SCHOENBERG, VARIACIONES (COUNTERPOINT CE-507):** Esta obra, ejecutada virtualmente por todas las grandes orquestas de EE.UU. y Europa, es un tema recitativo para órgano, interpretado por Marilyn Mason. Genio que se creía incomprendido, agresivo y desafiante, Schoenberg fue el creador del primer sistema racional de composición creado desde la fuga. Contrapuntista y solitario, no escribía para muchedumbres. De ahí el valor de este buen disco. ● **MAHLER, SINFONIA Nº 4 EN SOL MAYOR (CBS 4447):** Dedicado a prodigar toda su energía creadora en el campo sinfónico, Mahler llega a nosotros en esta notable obra dirigida por Bruno Walter en la serie "Grabaciones Históricas", con la participación vocal de la soprano Desi Halban. La Orquesta Filarmónica de Nueva York acentúa brillantemente los sentimientos festivos y alegres de Mahler. ● **BACH, SUITES PARA ORQUESTA (COUNTERPOINT CE-603):** La orquesta del Sarre, con la batuta de Karl Ristenpart, reúne en este LP las dos primeras "suites" de Bach, escritas por éste para fomentar los progresos de su esposa en el teclado. Comprendían danzas muy antiguas y eran, según su autor, "frivolidades compuestas para recreo mental de los amantes de la música". Oyéndolas se comprueba que no eran "frivolidades" y sí obras de auténtica creatividad.

OPERA

TUCKER, ARIAS DE OPERAS FRANCESAS (CBS 4444): Nuestro conocido Richard Tucker tributa su homenaje a la ópera francesa con hermosas y conocidas arias de Bizet, Massenet, Mehul, Meyerbeer y Halevy, que entona con su habitual divismo, y el acompañamiento de la Orquesta de la Opera de Viena dirigida por Pierre Dervaux. ● **FIORENZA COSSOTTO (CBS 4453):** La mezzo-soprano Fiorenza Cossotto, contratada para actuar este año en el teatro Colón, es una de las escasas voces de excepción incorporadas a la lírica mundial en el último decenio. El recital que contiene este disco —en el que canta partes también de contralto y soprano— así lo demuestra.

FOLKLORE

GRUPO VOCAL ARGENTINO (CBS 8725): Este conjunto, constituido en octubre de 1966 por Juan E. Farías Gómez, está integrado por cinco jóvenes de poco frecuente afiatamiento, que entonan doce motivos criollos elegidos con ecléctico buen gusto. No es arriesgado augurarles rápida popularidad. ● **GREGORIO MOLINA (PHILIPS 82138):** Bien conocido por su actuación en televisión y radiotelefonía, este intérprete, nacido en Misiones, se especializa en temas litoraleños de fácil repercusión popular. Fue premiado en los festivales de Deán Funes y de Misiones del año pasado, y es su primer LP.

JAZZ

AQUI ESTA ART TATUM (CORAL-MICROFON 54004): Desde hace muchos años los amigos del jazz saben de la técnica prodigiosa de Art Tatum en el piano, que él modestamente reduce, al decir: "Nunca toco el piano; el piano se toca a sí mismo". Temas clásicos del jazz tienen su más cabal intérprete. ● **DOS GIGANTES DEL JAZZ (OPUS 25012):** Este disco tiene el emotivo carácter de un homenaje a dos músicos de jazz desaparecidos. Django Reinhardt, guitarrista, y Sidney Bechet, saxo soprano, brillan en el apogeo de su arte en este LP antológico. ● **EL LEGENDARIO BIX (PHILIPS 82150):** La cada vez más depurada capacidad de los ingenieros de sonido nos permite gozar hoy del virtuosismo de Bix Beiderbecke, de cuya personalidad artística nos hemos ocupado reiteradamente en esta sección. Sus interpretaciones de 1924 y 1925 parecen haber sido grabadas hoy.

TANGO

LA HISTORIA DEL TANGO (POLYDOR 20323): Astor Piazolla presenta con esta primera entrega sobre "La guardia vieja", su personal versión de la "Historia del Tango", en la que incluye, entre otros, "El Choclo", "La Cumparsita", "La Maleva", "Mi Noche Triste", "Alma de Bohemio" y "A Media Luz". Acredita una vez más su capacidad creativa y abre paso a la segura polémica. ● **CAMINITO (PHILIPS 82169):** Osvaldo Pugliese y su brillante orquesta típica, con el apoyo vocal de los cantores Abel Córdoba y Jorge Maciel, ha reunido once títulos de tangos y la milonga "El inquilino", mostrando la plena vigencia de este popular conjunto.

BRASILEÑOS

ARRANJOS DE GAYA (ELENCO ME-32): Es éste el primer LP del Cuarteto de Música Popular Brasileña, o "MPB 4", formado por cuatro muchachos de Niteroi, que con gran suceso integran el más nuevo conjunto vocal de su país. Excelente grabación y acierto en la elección de los diez motivos.

INTERPRETES POPULARES

GOLDEN BOY (CAPITOL 2278): Se recoge en justa selección lo mejor de "El muchacho de oro", comedia musical, con Sammy Davis como estrella, que se representa con gran éxito en Nueva York. Un párrafo especial merecen los arreglos musicales del director H. B. Barnum, encaminados a lograr un lugar en la cumbre de la popularidad. ● **PEDRITO RICO EN NUEVA YORK (MUSIC-HALL 684):** Un interesante y estimulante cambio se aprecia en la modalidad interpretativa de este difundido cantante, orientado ahora en personales versiones de la música moderna española e internacional. Muy buena selección. ● **DAS NANRISCHES WEINPAB (TELEFUNKEN 14394):** Mezclando alegres y cómicas canciones que se entonan en las cervecerías germanas juntamente con "temas de conversación", la orquesta Rheiland, dirigida por Horst Franke, nos ofrece 19 momentos de agradable evocación, que se escuchan con alegría. ● **VICENTICO VALDES CANTA (SEECO 929):** Este moreno cantor, de extraordinaria popularidad en Estados Unidos y otros países de América, encabeza esta entrega con su versión de "No puedo olvidar" (Strangers in the night). Boleros y baladas completan esta interesante entrega. ● **"NO, CON MI MUJER NO" (MUSIC-HALL):** Para estar a tono con la película de este título, se han seleccionado aquí los mejores pasajes "locos" de su partitura, compuesta y dirigida por Johnny Williams. La portada del disco, extraordinariamente original. ● **GUY MARDEL (FERMATA LF-112):** Poseedor de una hermosa y bien cultivada voz, Guy Mardel goza en Francia de un lugar de primera línea en el ranking de la popularidad. Las 12 canciones de este disco explican la razón de ello. ● **PORGY AND BESS (WORLD WIDE 20010):** Los Ronald Douglas Singers y orquesta afrontan triunfalmente la responsabilidad de llevar al surco los más difundidos temas de este drama musical de George Gershwin, panorama de la vida en la zona negra de Charleston, Carolina del Sur. Digno de escucharse en silencio. ● **LUCHO GATICA, YO CREO EN TI (ODEON 8191):** "Esa canción", "La sombra de tu amor", "El mundo", "Dios mío, cómo te amo" y "Las cuatro estaciones" son los mejores momentos de este LP, destinado a demostrarnos la vigencia interpretativa de Lucho Gatica. ● **SAN REMO 67 (FERMATA 117):** Nada menos que treinta canciones de las escuchadas y premiadas en el Festival de San Remo de este año están aquí en las voces de Gabriella Cataldo, Marcello Zaninetti y Mario y Marco Rossi, cantantes de moda en los círculos musicales de Europa. Buen acompañamiento y sonido de alta calidad. ● **UN HOMBRE Y UNA MUJER (UNITED ARTISTS 10115):** El "leit motiv" de esa película, "Arde París", "Una leona de dos mundos", "Hawaii", "La Biblia" y otros no menos atrayentes han grabado con su buen gusto habitual esos ejecutantes que se llaman Ferrante y Teicher. Lo escuchamos varias veces. Vale la pena. ● **ALEGRE RONDA (TELEFUNKEN 14401):** "In froher runde" es el título en alemán de 28 canciones populares que tratan del tiburón y otros peces, en la sana inspiración de Jan Anderson, difundidas en el "Bar del Puerto", con coro de "marineros" y orquesta de "marinos", según se hace constar muy especialmente en el disco. ● **EL TOQUE LATINO, LOS INDIOS (MUSIC-HALL 12576):** Requinto, arpa, guitarra, bajo y celesta con ritmo latino son los instrumentos de "Los Indios", notable conjunto musical japonés empeñado en mostrarnos matices modernos y novedosos de temas de películas de recordación inolvidable. ● **HERMANOS ARRIAGADA (ODEON POPS 4341):** "El camino del romance" es el título genérico de este LP con doce boleros a cargo de ese buen conjunto vocal que son los hermanos Arriagada, de cuyos méritos nos hemos ocupado en distintas ocasiones. Reinciden. ● **LOS SANDPIPERS (FERMATA 111):** Son dos muchachos y dos muchachas en poco común ensamble vocal que cantan en inglés, y castellano. Lo hacen muy bien, sobre orquestaciones de Mort Garson y Nick De Caro, de singular tecnicismo. ● **FIESTA EN MI BOHIO (CBS 8733):** Con este título los integrantes de "La Charanga del Caribe" han grabado un LP "for export", es decir, para ser llevado como tarjeta de presentación de estos músicos, que cuentan con la colaboración de Taco Morales y Panamito en la parte vocal. Es un festival de la cumbia. ● **ADAMO EN CASTELLANO (ODEON, POPS 4340):** El juvenil Salvatore Adamo marcha a la cabeza de los trovadores de Francia, a pesar de su itálico origen. Lo podemos oír vertiendo al castellano sus mejores "hits", en una grabación que satisface plenamente.



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



El moderno y poderoso avión somete al viajero al "sacrificio" de comidas tipo "gourmet" y estrechos asientos.

EL SACRIFICIO DE VIAJAR POR PLACER

Por NELLY W. DE SANCHEZ VINCENTE

Para Autoclub

LA mayoría de los viajeros no viaja por ir a un lugar determinado sino simplemente por la magia de viajar; lo importante es ponerse en marcha. No obstante, hoy en día, resulta un poco difícil aseverar que el viaje es, de por sí, un placer. Quien haya viajado con frecuencia regular llega a la conclusión de que el verdadero placer reside en el prólogo, es decir, en el planeamiento del viaje, en imaginarlo, en prepararlo; este es el elixir del cambio, del escape, de la aventura..., la interrupción de la rutina diaria, el imaginar lo desconocido.

Pero la ironía de ello reside en que cuanto más rápido se arriba a destino (por aire, huelga aclarar), mayores son los esfuerzos que hay que afrontar. Así, pues, cuanto menos moderno el transporte a utilizar, más se aproxima éste al verdadero placer. La velocidad se encuentra en oposición directa al sentir humano.

Todos conocemos la brillante y eufórica publicidad desatada por las líneas aéreas, en constante competencia: comidas aptas para deleitar al **gourmet** más exigente, azafatas deslumbrantes (y hasta las hay que lucen atuendos de cosmonautas y pijamas de interior), cine, televisión, música estereofónica, etc. Es indudable que los momentos más felices de un vuelo son: 1) cuando por fin el aparato levanta vuelo; 2) cuando se nos convida con el primer coctel; 3) cuando se aterriza, pudiéndose agregar las glorias ocasionales de la tierra vista desde las alturas.

En cuanto a las comidas tipo **gourmet**, resulta indiscutible que, efectivamente, existen en muchos vuelos internacionales; pero acá también es criticable que traten al pasajero como a un convaleciente desnutrido. ¿A qué se debe el hecho de que las compañías aéreas nos sobrealimenten? Tratan de evitar que el pasajero se aburra, olvidando que la mayoría de las indisposiciones sufridas por él se deben, irónicamente, a esta sobrealimentación. Una dieta sana y ligera redundaría en beneficio económico para las compañías y para el pasajero, cuyo hígado no se vería afectado. Pero, pese a todo, nos gusta un menú de **gourmet**.

El servicio aéreo, tanto en los vuelos nacionales como en los internacionales, está muy **estandarizado**, a pesar de que en los vuelos internacionales largos, la solicitud es mayor. Acaso se deba a mi ojo crítico femenino, pero pude notar que, por lo general, las azafatas, si bien no son bellezas deslumbrantes, lo compensan ampliamente con su solicitud extrema. Empero, y aquí nuevamente aflora la mujer, he observado asimismo que la mayor parte de sus atenciones van dirigidas a los miembros del sexo masculino (acaso en busca del príncipe azul). Esto es comprensible, pero molesto.

La razón aducida por la mayoría de los pasajeros al criticar una línea comercial es la incomodidad de los

asientos; ¡guay de quien le toque estar sentado entre dos personas en un viaje largo!

A medida que los **jets** se agrandan cada vez más, los asientos de la sección **Turista** van reduciéndose en proporción directa.

Pero la molestia más acentuada es la carencia de información respecto de las demoras y cancelaciones de vuelos. Así, llegamos al aeropuerto, que constituye —irónicamente— la contra más grande, dado que el tiempo que ganamos en la estratosfera lo desperdiciamos innecesariamente en la tierra. Ese tiempo perdido en los aeropuertos se caracteriza por dos elementos: ansiedad y aburrimiento. Ansiedad, cuando se desconocen las razones que demoran la salida del vuelo, y tedio cuando se conocen las razones e igualmente es necesario aguardar.

El más lego en materia turística podría aportar dos soluciones obvias: 1) que a los pasajeros se les informe debidamente de las verdaderas razones de la demora y 2) que los aeropuertos provean los servicios necesarios para hacer de esta demora un período agradable o aprovechable. Una pileta de natación... o una sala de juegos servirían para aflojar las tensiones.

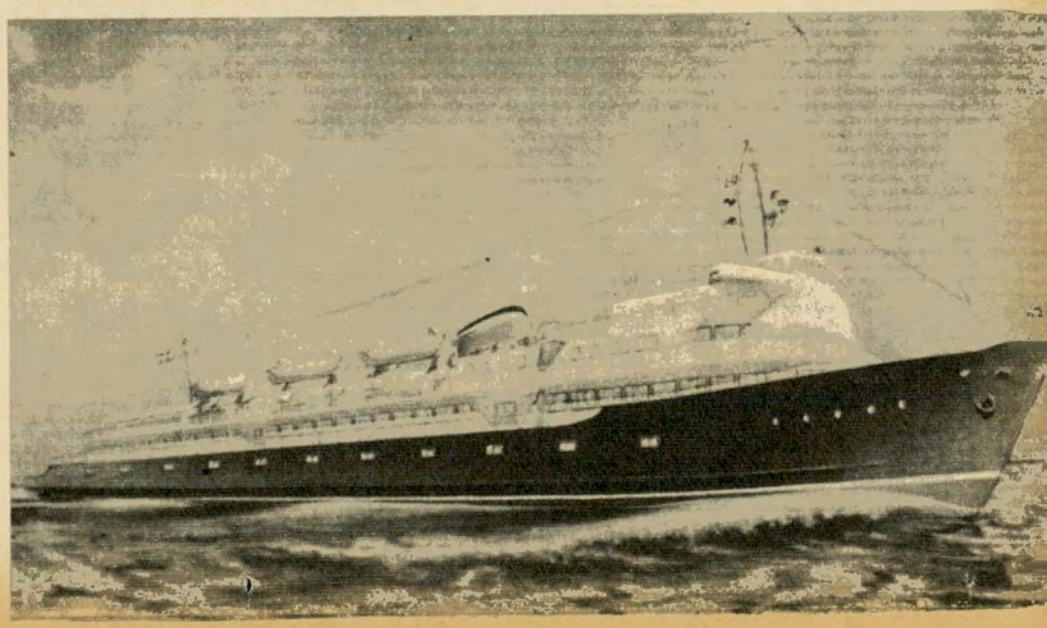
La verdadera terapéutica del viaje podemos hallarla aún hoy en los barcos. Quienes puedan disponer del dinero y del tiempo necesarios, se sienten recompensados no bien ponen el pie en la planchada. La ropa se acomoda tranquilamente en la cabina (por lo general llena de flores y bombones), y el afortunado viajero verá extenderse delante de sí días y noches de gloriosa nada. Una nada compuesta de menús que pueden o no ser rechazados, de libros que acaso jamás se leerán, de merecido descanso, y siempre la posibilidad de una aventura romántica que sólo los muy cínicos se atreven a considerar superflua.

Cabe sólo una posibilidad negativa: que el resto del pasaje sea irremediablemente aburrido; pero aun así, ello es terapéutico, dado que se nos brinda un descanso de la vorágine humana que todos, especialmente los habitantes de las ciudades, necesitamos. Volvemos, pues, a encontrarnos con nuestro verdadero yo. Y en esta nada está siempre el maravilloso elemento que es el océano, rodeándonos por doquier.

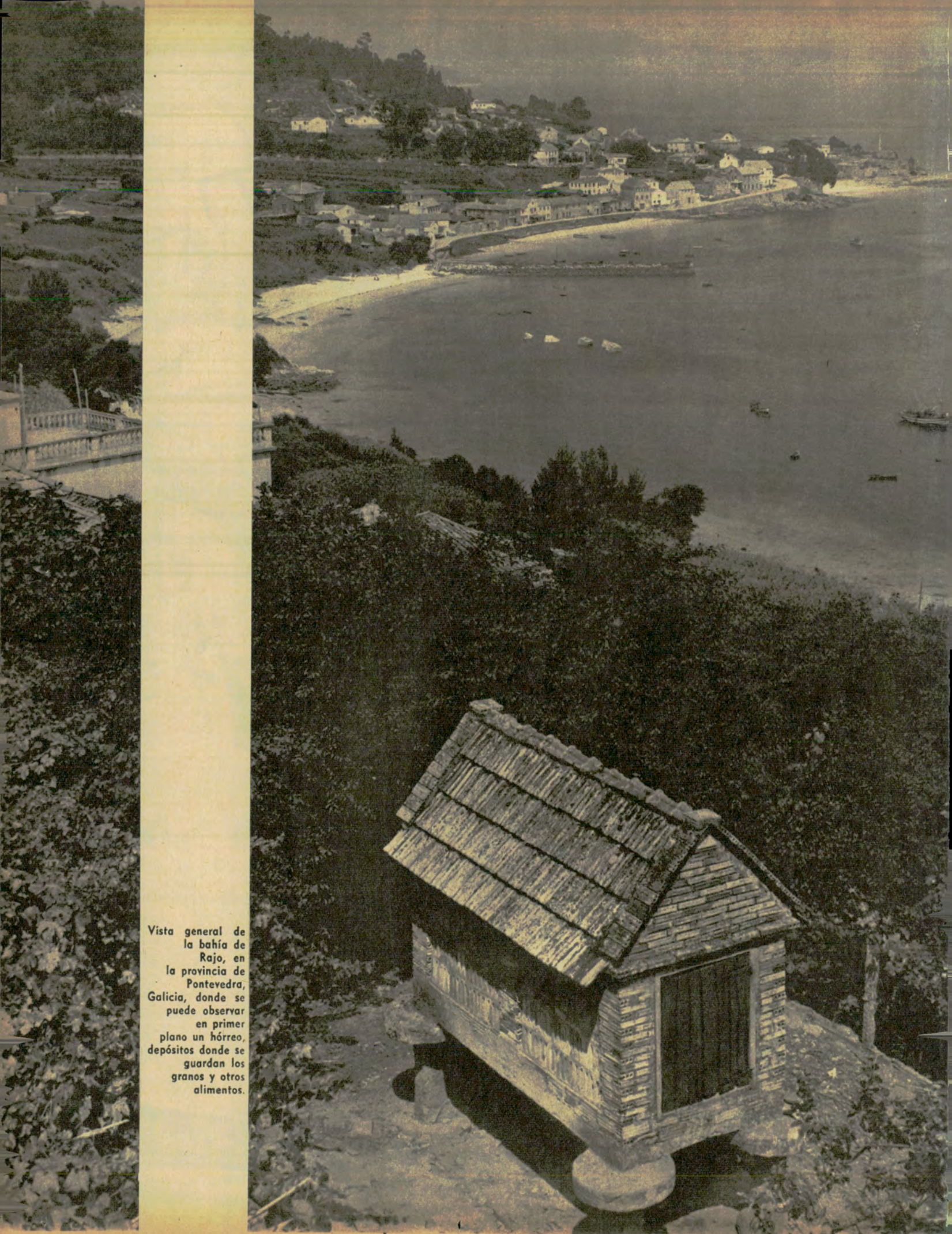
Si algún día los factores económicos que rigen el mundo civilizado nos privaran de un viaje por mar, habríamos perdido la felicidad de **llegar**, felicidad mucho mayor, en este caso, que hallarse en destino. ●



La brevedad del viaje en avión, posible gracias a los poderosos "jets", reduce sus proporciones a una simple pregustación.



El viaje por mar permite encontrarnos con nuestra verdadera personalidad de turistas sacrificados.



Vista general de la bahía de Rajo, en la provincia de Pontevedra, Galicia, donde se puede observar en primer plano un hórreo, depósitos donde se guardan los granos y otros alimentos.

LAS RIAS BAJAS GALLEGAS:

RESERVA TURISTICA DE ESPAÑA

Unas maravillas de la naturaleza que aguardan dormidas al visitante

Por MARIA JOSE LINDSAY
Para Autoclub

Tradicional hórreo gallego, en la localidad de Cambarro, en la provincia de Pontevedra, junto a la costa. Se pueden observar, destacadas, las redes puestas a secar.



CUANDO todos los lugares de veraneo ganan confort, pero también muchedumbres; cuando por doquier se alzan rascacielos, quebrando la íntima armonía de los pueblos pescadores; cuando se reproducen a orillas del mar las apreturas y angustias que intentábamos eludir abandonando las grandes urbes, siempre podemos volver nuestros ojos a la bellísima Galicia, un rincón de España que constituye una verdadera reserva turística.

Allí no ha llegado todavía el *"gran turismo"*; allí viven todavía en estado de gracia los grandes bosques de pinos, cedros y eucaliptos; y los pazos serenos; y las aldeas sencillas, nobles y generosas; y las playas, limpias y aún no holladas, que no tienen parangón en el mundo. Galicia es un tesoro escondido, y sus rías bajas la joya más preciada de él.

Las Rías Bajas constituyen como una antología de paisajes que figuran, con justicia, entre los más bellos de España. La dulzura del paisaje, característica de toda la región, se convierte en grandeza impresionante cuando la tierra se acerca al mar de las rías. Estas recuerdan por su aspecto a los fiordos de Noruega, a las costas de Escocia y a las de Bretaña, pero sin embargo tiene un encanto particular que las hace incomparables.

A lo largo de la costa, las cuatro Rías Bajas —la de Muros, la de Arosa, la de Pontevedra y la de Vigo— ofrecen su abrigo a los navíos de las rutas atlánticas. Las poblaciones son hospitalarias y alegres, características propias de los



Noya, hermosa y pintoresca zona de La Coruña, otra de las provincias gallegas. Su puerto de pescadores mantiene una continua actividad.

pueblos marineros, y el visitante se encuentra en Galicia como en su propia casa.

Otro punto de interés para el turista es la admirable gastronomía gallega. Sus costas ofrecen toda clase de pescados y de mariscos en variedad infinita, y las especialidades culinarias son todas deliciosas: las empanadas gallegas, el lacón con grelos, las sardinas revenidas con cachelos, la xouba, el caldo gallego...

Los vinos, que se beben a la moda del país en pequeños cuencos o *"cuncas"*, son de agradabilísima frescura. Es famoso el del Ribeiro, al que nada tienen que envidiar los vino blancos —*"albariños"*— de Cambados, Ribadumia, Sotomayor y Arbo.

Y ahora demos un pequeño paseo por estas cuatro Rías Bajas, únicas en el planeta.

La primera que se encuentra descendiendo de norte a sur es la ría de Muros. Menos accidentada que las demás, se extiende por 25 kilómetros hasta la desembocadura del Tambre. Ofrece en todo su recorrido perspectivas soberbias: armoniosas ondulaciones, praderas y colinas de un verde brillante y playas tranquilas, como la de Freixas, en el interior de la ría, famosa por sus ostras y sus berberechos. En la ribera izquierda, partiendo las aguas del Traba y del Tambre, la localidad de Muros se abre a la curiosidad del paseante, con viejos paseos y espléndidas iglesias.

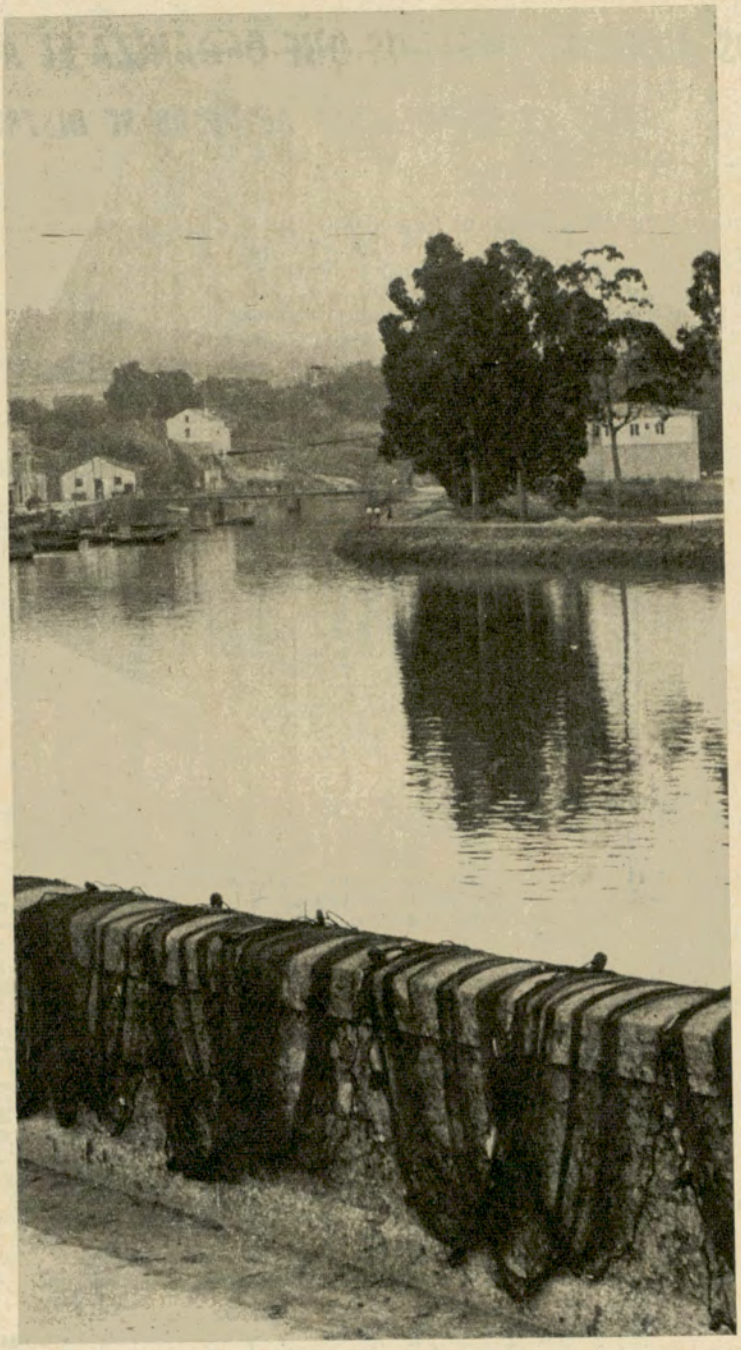
Separada de la ría de Muros por la península de Barbanza se encuentra la impresionante ría de Arosa, con una longitud de 40 kilómetros y con su desembocadura



Villagarcía de Arosa, nombre inolvidable en el recorrido de la ría de ese nombre, un verdadero mar interior.

guardada por la isla de Salvora. Dentro de sus límites contiene también a una ría menor, la de Cortegada. Santa Eugenia de Ribeiro, Rianxo, Padrón, Villagarcía de Arosa, son nombres inolvidables en su recorrido. También en la desembocadura de la ría se encuentra La Toja, estación balnearia mundialmente famosa, centro de deportes náuticos, un verdadero jardín en un lago de ensueño.

La ría de Pontevedra no es un mar interior como la de Arosa, ni tiene los románticos contornos de la de Vigo, pero en cambio ofrece una riqueza de color y de luz que componen un conjunto admirable. En su embocadura se levanta la populosa ciudad de Pontevedra. En su centro podemos contemplar la isla de Tambo, cantada por Luis de Góngora, quien la eligió como teatro de la segunda de sus *"Soledades"*. Y por fin, en la desembocadura, las islas Ons se



A lo largo de la ría de Pontevedra está Cambarro, la más típica de todas las ciudades marineras de Galicia, con la sucesión de sus pintorescos hórreos.



levantan vigilantes. Y a todo lo largo de la ría están Cambarro, la más típica de todas las villas marineras de Galicia, Samieira, mirador de la ría; Sangenjo, playa y estación balnearia de una magnífica situación natural; Marín, donde se encuentra la Escuela Naval, y Portonovo, a la entrada de la ría, con su viejo castillo.

Y por fin, la ría de Vigo, guardada por las míticas islas Cíes, escarpadas y abruptas. En la ribera meridional, la ciudad de Vigo abre su espléndida perspectiva de uno de los puertos más importantes de España, donde atracan transatlánticos de todas las banderas. Panjón, Bayona, Redondela, Cangas, son etapas de un itinerario que día a día es seguido por mayor número de turistas. Playas, montes y colinas decoran como en un teatro irreal el horizonte, y el sol ilumina con sus rayos el paisaje.

Galicia y sus Rías Bajas están todavía por descubrir por el turismo, y sin embargo son de los lugares más bellos de España. Una paradoja que pronto irá desapareciendo. •

LOS DOS GRANDES PREMIOS QUE ORGANIZA EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

MAS 22 DE MILLONES DE PESOS SE DISTRIBUIRAN ESTE AÑO

El Automóvil Club Argentino ha organizado las dos más importantes competencias anuales del deporte automovilístico de nuestro país, que en esta oportunidad tendrán premios por valor de más de 22 millones de pesos. El XI Gran Premio Internacional de Turismo Nafta "Super" Y. P. F. se disputará entre el 20 y el 28 de octubre próximos, y el XLV Gran Premio Argentino de Carretera "Supermóvil" Y. P. F., entre el 3 y el 9 de diciembre del corriente año. Las etapas, premios y condiciones generales de ambas carreras son los siguientes:

XI GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO NAFTA "SUPER" Y. P. F. 1967

La carrera se disputará del 20 al 28 de octubre de 1967, sobre un recorrido total de 3.329,0 kilómetros, divididos en cinco etapas, a saber: 20 de octubre, 1ª etapa: PERGAMINO-VILLA CARLOS PAZ (615 km.); 21 de octubre, DESCANSO EN VILLA CARLOS PAZ; 22 de octubre, 2ª etapa: VILLA CARLOS PAZ-SAN JUAN (684 km.); 23 de octubre, DESCANSO EN SAN JUAN; 24 de octubre, 3ª etapa: SAN JUAN-CATAMARCA (726 km.); 25 de octubre, DESCANSO EN CATAMARCA; 26 de octubre, 4ª etapa: CATAMARCA-ALTA GRACIA (596 km.); 27 de octubre, DESCANSO EN ALTA GRACIA; 28 de octubre, 5ª etapa: ALTA GRACIA-JUNIN (708 km.). Total, 3.329,0 km.

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

VEHICULOS ADMITIDOS: Serán admitidos en el XI GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO NAFTA "SUPER" Y. P. F. 1967, los automóviles homologados por la Federación Internacional del Automóvil y comprendidos en el Grupo 2 de la Categoría "A" (Coches de Turismo) de acuerdo a lo establecido en el Artículo 252 del ANEXO "J" del Código Deportivo Internacional.

CLASES: CLASE "A": Hasta 1150 cc. de cilindrada. CLASE "B": Superior a 1150 cc. de cilindrada hasta 1600 cc. CLASE "C": Superior a 1600 cc. de cilindrada hasta 2000 cc. CLASE "D": Superior a 2000 cc. de cilindrada en adelante.

INSCRIPCIONES: Será habilitado el registro de inscripciones a partir del día 4 de septiembre de 1967, de 12 a 19, en el local de la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino y en la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina, Avda. del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal. Dicho registro será clausurado el 10 de octubre a las 18.

PUNTAJE: Esta prueba contará con puntaje en sus respectivas Clases, para el Campeonato Argentino.

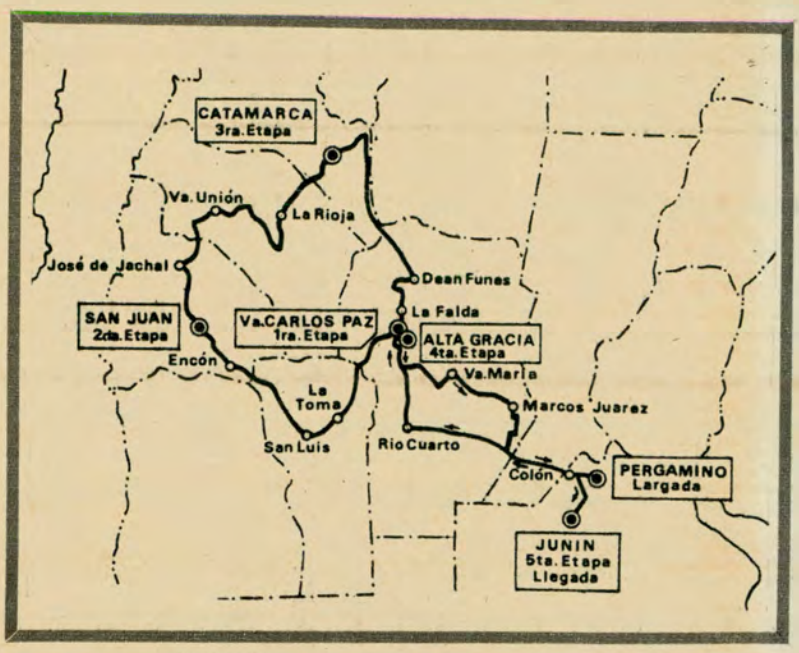
PREMIOS: El AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO abonará a los corredores participantes los premios que a continuación se detallan:

CLASIFICACION POR CLASES

	Clase "A"	Clase "B"	Clase "C"	Clase "D"
Al 1º .... $	280.000.—	350.000.—	400.000.—	450.000.—
Al 2º .... „	160.000.—	220.000.—	260.000.—	300.000.—
Al 3º .... „	140.000.—	170.000.—	200.000.—	250.000.—
Al 4º .... „	120.000.—	150.000.—	175.000.—	200.000.—
Al 5º .... „	100.000.—	130.000.—	150.000.—	180.000.—
Al 6º .... „	90.000.—	115.000.—	130.000.—	160.000.—
Al 7º .... „	80.000.—	100.000.—	115.000.—	145.000.—
Al 8º .... „	70.000.—	90.000.—	100.000.—	130.000.—
Al 9º .... „	60.000.—	80.000.—	90.000.—	115.000.—
Al 10º ... „	50.000.—	70.000.—	80.000.—	100.000.—
$	1.150.000.—	1.475.000.—	1.700.000.—	2.030.000.—

PREMIOS ESPECIALES PARA COCHES DE HASTA 700 cc. DE CIL.: Al 1º, $ 150.000.—; al 2º, $ 120.000.—; Al 3º, $ 100.000.—; al 4º, $ 90.000.—; al 5º, $ 80.000.—; al 6º, $ 70.000.—; al 7º, $ 60.000.—; al 8º, $ 50.000.—; al 9º, $ 40.000.—; al 10º, $ 30.000.—

Total de la clasificación general de las cuatro clases, más los premios especiales para coches de hasta 700 cc. de cilindrada, m$n. 7.145.000.—



PREMIOS POR ETAPAS

	Clase "A"	Clase "B"	Clase "C"	Clase "D"
Al 1º .... $	35.000.—	40.000.—	60.000.—	80.000.—
Al 2º .... „	25.000.—	30.000.—	45.000.—	60.000.—
Al 3º .... „	20.000.—	25.000.—	30.000.—	40.000.—
Al 4º .... „	15.000.—	20.000.—	25.000.—	30.000.—
Al 5º .... „	10.000.—	15.000.—	20.000.—	25.000.—
$	105.000.—	130.000.—	180.000.—	235.000.—

PREMIOS ESPECIALES PARA COCHES DE HASTA 700 cc. DE CIL.: Al 1º, $ 35.000.—; al 2º, $ 20.000.—; al 3º, $ 15.000.—; al 4º, $ 10.000.—; al 5º, $ 5.000.—. Total, $ 85.000.—.

Total de premios de las cuatro clases, más los premios especiales para automóviles de hasta 700 cc. de cilindrada, $ 735.000.— por 5 etapas, m$n. $ 3.675.000.—

PREMIOS PARA COCHES PRODUCIDOS EN EL PAIS CONFORME AL DECRETO 3693/59 Y 6567/61 DE LAS CLASES "A", "B", "C" y "D"

CLASIFICACION GENERAL POR CLASES

	Clase "A"	Clase "B"	Clase "C"	Clase "D"
Al 1º .... $	100.000.—	150.000.—	200.000.—	250.000.—
Al 2º .... „	75.000.—	100.000.—	150.000.—	200.000.—
Al 3º .... „	50.000.—	75.000.—	100.000.—	150.000.—
$	225.000.—	325.000.—	450.000.—	600.000.—

Total de las cuatro clases para coches de producción nacional, m$n. 1.600.000.—

3 % para la Asociación Argentina de Volantes sobre los premios a distribuirse, $ 372.600.—. Total general, $ 12.792.600.—

Los interesados en obtener detalles suplementarios sobre el reglamento de estas dos competencias podrán dirigirse a la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino o a la Comisión Deportiva Automovilista, en Avenida del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal.

XLV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL" Y. P. F. 1967

La carrera se disputará entre el 3 y el 9 de diciembre, sobre un recorrido total de 2.942 kilómetros, divididos en cuatro etapas, cuyo detalle es el siguiente:

3 de diciembre, 1ª etapa: OLAVARRIA-SAN RAFAEL (1.007 km.); 4 de diciembre, DESCANSO EN SAN RAFAEL; 5 de diciembre, 2ª etapa: SAN RAFAEL-SAN JUAN (571 km.);

6 de diciembre, DESCANSO EN SAN JUAN; 7 de diciembre, 3ª etapa: SAN JUAN-SAN LUIS (531 km.); 8 de diciembre, DESCANSO EN SAN LUIS; 9 de diciembre, 4ª etapa: SAN LUIS-9 DE JULIO (833 km.). Total de kilómetros, 2.942.
Los kilometrajes parciales y generales podrán ser modificados o confirmados luego de realizado el reconocimiento de la ruta.

VEHICULOS ADMITIDOS: Reservado para la Categoría COCHES DE TURISMO DE CARRETERA FORMULA "B", con puntaje para el Campeonato Argentino.

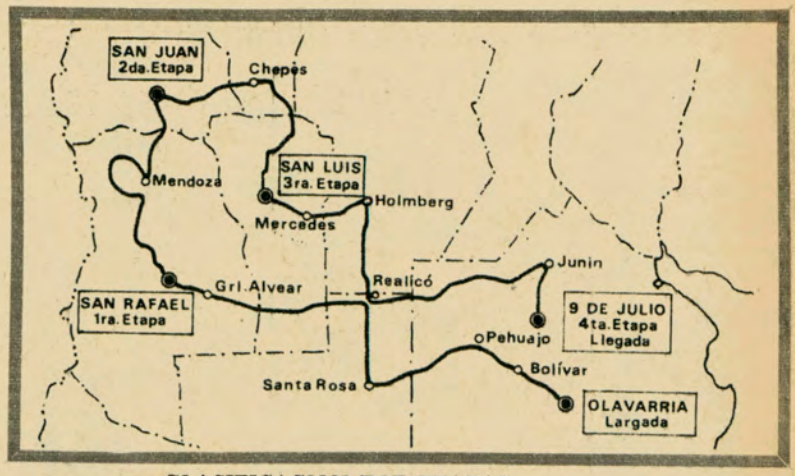
INSCRIPCIONES: Será habilitado el registro de inscripciones a partir del día 2 de noviembre, de 12 a 19, en el local de la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino y en la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina, Av. del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal. El registro de inscripciones será clausurado el 27 de noviembre, a las 19.

PREMIOS

El AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ha establecido en el Reglamento Particular de la Prueba los premios que abonará a los corredores clasificados, y que alcanzan a un monto total de m$n 9.410.000.—, según detalle:

CLASIFICACION GENERAL

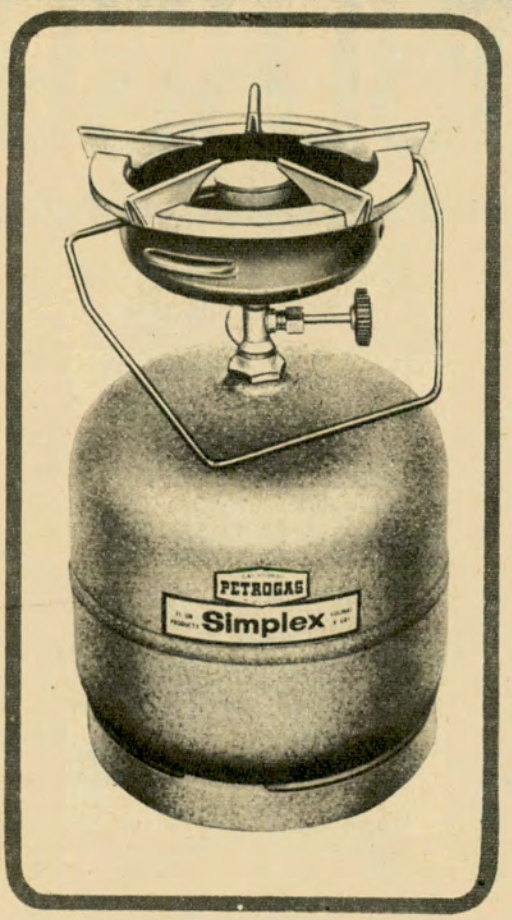
Al	1º	m$n.	1.000.000.—	
Al	2º	„	800.000.—	
Al	3º	„	600.000.—	
Al	4º	„	500.000.—	
Al	5º	„	400.000.—	
Al	6º	„	350.000.—	
Al	7º	„	300.000.—	
Al	8º	„	280.000.—	
Al	9º	„	250.000.—	
Al	10º	„	230.000.—	
Al	11º	„	200.000.—	
Al	12º	„	180.000.—	
Al	13º	„	150.000.—	
Al	14º	„	130.000.—	
Al	15º	„	100.000.—	m$n. 5.470.000.—



CLASIFICACION POR ETAPAS

Al	1º	m$n.	110.000.—	
Al	2º	„	95.000.—	
Al	3º	„	90.000.—	
Al	4º	„	85.000.—	
Al	5º	„	80.000.—	
Al	6º	„	75.000.—	
Al	7º	„	70.000.—	
Al	8º	„	65.000.—	
Al	9º	„	60.000.—	
Al	10º	„	55.000.—	
Al	11º	„	50.000.—	
Al	12º	„	45.000.—	
Al	13º	„	40.000.—	
Al	14º	„	35.000.—	
Al	15º	„	30.000.—	
		m$n.	985.000.—	

Son: m$n. 985.000.— por 4 etapas..... m$n. 3.940.000.—
3 % para la Asociación Argentina de Volantes sobre los premios a distribuirse, $ 282.300.— Total general, $ 9.692.300.—

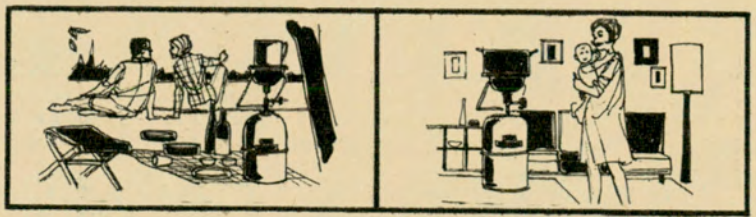


G 850

calentador a **GAS**

Simplex

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





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



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

UNICO CON REPOSICION DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS

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



"Tío Jacques" es la representación del gordo ciudadano holandés, risueñamente divertido con las tonterías que hace el mundo que lo rodea; como "el tío Sam", como "Juan Pueblo", como tantos otros símbolos nacionales, "Tío Jacques" es una institución.

HOLANDA

¿SABIA usted que un centenar de países se alimentan con productos holandeses? ¿Suponía que los turistas, luego de llegar a los Países Bajos, confiesan que *es el país en el que desearían vivir?* ¿Y que él es la 6ª potencia marítima del mundo? ¡Feliz de usted si lo sabe! Yo me enteré sólo al llegar al país de los tulipanes y los molinos, y desde entonces proclamé a gritos, también, que *¡Aquí es donde me gustaría vivir!*

El porqué de una elección

Miles de aparatos de televisión asoman sus antenas como narices afiladas en este país en el que se alinean coquetamente las casitas donde cada balcón es un jardín, creciendo hacia arriba, con ventanas que carecen de persianas pero que suelen lucir orgullosamente un gancho afilado para, ¡asómbrese el lector!, subir los muebles, por lo angostas que son las puertas. Y a propósito de casas, las holandesas poseen el más antiguo sistema de portero eléctrico: bandas de espejo en lo alto de la puerta, a la que se llega por una escalera interior, permiten ver al visitante. Y luego de estas casas las otras, las rodantes —increíblemente confortables y muy populares—, proclamando en sus carteles que están a la espera de un dueño o inquilino.

Fuera de todo esto, cuando se pierden las rutas arborizadas están los grandes viveros, los molinos imponentes, los pequeños canales artificiales como testigos de la ciclópea lucha del holandés contra las aguas que periódicamente inundan sus tierras, y criaturas hermosas levantando sus carcajadas hasta donde están los ángeles, ¡que, si en alguna parte están, seguro que será en Holanda!

Primera visión de Holanda

Recorramos sus calles; en las ventanas las cortinas engalanan con modelos y materiales distintos, al paso que dan cumplimiento a la disposición que obliga su uso, *porque es inmoral dejar ver lo que pasa dentro de los hogares,* en una sabia medida que podríamos adoptar aquí, donde siempre se vive *para afuera;* me llama la atención el número de coches y bicicletas que por las noches *duermen* al aire libre envueltos en fundas de plástico, prueba de honestidad, porque, ¿quién osaría robarlos? De pronto un tranvía cruza arrastrando en la parte trasera, orgullosamente, un buzón; los canales son constantemente recorridos por lanchas que pasean a enamorados, pero a ciertas horas también los surcan las lanchas-basureras, que cargan desperdicios para abono; y aquí y allá, pilas de bolsas de arena como símbolo de unión en la lucha común contra las inundaciones, la misma que en otros siglos bastaba para concluir cualquier disturbio local imponiendo *la paz de los diques.*

¿Iracundos? Aquí no existen; no hay tiempo, hay que trabajar. ¿Las



El afecto que rodea a Juliana de Holanda y su familia garantiza una larga existencia para la corona.

UNA META PREFERENCIAL

EL PAIS DE LOS TULIPANES Y LOS MOLINOS ES CAJA DE SORPRESAS PARA EL TURISTA

Por HAYDEE M. JOFRE BARROSO

Para Autoclub



Los Países Bajos tienen un símbolo que los identifica en todo el mundo: un par de zuecos de madera; los mismos que ya están de moda en todas las playas europeas de primera línea. (Que también las hay de "la otra".)

lectoras conocen la apreciada piel del muskrat? Bueno, en Holanda estas grandes ratas de agua son sacrificadas como enemigos; se entiende: su especialidad es mirar los diques por debajo del agua. Y sin hacer tapados con ellas...

Entre comprobaciones y cifras

Un holandés gana semanalmente entre 60 y 70 florines, paga un alquiler mensual de 80 florines por su casita o departamento, y con estos ingresos y gastos puede dar enseñanza gratuita a sus hijos (que, si los informes sobre sus estudios en el último año primario son buenos, recibirán una beca del Estado para seguir estudios superiores); generalmente la mujer casada no trabaja, mientras que su marido lo hace hasta las 5 de la tarde, cuando regresa junto a los suyos para conversar con ellos, fumar su pipa mientras lee el diario, cenar, y a las 10 de la noche, ¡sueño! Falta vida nocturna en Holanda...

El viernes es el día de *ELLA*,



Madurodam, un país encantado que a los niños se les dice que fue creado para ellos..., ¡pero que son los grandes quienes más lo disfrutan!

dedicado a las compras y a las amigas; el sábado, de *EL*, para el café y los amigos; el domingo, día *FAMILIAR*, en que casi siempre el matrimonio y su prole parten al campo. Y con este sistema, créase o no, se obtiene la felicidad conyugal, según pude ver.

La población no tolera discriminaciones raciales ni religiosas (multadas con 7 meses de cárcel); se bebe poco; la vida promedio es de 78 años; fuera del horario de 19 a 22 hòras no hay televisión; los sábados los negocios permanecen abiertos; el diálogo patrón-obrero es constante y cordial; las ciudades son limpias, los hombres corteses y las mujeres, a mi entender, las más bonitas de Europa (ojos claros y serenos como dos lagos, tez lisa y satinada, hermosos cabellos rubios discretamente peinados, expresión sonriente, aspecto sano, cuerpo matronil, elegancia sencilla, carencia de afeites, ellas son la imagen de la belleza *sin trampas:* con estas comprobaciones se justifica mi elección).

¿Visitamos ciudades?

Entonces comencemos por La Haya, donde todo es poco ostentoso, como el palacio real con su cúpula coronada, y donde la única nota excitante es la llegada de la reina desde su residencia en Amsterdam, en su coche de oro, para abrir anualmente las sesiones parlamentarias; allí, en el Nº 34 de la calle Lange Valhou, está la casa más pequeña de la ciudad. Y entre otras recomendaciones podemos sugerirle una visita al mercado de flores, para disfrutar una sinfonía de aromas y colores, en los días que no hay remate ¡podrá verlo todo, pero *NO* comprar! Si quiere sentir la emoción de lo internacional recuerde que muy cerca está el Palacio de la Paz, sede de la Corte Internacional de Justicia; más allá, el Parque Bélgica, donado por este reino, y en él, Madurodam, una ciudad en miniatura donde se representan todas las épocas con sus castillos, iglesias, parques, transportes; el autor la construyó en homenaje a su hijo, muerto en un campo de concentración nazi.

También Amsterdam tiene sus curiosidades: 70 canales, 550 fuentes, y una filosofía especial de su gente, además de la famosa casa Köster, donde cualquier mujer pierde la cabeza; cada uno de sus 800 operarios gana 150 florines semanales para trabajar los brillantes y piedras preciosas que llegan de Africa del Sur, hasta darles las 58 facetas que debe tener un brillante de primera agua antes de ser exportado bajo la garantía de la corona; uno de cada 1.300 brillantes es azul perfecto. Entérese de éste y otros secretos de los diamantes, observe y compre... ¡si va con su pasaporte, porque aquí los holandeses *NO PUEDEN* comprar!

Las casas altas y estrechas se levantan sobre pilotes a lo largo de los canales, lo mismo que en Rötterdam, segunda ciudad holandesa, capaz de asombrarnos con su grandioso túnel submarino, y el gigantesco puerto por el que entran 95.000 barcos al año; o de excitar nuestra fantasía con sus *villas-miseria* montadas sobre ruedas, es decir, en casas rodantes.

Y en un paréntesis para el encantamiento, Voladam, pueblo de pescadores que aún visten sus trajes tradicionales, y venden en los kioscos los arenques que la gente come en la calle, en salmuera y con cebollas. Integralmente construido sobre diques, es un pueblo de muñecos, pero animados, de callejuelas donde se retuercen y enroscan las casitas diminutas y los negocios en los que se amontonan objetos de bronce, porcelana, cobre, madera y loza decorada en rojo y azul.

Y aún olvidé mencionar el *mercado de las pulgas*, reducto de las antiguallas más notables; y el Reigkmuseum, donde 3.000 cuadros reunidos a lo largo de 80 años les proporcionarán un inolvidable banquete estético.

Punto final

Puesto con la esperanza de haber esbozado una explicación del porqué mucha gente prefiere Holanda para vivir. El pequeño país industrioso, de amables vecinos, valientes y solidarios, que ofrece hoy dos cosas difíciles de obtener en nuestro tiempo: libertad para vivir y dejar vivir, y salarios justos asegurados. Dos pivotes para ese motor humano llamado *felicidad.* •



NEUMATICOS

Algunas informaciones y comentarios útiles para los automovilistas

CADA vez más, los automovilistas con sentido claro de su responsabilidad y, por ende, preocupados por su propia seguridad y por la de sus acompañantes cuando viajan, se interesan en la selección y en el correcto uso de los neumáticos. En los párrafos que siguen resumiremos algunas informaciones útiles sobre ese tema, que adaptamos de una autorizada pubicación americana, la Revista *Motorland*, que edita la California State Automobile Association (Automóvil Club del Estado de California, afiliado a la A.A.A.).

Las cubiertas nuevas —especialmente en un coche nuevo— conservan, por lo general, un buen estado de uso dentro de un recorrido que puede variar entre 16.000 kms y 64.000 kms, con un promedio de 30.000 a 40.000 kms, para coches de tamaño mediano. En realidad, la conservación depende de cuatro factores: el primero reside en la cubierta misma, que debe ser de buena calidad, bien adaptada al tamaño y peso del vehículo, adecuadamente inflada y cambiada de ubicación ("rotada") cada 8.000 kms o por lo menos dos veces en el año. En segundo lugar debe considerarse la forma y cuidados con que el automóvil es mantenido. Las cubiertas se desgastan más rápidamente si el coche sufre de dificultades mecánicas, como, por ejemplo, impropio alineamiento de las ruedas —o de la dirección—, ejes en posición defectuosa, las ruedas torcidas o desniveladas, frenos gastados, etc. Cualquiera de estas circunstancias determina un desgaste irregular de las cubiertas y "tortura", por así decirlo, la superficie de rodamiento.

El peso del vehículo afecta naturalmente la resistencia de las cubiertas; en los coches livianos su duración alcanza, por lo general, de 48.000 a 64.000 kilómetros.

El tercer factor que debe ser considerado anida en los hábitos del automovilista como conductor. En general, las cubiertas duran más cuanto menor es la velocidad de conducción habitual. Las pruebas y ensayos efectuados demuestran que a una velocidad de 102/115 kms por hora las cubiertas durarán sólo el 40 % del tiempo de las que soportan una velocidad habitual de 80 kms por hora. Otros hábitos de importancia consisten en la correcta manera de virar en las esquinas o curvas del camino y en el cuidadoso arranque y frenado del coche.

El cuarto factor reside en el camino mismo. Es obvio que cuando se viaja sobre un camino bien pavimentado y recto las cubiertas sufren muy pocas presiones laterales y las posibilidades de desgaste o ruptura de las cuerdas de las telas son menores; en cambio, sobre caminos malos o con muchas curvas, donde por lo general las frenadas son más frecuentes y violentas, el desgaste de la banda o estructura de toda la cubierta es más intenso y acelerado.

Un factor muy importante, pero que suele ser bastante descuidado por los automovilistas, consiste en la presión de aire de las cubiertas cuando se viaja. Puede asegurarse que la gran mayoría de los coches que están en la carretera en un momento dado, transitan con las cubiertas a menor presión de la debida; ahora bien, en estas condiciones el desgaste es más veloz y mayor, pues la cubierta tiene menor capacidad para soportar la carga y se recalienta mucho más, con la consiguiente amenaza de fallar en cualquier momento.

La presión correcta depende de la carga que debe transportar el coche y no del tamaño de las cubiertas. En general, puede decirse que conviene inflar las cubiertas a una presión de 3 a 5 libras superior a lo que indican los folletos con instrucciones que suelen recibirse con el coche nuevo. Una entidad especializada americana aconseja, sin embargo, que las cubiertas comunes de 4 telas no sean infladas con más de 32 libras de presión.

Los coches con motor trasero deben llevar las cubiertas delanteras a menor presión que las restantes, para aumentar así la estabilidad del vehículo; en estos casos debe seguirse estrictamente las instrucciones de la fábrica.

Algunas personas creen que, de todos modos, las cubiertas se recalientan durante los viajes largos, lo que aumenta la presión y sugiere la necesidad de iniciar el viaje con presión más baja que la que llamaríamos normal, pero eso no es exacto. Cuando la cubierta está inflada a 32 libras, resiste mejor las cargas pesadas y las largas horas de camino; el aumento de la presión con el viaje está previsto dentro del margen normal de flexibilidad de la cubierta, y desciende apenas ésta se enfría. En cambio, cuanto más baja es la presión inicial, tanto mayores son los movimientos de flexión del neumático, lo que determina mayor aumento de su temperatura y mayor daño de su estructura. De todos modos, nunca, bajo ninguna circunstancia, debe reducirse la presión de la cubierta cuando ésta está caliente; la medición debe hacerse sólo cuando está fría.

Es francamente desaconsejable el peligroso hábito de tratar de sacar del neumático el mayor rendimiento posible hasta el último momento de su existencia útil; la experiencia demuestra que la mayoría de las fallas y rupturas se producen durante el último 10 % de su vida aprovechable, y esto hace recomendable cambiarlo antes de que asome ese peligro. La mayoría de las legislaciones y ordenanzas de tránsito modernas que rigen en los países muy motorizados prohíben el uso de los caminos públicos a los coches que ruedan sobre cubiertas perceptiblemente deterioradas o desgastadas o con parches y arreglos en el caucho del revestimiento.

Un detalle de fabricación, muy importante, que el automovilista habitual debe conocer, es que últimamente las fábricas producen cubiertas de 4 telas, de 2 telas y las que suele denominarse de "telas radiales". La resistencia de las de 2 telas es equiparable a las de 4, con la ventaja de que, según los técnicos, se calientan menos que éstas. En cuanto a las de "telas radiales" —bastante más caras que las convencionales o comunes—, se llaman así porque las cuerdas del esqueleto o armazón están colocadas en ángulo recto respecto de la circunferencia de la cubierta, como los anillos de una lombriz; además, llevan una especie de aro metálico bajo el trenzado, justamente a lo largo de esa circunferencia. Tienen más duración que las otras y se afirman mejor sobre el pavimento, pero son menos suaves a bajas velocidades y algo más ruidosas. Nunca deben ser usadas, en el mismo coche, junto con cubiertas comunes de 2 o de 4 telas.

Suele hablarse de cubiertas de "primera línea" y de "segunda línea", asignándose mejor calidad y duración a las primeras —más caras—, y esto es generalmente cierto, pero depende de la seriedad de la fábrica. Por otro lado, no debe tomarse demasiado al pie de la letra las denominaciones bastante corrientes de cubierta "deluxé" o "premiun", que implicarían una calidad especial, porque esto también depende de la seriedad y responsabilidad del fabricante. En los Estados Unidos, la American Automobile Association está luchando para obtener la sanción de una ley federal de "standards", que obligue a los fabricantes a especificar claramente la calidad y condiciones de las cubiertas que producen, para evitar las comprensibles confusiones a que actualmente son a menudo inducidos los usuarios. •

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

PROVOCO HONDO SENTIMIENTO DE PESAR LA DESAPARICION DEL Dr. PLACIDO SEARA

EL fallecimiento del doctor Plácido Seara —ocurrido en La Plata, su ciudad natal— ha provocado honda consternación en los múltiples círculos en los cuales el extinto proyectó su intensa actividad, obedeciendo a un imperativo impuesto tanto por la universalidad de sus inquietudes como por su acendrada vocación de entregar lo mejor de sí mismo al servicio incondicional del país y de la comunidad.

Médico talentoso, distinguido catedrático, agudo investigador, había obtenido su título universitario en 1928, para iniciar una carrera profesional durante cuyo transcurso supo sintetizar admirablemente la autoridad científica con el profundo sentido humanitario, que de modo invariable imprimió a todas sus acciones.

Desempeñó diversos cargos profesionales, entre ellos, los de jefe del servicio médico del ferrocarril provincial, jefe de sala en el hospital General San Martín y director del Hospital Ferroviario de la ciudad de La Plata. Su fecunda labor docente comenzó poco después de obtener su título universitario; fue director de la Biblioteca de la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad de la Plata y colaborador en diversas cátedras en dicho centro de estudios, hasta que, en 1962, ocupó como profesor titular la cátedra de Patología Quirúrgica, función esta que ejerció hasta el momento de su deceso.

Dirigió la Sociedad de Cirugía, fundó la Sociedad Argentina de Cirugía Torácica y fue miembro del International College of Surgeons y de la Sociedad de Cirugía Plástica. En diversas oportunidades le tocó también representar a nuestro país en congresos internacionales de medicina y cirugía.

Asimismo, publicó numerosos trabajos sobre temas de su especialidad profesional, entre ellos, los libros titulados "Estudio anatómico topográfico del tórax y del abdomen" y "Lesiones traumáticas del hígado, páncreas y bazo".

Simultáneamente con su labor de médico, catedrático, investigador y publicista, sus inquietudes cívicas lo llevaron a militar en las filas del radicalismo, que lo contó en la nómina de sus más calificados dirigentes, y estuvo, también, íntimamente vinculado a diversas instituciones sociales, culturales y deportivas; ejerció la presidencia de la Asociación Sarmiento, del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata y del Club Español, y fue miembro del Club Hípico de City Bell y del Club Náutico de Ensenada.

Con el fallecimiento del doctor Seara, el Automóvil Club Argentino no ha perdido solamente a un dirigente conspicuo, que honró a la Institución, sino también a un talentoso e infatigable colaborador en los planes de ampliación y perfeccionamiento servicial, cuya concreción ha venido caracterizando la labor de la entidad durante los últimos años. Desde su cargo de prosecretario de la comisión directiva, que desempeñaba desde 1956, el doctor Seara configuró un arquetipo de voluntad creadora puesta al servicio de empresas de gran aliento y que no prometen otra recompensa que el bienestar y el progreso de la comunidad toda. En tal sentido, su dedicación estuvo especialmente orientada a la promoción del turismo en todo el ámbito del país.

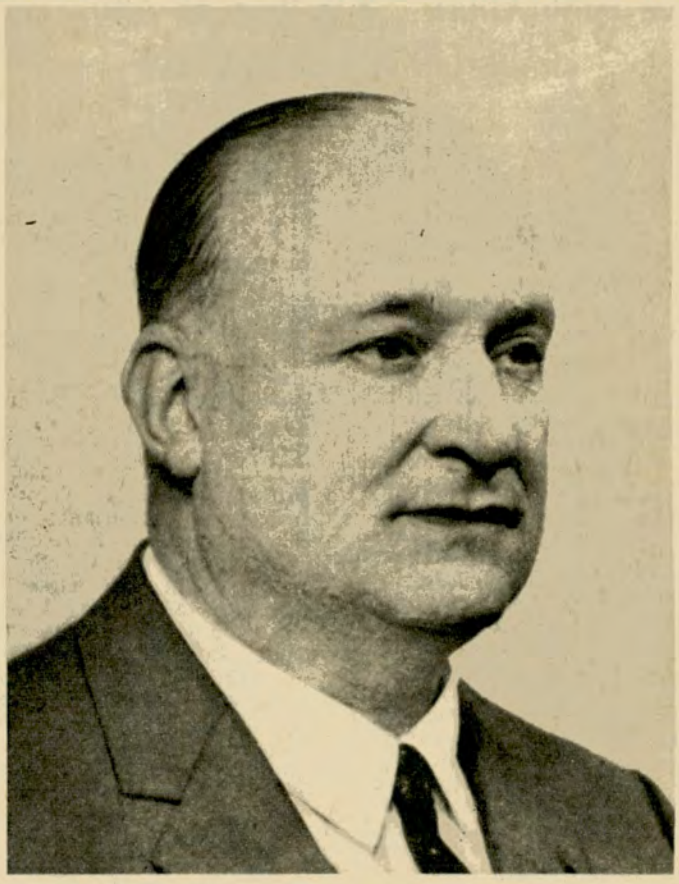
En nombre del A.C.A. habla el doctor Carman

Directivos y funcionarios del Automóvil Club Argentino se sumaron a la numerosa concurrencia al sepelio del doctor Plácido Seara, que se llevó a cabo en la ciudad de La Plata, y que configuró un verdadero testimonio de reconocimiento unánime a la trayectoria vital del extinto. El presidente de la institución, doctor César C. Carman, al despedir los restos del prosecretario de la comisión directiva, expresó:

"Pocas veces he sentido un dolor tan hondo al despedir a un amigo que parte para la eternidad, como ahora que me estruja la angustia de esta despedida a Plácido Seara. Todavía me es imposible comprender cómo ha podido romperse la senda por donde él transitaba con tanta gallardía humana, con la frente alta, con el corazón abierto, con sus claros ojos sonrientes, mirando sin desconfianza ni temor el azaroso advenimiento de los días. Todavía no lo comprendo. Sólo ayer, el calor de su amistad movía su mano para poner en el saludo la tibieza cordial con que el afecto auténtico trenza la solidaridad entre los hombres, y ahora nada más mi pensar sombrío que me aprieta las sienes, y el recuerdo del amigo que flota sobre un vacío sin esperanza. De Seara no puedo recordar actitudes, ni anécdotas menudas: sólo la figura erguida para el apoyo, con los brazos abiertos para el abrazo. Y ahora, nada, sino la pena. Pena tanto más intensa, cuanto que obliga a detenerse en plena marcha, y sólo para ver cómo en torno del caminante ralean los cuadros de los seres que se ha querido, en cuya compañía la comunidad de ideales y sentimientos hizo más llevadera la jornada.

"Con Seara se ha ido un símbolo de múltiples facetas. Era un hombre cabal como combatiente, y era un combatiente sereno que oteaba todos los horizontes en su derredor, para no permitir que una huella engañosa lo desviase de la ruta, ni que su espíritu permaneciese extraño a cuanto hay de valioso y digno en y para la lucha humana. Fue así, y por eso que estuvo presente en todos los campos en que su esfuerzo podía acercar ayuda, su palabra un estímulo y su consejo la posibilidad de un acierto. Además, cualidad que marca a los espíritus superiores: fue siempre desinteresado y generoso, como fue activo, invariablemente movido por una inquietud de alto vuelo. Siempre estuvo dispuesto a dar y nunca ansioso por recibir, y dio cuanto pudo sin esperar premio ni recompensa. Así pasó por las ásperas contiendas de la política argentina, donde tenía derecho a aspirar a

todo —diputado, gobernador de su provincia, y tantas cosas nobles— y sólo recogió, por propia decisión, la gratitud con que el sentimiento popular distingue a quienes saben interpretarlo honestamente y con grandeza de alma. Así también pasó por las actividades deportivas, sólo para abrir caminos a quienes lo merecían y nutrir con esperanzas justas a quienes las necesitaban como estímulo. Así estuvo conmigo en la Asociación Argentina de Fomento Equino para fomentar la vitalidad fecunda de nuestra tierra, por la que él sintió siempre un acendrado amor y de la que percibió, como pocos, el penetrante e indefinible embrujo. Así profesó en la alta cátedra universitaria, donde fue un arquetipo de



maestro; de maestro sin ocultos dobleces, y desde la cual hizo un apostolado de la tarea de cultivar el espíritu y la mente de la juventud que espera una luz que la despeje. Así, en fin, pasó por el Automóvil Club Argentino, desde cuyo seno, a lo largo de muchos años, su iniciativa, su actividad y su clara visión, fueron ejemplo para quienes le vimos actuar con tan exaltada fe en el futuro.

"Así fue y así vivió. Plácido Seara. Y ahora, aunque quisiera hacerlo, no puedo despedirme de él. Sólo puedo pensar que, en un gesto excepcional de su existencia generosa, por esta vez ha resuelto encerrarse en sí mismo, y se ausenta. Pero los que teníamos el hábito de disfrutar de su presencia, seguiremos alimentando la fe de que, de alguna manera, su nombre y su recuerdo continuarán viviendo con nosotros como un inefable testimonio de una vida que fue buena y justa".

HOMENAJE AL DOCTOR SEARA EN "JUEVES TURISTICOS A.C.A."

En la primera de las reuniones del ciclo "Jueves turísticos A.C.A.", llevada a cabo con posterioridad al fallecimiento del Dr. Plácido Seara, el secretario de la comisión asesora de Turismo Nacional e Internacional, doctor Luis Petraglia, rindió un sentido homenaje al desaparecido dirigente del A.C.A. que, hasta el momento de su deceso, ejerció también la presidencia de dicha comisión. En ese acto, el doctor Petraglia hizo uso de la palabra en los siguientes términos:

"Quien les habla tuvo el placer de inaugurar en esta sala el cuarto ciclo consecutivo de "Jueves turísticos del A.C.A.". Recalcamos entonces el éxito que dichas reuniones adquirieron, invariablemente, por su nutrida y selecta concurrencia. Esa actividad social, anexa al plan de excursiones que organiza la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, programadas por imperio de un principio estatutario de nuestra Institución, se deben a la iniciativa y a la acción dinámica e inteligente del que fue hasta ayer su presidente, el Dr. Plácido Seara, cuya presencia en este escenario no pasó inadvertida ante este amable público, en la reciente reunión a que hice referencia.

"El destino, ciego e implacable, ha tronchado inesperadamente su existencia, dejando en el seno de esta Institución un vacío muy difícil de llenar. Si hemos de evaluar el volumen de los hombres por su aguda inteligencia, su impulso creador, sus sentimientos afectivos y su generosa obra de bien, el doctor Seara está entre quienes toda ponderación resulta mezquina. Brillante facultativo, docente titular en la Universidad Nacional de La Plata, legislador y político de fuste, argentino ejemplar de acendradas virtudes cívicas y profundas e inconmovibles convicciones democráticas, fue, además, un conspicio y eficaz dirigente del A.C.A. Desempeñaba actualmente el cargo de prosecretario de su C. D. y la presidencia de la comisión asesora de Turismo, funciones que ejerció con suficiencia, ponderable capacidad y un dinamismo contagioso, el que no decayó ni aun en los días finales de su existencia, pues consciente de la emboscada que le acechaba, siguió paso a paso el rápido y cruel proceso que tronchó su existencia, sin la más leve claudicación moral y sin declinar sus actividades, no obstante el consejo de los facultativos amigos."

En otro pasaje de su discurso, el doctor Petraglia expresó: "Su horizonte intelectual tenía latitudes inalcanzables, su generosidad espiritual no admitía parangón y su humana comprensión, puesta al servicio de la amistad, constituye un ejemplo inolvidable. Con la emoción lógica que nos provoca su querido recuerdo y la sencillez que fue uno de sus grandes atributos, le rendimos nuestro homenaje en nombre de la C.D. del A.C.A. y de la masa societaria. El nombre del doctor Plácido Seara, constituirá un blasón permanente en nuestra Institución como guía y ejemplo de dignidad, dinamismo y generosidad".

Cordial agasajo del Necochea Automóvil Club a la filial local del A. C. A.

CON motivo de celebrarse un nuevo aniversario del Automóvil Club Argentino, las autoridades del Necochea Aumóvil Club ofrecieron un agasajo en obsequio de los directivos locales y empleados del A.C.A. y sus familiares, el que consistió en un almuerzo servido en el fogón criollo del Centro Vasco Euzko Etxea que transcurrió en un ambiente de amable camaradería.

CAMPAMENTOS DE SAN CLEMENTE Y MAR DE AJO

La Oficina de Pesca, Recreos y Campamentos del A.C.A. ha dado a conocer el reglamento general para los nombrados campamentos.

Artículo 1º) Fíjase para el Campamento de San Clemente del Tuyú una capacidad de 250 carpas o casas rodantes y 150 para el Campamento de Mar de Ajó durante los meses de ENERO A MARZO inclusive.

Art. 2º) Fíjase una estada de 15 días por asociado y por temporada, pudiendo efectuar la reserva correspondiente en la oficina de Pesca, Recreos y Campamentos, en Sede Central, a partir del 1º de noviembre de cada año.

Art. 3) Deberá abonar, al reservar, la suma de m$n 3.000.— en concepto de "DERECHO DE INSTALACION" por el período que habrá de utilizar, haga o no uso de la totalidad de los días fijados; este importe será reembolsable cuando el asociado haga devolución de los valores con una anticipación de 15 días a la iniciación del período correspondiente.

Art. 4º) Los derechos por "INVITADOS" o "VEHICULO ADICIONAL" serán abonados directamente en cada una de las dependencias.

Art. 5º) Los períodos son los siguientes:

1º, 1 al 15 de enero; 2º, 17 al 31 de enero; 3º, 2 al 16 de febrero; 4º, 18 de febrero al 4 de marzo; 5º, 6 al 20 de marzo; 6º, 22 de marzo al 5 de abril.

Art. 6º) Los socios que se encuentren acampando durante el mes de diciembre deberán abandonar las instalaciones el día 30 de ese mes, salvo el caso de que hubieren reservado lugar para el primer período del mes de enero o bien no se haya cubierto la capacidad. En cuanto a los que se instalan en el último período del mes de marzo, podrán continuar sin limitación alguna. En ambos casos abonarán los importes a que hubiere lugar.

Art. 7º) Para acreditar la "RESERVA" es "OBLIGATORIA" la presentación de los valores correspondientes a "DERECHO DE INSTALACION" ante el encargado de la dependencia.

Art. 8º) El asociado que concurra los fines de semana, siempre y cuando hubiere lugar, deberá abonar por día los importes fijados a tal fin.

Art. 9º) En el caso de que un asociado desee prolongar su estada (15 días adicionales, como máximo), siempre que no estuviera cubierta la capacidad, deberá presentarse ante el encargado de la dependencia, el que llevará un registro a tal efecto.

Art. 10º) Es obligatorio, por parte del asociado, abonar cualquier importe a que hubiere lugar, antes de su partida de la dependencia.

Art. 11º) En caso de que un asociado desee instalar otra carpa adicional (como máximo), solamente le será permitido cuando la cantidad de personas así lo justifique y siempre que sus acompañantes estén comprendidos dentro de lo que establece el Art. 4º del Reglamento General de Recreos y Campamentos, debiendo acreditar el grado de parentesco por intermedio de la "CREDENCIAL FAMILIAR" o bien con Libreta de Casamiento y documentos de identidad, tanto al efectuarse la reserva como al presentarse en el campamento. Queda entendido que debe abonarse por ambas el "DERECHO DE INSTALACION".

At. 12º) Durante su estada, el socio podrá instalar su carpa o casa rodante, elementos estos que deberán hallarse en perfectas condiciones de uso, a fin de no alterar la presentación y estética del campamento.

Art. 13º) Las "CASAS RODANTES" no podrán habilitar el uso del grupo sanitario de sus vehículos.



"EL DESCANSO ES EL PEOR ENEMIGO DE LA LONGEVIDAD", NOS DICE EL ARQUITECTO RAUL GUILLERMO PASMAN

SI se quiere confirmar la tesis de que la juventud no es otra cosa que un estado del espíritu, basta conversar un rato con el arquitecto Raúl Guillermo Pasman, que casi sin advertirlo, absorbido como está por una intensa y multifacética tarea, tanto profesional como honorífica y filantrópica, acaba de cumplir 80 años de edad.

Cuando nos cuenta que lleva acumulados 60 años de ejercicio ininterrumpido de su profesión —que sigue ejerciendo como perito tasador del Banco Hipotecario Nacional—, cuando nos enteramos de que se lo ha visto cumplir esas funciones arrastrando el peso y la incomodidad de una pierna enyesada, cuando nos habla de todo lo que ha hecho y, más que nada, de lo que tiene pensado hacer en los próximos años, es entonces cuando logramos interpretar cabalmente la fórmula "para vivir mucho tiempo sin perder la juventud", que de manera tan autorizada nos transmite: "Trabajar intensamente, con optimismo, sin desmayos, y no creer nunca que ya se ha hecho lo bastante. El descanso —nos dice de modo concluyente— es el peor enemigo de la longevidad".

Amable, agudo, vivaz, el arquitecto Pasman remonta sus recuerdos a 60 años atrás, cuando obtenía su título universitario siendo el más joven egresado de su promoción. Ese tiempo, precisamente, es el que lleva de afiliado al Centro Argentino de Ingenieros, entidad en la que se desempeñó como vicepresidente y secretario. Asimismo, y desde hace muchos años, está vinculado a la Sociedad Central de Arquitectos, de la cual también fue presidente durante varios períodos estatutarios.

El Automóvil Club Argentino lo incluye en su nómina de afiliados desde hace 35 años y, desde hace cuatro, en la de socios vitalicios. En el último proceso de renovación de autoridades de Institución, resultó elegido por sexta vez delegado titular a la Asamblea. Desde entonces aporta su fecunda amalgama de experiencia y dinamismo a la Comisión Interna de Economía y Finanzas, de la cual también es miembro titular.

Las obras filantrópicas no escapan, por cierto, al espíritu permanentemente inquieto del arquitecto Pasman: el Patronato de la Infancia —que lo tuvo como presidente durante 14 años— cuenta con su valiosa dedicación desde hace medio siglo.

En su larga e intensa actividad profesional —a los 14 años ya actuaba como dibujante en la Inspección General de Arquitectura—, entre otras obras, construyó los hangares para los primeros aviones que ingresaron al país, en la localidad de Caseros. Actuando en la Superintendencia de Construcciones Militares, proyectó y dirigió las obras de numerosos cuarteles, como el del Regimiento 7 de Infantería de La Plata y otros en esa ciudad y en Córdoba, y realizó el anteproyecto del actual Colegio Militar.

Como arquitecto jefe de la Comisión Nacional de Casas Baratas dirigió la construcción del Barrio Cafferata, inmortalizado en una difundida pieza del cancionero popular, y de otros barrios de viviendas económicas (Alvear, Rawson, etc.).

"Hay tres cosas que son necesarias —nos dice finalmente el arquitecto Pasman— para seguir desempeñando una vida activa y socialmente provechosa: cabeza, corazón y piernas. Mientras esos tres factores respondan, no hay por qué dejar de trabajar." Y que esos tres factores responden a la perfección en el caso de nuestro entrevistado lo demuestra claramente la lista de proyectos de los cuales, al despedirnos, nos habla. Son proyectos de trabajo para muchos, pero muchos años más.

CATAMARCA:

Ha sido habilitado el Registro del Automotor.

Por resolución Nº 205, la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor ha dispuesto su habilitación en la provincia de Catamarca, decisión que alcanza a diez departamentos de dicho Estado.

El texto de la resolución es el siguiente:

Artículo 1º) A partir del 20 de junio de 1967 comenzará a funcionar el Registro Seccional de Catamarca con jurisdicción en los departamentos: La Capital, Ambato, Ancasti, Capayan, El Alto, Fray Mamerto Esquiú, La Paz, Caclín, Santa Rosa y Valle Viejo.

Artículo 2º) Los vehículos que deben inscribirse son los enumerados en el artículo 5º del Decreto-Ley 6582/58 ratificado por la Ley 14.467, con las modificaciones introducidas por el Decreto-Ley Nº 5.120/63.

Art. 3º) Decláranse obligados a inscribirse en esta etapa inicial los automotores nuevos "0 km" que, a partir del 20 de junio sean objeto de primera venta o cesión a cualquier título y que deban radicarse en la jurisdicción del Registro Seccional Catamarca.

Art. 4º) De forma.



DOCE NUEVOS AUTOS PARA LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

Las autoridades del Automóvil Club Argentino dispusieron en su oportunidad la adquisición de doce nuevos vehículos para ampliar la flota que presta servicio en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito de la Entidad. Con los nuevos automóviles incorporados, la mencionada Escuela podrá hacer frente a la creciente inscripción de alumnos que desean aprender a manejar con seguridad, eficiencia y un alto grado de responsabilidad. La fotografía muestra a los doce nuevos coches alineados en uno de los sectores de la pista especial del automóvil Club Argentino, en el Parque 3 de Febrero. Son tres Citroën, tres Renault 4 L, y seis Fiat 600.

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.

Cristo de nuevo crucificado. N. Kazantzakis. 1954.

El conformista. A. Moravia. 1962.

El inglés de los güesos. B. Linch. 1966.

Entre lágrimas y risas. L. Yutang. 1964.

Donde estuvo el paraíso. G. Alvarez. 1960 (donación del autor).

La casa de los jazmines. A. von del Heyde. 1959 (donación del autor).

La fuente mágica. A. von der Heyde. 1959 (donación del autor).

La creciente. S. Bullrich. 1967.

La hermana mayor. R. Tagore. 1966.

Los comediantes. G. Greene. 1966.

Boletín 34 de la International Air Transport Association. IATA. 1966.

Guía turística de Chile. Empresa de Ferrocarriles. 1967 (donado por el Automóvil Club de Chile).

Hotels and restaurants in Britain 1967-68. British Travel Association.

Memoria de la 1ª asamblea Hispano-Luso-Americano-Filipina de turismo, Madrid, 1966. Subsecretaría de Turismo. 1966.

Statistica del turismo-annuario 1965. Enit. 1966.

Diccionario técnico del automóvil. O. Carnelutti. Milán. 1963. (En idiomas: italiano-francés-inglés-alemán-español).

Equipo eléctrico del automóvil. The Motor. 1961.

Manual de automóviles. M. Arias Paz. 1967.

Peligroso a cualquier velocidad. R. Nader. 1967.

Sentenza del Tribunale nazionale d'appello 1960-64. A. C. Italia. 1966 (donación A. Cataldo).

Statistica degli incidenti stradali 1965. A. C. Italia. 1966.

Manual de ingeniería de tránsito. G. Radelat. 1964 (donación Juan C. Piñol, Mat. 9214).



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

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

D 672

COMANDO DEL DESFILE DEL 9 DE JULIO



Como es ya tradicional, en las instalaciones de la sede central del Automóvil Club Argentino se instaló uno de los comandos del desfile militar del 9 de julio ppdo., cuya dirección estuvo a cargo del coronel Aníbal Medina.



Numeroso público presenció desde las aceras y ventanales de la sede central del Automóvil Club el desfile militar del 9 de julio. En la foto vemos el paso de uno de los vehículos utilizados por la Expedición Polar Argentina, que dirigió con todo éxito el coronel Jorge Leal.

SE COLOCARON EN UN TRIMESTRE 4878 SEÑALES CAMINERAS Y URBANAS

LA Oficina de Señalamiento del ACA ha desarrollado una intensa labor en el transcurso del 2º trimestre del corriente año. Durante ese lapso se realizaron obras de colocación y conservación de señales camineras y urbanas por un total de 4.878 indicadores de diverso tipo, de acuerdo con el siguiente detalle:

Convenio con la Dirección de Vialidad de la Prov. de Buenos Aires: 3.258 señales.

Convenio con la FATAP (Federación Arg. de Tranporte Automotor de Pasajeros): 287 señales (Av. Corrientes y transversales de Av. Córdoba, Sarmiento, Santa Fe y sus transversales, Viamonte).

Municipalidades: 1.153 señales (Lobería, Avellaneda, Dolores, Alte. Brown, Pigüé, Lanús, San Bernardo (Chaco), Bahía Blanca, Bariloche, Tres Arroyos).

Varios: 180 señales (Batallón Ing. Geográfico 601, de Martín Coronado, Señales Despacio, Escuela; y Silencio, Hospital; señales varias).

CONTRALOR DE LOS NEUMATICOS

Nuevo servicio gratuito para los asociados

EL estado de los neumáticos es de capital importancia para la correcta conducción del automóvil, con influencia decisiva en la suspensión, frenado efectivo y estabilidad en la marcha. Por dicha causa es aconsejable la revisión periódica de los mismos por personal responsable, lo que incidirá, indudablemente, en la seguridad del conductor del automotor.

Atento a los inconvenientes que pueden derivarse de un deficiente estado de los neumáticos —lo que redundará siempre en perjuicio de los intereses del automovilista—, y velando por la integridad física de sus asociados, el Automóvil Club Argentino ha implantado un NUEVO SERVICIO DE CORTESIA para el asesoramiento sobre el control de las cubiertas.

Este nuevo servicio 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, inclusive el neumático auxiliar, entregándose en cada caso una tarjeta demostrativa con los datos correspondientes.

Se recuerda, al efecto, que una cubierta que tenga un milímetro de espesor 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 los 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 vehículos de competición y coches de pista.

RECOMENDACIONES

Es importante que los usuarios recuerden estas cuatro recomendaciones fundamentales:

1º Rotar los neumáticos cada 5.000 kilómetros.
2º Alinear la dirección periódicamente.
3º Balancear las ruedas.
4º Controlar periódicamente los amortiguadores.

LUGARES DONDE SE PRESTA EL NUEVO SERVICIO

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.

ESTACIONAMIENTO EN LA CAPITAL FEDERAL

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por ordenanza 22318, ha adoptado diversas medidas sobre el estacionamiento general de vehículos y su prohibición en distintas arterias de la Capital Federal. Dicha ordenanza establece las siguientes disposiciones:

CORRIENTES: *Queda permitido* entre Estado de Israel y Eduardo Madero, junto a la acera sur (derecha) durante las 24 horas del día, y entre Estado de Israel y Malabia de 7 a 22. *Queda prohibido* el estacionamiento entre Estado de Israel y Eduardo Madero junto a la acera norte (izquierda) durante las 24 horas. El estacionamiento frente a la acera norte en los tramos y horarios que a continuación se detallan: entre Estado de Israel y Cerrito, de 22 a 7 horas del día siguiente. Entre Carlos Pellegrini y Eduardo Madero, de 18 a 7 horas del día siguiente.

BARTOLOME MITRE: *Queda prohibido* entre Leandro N. Alem y Castelli, de 7 a 22 horas; entre Castelli y Ecuador, las 24 horas; entre Ecuador y Medrano, de 7 a 22 horas.

SARMIENTO: *Queda prohibido* entre Leandro N. Alem y Río de Janeiro, de 7 a 22 horas; entre Eduardo Madero y Leandro N. Alem, las 24 horas: *Queda permitido* entre Bouchard y Leandro N. Alem, junto a la acera sur, en forma perpendicular al cordón del pavimento.

TUCUMAN: *Queda prohibido* entre Leandro N. Alem y Carlos Pellegrini, de 7 a 22 horas; entre Cerrito y Uruguay, de 7 a 22 horas; entre Uruguay y Paraná, las 24 horas: entre Paraná y Boulogne Sur Mer, de 7 a 22 horas.

PARAGUAY: *Queda prohibido* entre Jean Jaurés y Leandro N. Alem, de 7 a 22 horas. *Queda permitido* entre Libertad y Cerrito, junto a la acera de la plaza, en ángulo recto contra el cordón de la misma.

PARANA: *Queda prohibido* entre Arenales y Sarmiento, de 7 a 22 horas; entre Sarmiento y Rivadavia, las las 24 horas. *Queda permitido* entre Juncal y Arenales, junto a la acera oeste (izquierda), en ángulo recto al cordón de la calzada.

VIAMONTE: *Queda prohibido* entre Talcahuano y Jean Jaurés, de 7 a 22 horas.

MARCELO T. DE ALVEAR: *Queda prohibido* entre Leandro N. Alem y Pueyrredón, de 7 a 22 horas. *Queda permitido* entre Cerrito y Libertad acera sur (lado izquierdo) en ángulo de 45º, junto al cordón.

CHARCAS: *Queda prohibido* entre Pueyrredón y Coronel Díaz, de 7 a 22 horas.

SUIPACHA: *Queda prohibido* entre Lavalle y Córdoba, de 7 a 22 horas.

ARENALES: *Queda prohibido* entre Maipú y Esmeralda, junto a la acera NE., las 24 horas; entre Esmeralda y Montevideo, de 7 a 22 horas.

LAVALLE: *Queda prohibido* entre San Martín y Riobamba las 24 horas; entre Paso y Boulogne Sur Mer, de 7 a 22 horas. *Queda permitido* entre Talcahuano y Uruguay, acera sur (lado izquierdo) en ángulo recto con el cordón del pavimento. Entre Uruguay y Paraná, acera sur (lado izquierdo), paralelo al cordón del pavimento; entre Paraná y Montevideo, acera sur (lado izquierdo), en ángulo recto con el cordón del pavimento; entre Montevideo y Callao, acera sur (lado izquierdo), paralelo al cordón del pavimento.

TALCAHUANO: *Queda prohibido* entre Rivadavia y Lavalle, de 7 a 22 horas; entre Córdoba y Juncal, de 7 a 22 horas.

URUGUAY: *Queda prohibido* entre Córdoba y Viamonte las 24 horas. *Queda permitido* entre Córdoba y Viamonte, junto a la acera este (lado izquierdo), en ángulo recto al cordón del pavimento; entre Corrientes y Viamonte, ambas aceras, en ángulo recto, junto al cordón del pavimento.

CARLOS PELLEGRINI: *Queda prohibido* entre Rivadavia y Arenales, las 24 horas; entre Arenales y Av del Libertador, de 7 a 22 horas.

BERNARDO DE IRIGOYEN: *Queda prohibido* entre Belgrano y Rivadavia las 24 horas.

CERRITO: *Queda prohibido* entre Arroyo y Marcelo T. de Alvear y entre Paraguay y Rivadavia las 24 horas. *Queda permitido* entre Marcelo T. de Alvear y Paraguay, y en ángulo de 45º junto al cordón de la plaza.

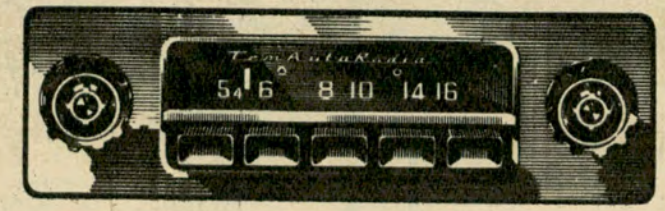
MONTEVIDEO: *Queda prohibido* entre Las Heras y Marcelo T. de Alvear, de 7 a 22 horas.

GUEMES: *Queda prohibido* entre Agüero y Uriarte, de 7 a 22 horas.

SANTA FE: *Queda prohibido* entre Juan B. Justo-Bullrich y Thames, junto a ambas aceras, durante las 24 horas; entre Thames y Florida, junto a la acera sur (lado izquierdo) durante las 24 horas. *Queda permitido* entre Thames y Esmeralda, junto a la acera norte (lado izquierdo) de 22 a 7 horas del día siguiente, y la detención durante las 24 horas.

CORDOBA: *Queda prohibido* entre Eduardo Madero y Gascón, junto a la acera norte (lado derecho), durante las 24 horas; entre Gascón y Juan B. Justo, junto a ambas aceras, durante las 24 horas. *Queda permitido* entre Eduardo Madero y San Martín y entre Florida y Gascón, junto a la acera sur (lado izquierdo), de 22 a 7 horas del día siguiente y la detención durante las 24 horas.

aunque se aleje
en su coche
su onda lo alcanza



CON SUPER AUTO-RADIO TEN A TRANSISTORES

• Superheterodino transistorizado con 8 transistores y 2 diodos • Funciona a 6 y 12 volts. • Polaridad reversible

INDUSTRIA ARGENTINA

LAS FABRICA Y GARANTIZA
TELESUD S.A.
BAJO LICENCIA EXCLUSIVA DE KOBE KOGYO CORP., JAPON
AV. MONTES DE OCA 2195 Tel. 21-6521-2139

ADQUIERALA E INSTALELA EN:

CORITEL S.C.C. San Martín 671 Comodoro Rivadavia	**ANTONIO LAIUPPA** Lavalle 85 Bahía Blanca (Pcia. Bs. As.)	**AUTOGRAD S. A.** Av. Córdoba 3647 Capital
HUGO MENDEZ COLLADO Lavalle 118 - Tel. 21056 San Miguel de Tucumán	**AUTO RADIO MAICA** Pte. Roca 1688 - Tel. 27553 Rosario (Pcia. Santa Fe)	**EL PALACIO DEL AUTO RADIO** Av. Juan B. Justo 7696 Capital

X 457

AUXILIO MECANICO

La estadística del servicio del auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de mayo y junio:

MAYO

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
015 m	28.956
030 m	3.540
045 m	1.336
1 hora	592
1h15m	200
1h30m	144
1h45m	11

Resumen mensual

En concepto de:

Mecánica	19.955
Gomas	2.780
Remolque	12.044
Total de auxilios	34.779

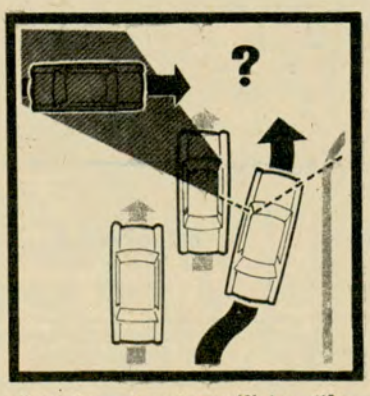
JUNIO

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 minutos	22.878
30 „	7.301
45 „	5.861
1 hora	4.432
1h15 m	2.142
1h30 m	1.149
1h45 m	679
2 horas	476
2h15 m	219
2h30 m	94
2h45 m	15
3 horas	60
Más de 3 horas	18

Resumen mensual

En concepto de:

Mecánica	28.783
Gomas	3.443
Remolques	13.098
Total de auxilios	45.324



Consejos al automovilista: "Jamás se adelante a otro vehículo por la derecha".

HOTELES Y MOTELES ADMINISTRADOS POR EL ACA

MEDIANTE acuerdos suscriptos con distintos gobiernos provinciales y del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, el Automóvil Club Argentino ha habilitado últimamente diversos hoteles y moteles, de cuya administración se ha hecho cargo. Con estas inauguraciones, el Automóvil Club Argentino continúa sus planes de expansión en todo el ámbito de la República en procura de proporcionar al automovilista en viaje mayores facilidades, y a la vez propender al fomento del turismo nacional.

Dependencias habilitadas

TERRITORIO NACIONAL DE TIERRA DEL FUEGO

Río Grande: Hotel "Los Yaganes", de primera categoría. Ubicado en Comodoro Py y Manuel Belgrano, T. E. 72. Dispone de 23 habitaciones con baño privado. Capacidad para 50 pasajeros. Comedor. Confitería y bar. Cancha de bowling. Concesionarios: señores Hinda Komok y José María Landajo.

Estación de Servicio Y. P. F. adherida a la red del A. C. A., en Av. San Martín y Rivadavia. Mecánica ligera, engrase, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, gomería de emergencia y garage. Propietarios: S. A. Imp. y Exp. de la Patagonia.

Ushuaia: Hotel "Albatros", de primera categoría. Ubicado en Av. Maipú s/n. esquina Comandante Lasserre. Dispone de 40 habitaciones con baño privado. Capacidad para 80 pasajeros. Comedor. Confitería y bar. Cancha de bowling. Concesionarios: señores Hinda Komok y José María Landajo.

Estación de Servicio Y. P. F. adherida a la red del A. C. A., en Av. Maipú 760. Mecánica ligera, engrase, nafta, gas-oil, lubricantes, gomería de emergencia y lavado. Propietario: señor Mateo Karelovich.

PROVINCIA DE LA PAMPA

Lihuel-Calel: Motel sobre la ruta Nº 152, frente al Km 147 Oeste. Dispone de 8 habitaciones con baño privado. Capacidad para 20 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, mecánica de emergencia y gomería. Encargado: señor Benjamín Trippel.

PROVINCIA DE NEUQUEN

Aguada Florencio: Motel sobre Ruta Nacional Nº 40, Km 958. Dispone de 3 habitaciones con baño común. Capacidad para 9 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: mecánica ligera, engrase, nafta y nafta-super, gas-oil y gomería. Concesionario: señor José A. Maizón.

Barrancas: Motel sobre Ruta Nacional Nº 40, Km 547, 2. Dispone de 12 habitaciones con baño común. Capacidad para 39 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, mecánica ligera, engrase, nafta y nafta-super, gas-oil y gomería. Concesionario: señor Raúl B. Bravo.

Chorriaca: Motel sobre Ruta Nacional Nº 40, Km. 750,5. Dispone de 3 habitaciones con baño común. Capacidad para 9 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: mecánica ligera, engrase, nafta y nafta-super, gas-oil y gomería. Concesionario: señor Argentino Roberto Polo.

La Rinconada: Motel sobre la Ruta Nacional Complementaria "d" Km 172,4. Dispone de 7 habitaciones con baño común. Capacidad para 21 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, mecánica ligera, engrase, nafta y nafta-super, gas-oil y gomería. Concesionario: señor Alberto Bertoldi. Casilla de Correo Nº 39, Junín de los Andes.

A habilitar próximamente

PROVINCIA DE NEUQUEN

Aluminé: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 15. Ubicado frente a la plaza del pueblo. Dispone de 16 habitaciones con baño privado. Capacidad para 30 pasajeros. Comedor y bar.

Andacollo: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 101. Dispone de 8 habitaciones: 2 con baño privado y 6 con baño común. Capacidad para 23 pasajeros. Comedor y bar.

Chos-Malal: Hotel sobre la Ruta Nacional Nº 40, General San Martín esquina Sarmiento. Dispone de 18 habitaciones con baño privado. Capacidad para 36 pasajeros. Comedor y bar.

PROVINCIA DE RIO NEGRO

Chipoletti: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 22 y Av. Lisandro de

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico: 82 - 6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico

82 - 6081

la Torre. Dispone de 10 habitaciones con baño privado. Capacidad para 30 pasajeros. Comedor y bar.

Puesto de abastecimiento: nafta y nafta-super, y gomería.

PROVINCIA DE LA PAMPA

Caleu-Caleu: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 22, Km 859. Dispone de 8 habitaciones con baño privado. Capacidad para 24 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, mecánica de emergencia y gomería.

Santa Rosa: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 5, Km 606,5. Dispone de 20 habitaciones con baño privado. Capacidad para 60 pasajeros. Comedor y bar.

Puesto de abastecimiento: nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes y gomería.

PROVINCIA DE LA RIOJA

Chepes: Motel sobre la Ruta Nacional Nº 20. Dispone de 16 habitaciones con baño privado. Capacidad para 48 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, engrase, mecánica de emergencia y gomería.

Famatina: sobre la Ruta Nacional Nº 40, Km 624; *motel* a 800 m. Dispone de 8 habitaciones con baño privado. Capacidad para 24 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: auxilio mecánico, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, engrase, gomería y mecánica de emergencia.

Termas de Santa Teresita (Mazán)*: Motel* sobre la Ruta Provincial Nº 10. Dispone de 16 habitaciones con baño privado. Capacidad para 48 pasajeros. Comedor y bar.

Estación caminera: Villa Mazán. Ruta Nacional Nº 60, Km 1.180. Auxilio mecánico, nafta y nafta-super, gas-oil, lubricantes, gomería, engrase y mecánica de emergencia.

En los moteles los asociados gozan de un descuento del 10 % sobre las tarifas vigentes.



AGASAJO DE LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

Una comisión especial de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino realizó un acto de agasajo en ocasión de la toma de posesión de sus cargos por la Comisión Directiva de la Entidad. Al acto asistieron los integrantes de dicho cuerpo, miembros de la asamblea e invitados especiales. En la foto aparecen, entre otras personas, el doctor César C. Carman; el doctor Walter A. Saborido, el presidente de la Asamblea de Delegados, doctor Ricardo E. Aráoz; el secretario de la misma, señor Guillermo O. Mirás; el general Gualterio Ahrens; el escribano Pedro L. González Victorica; el doctor Héctor Doblas; y el doctor Enrique Dachari. En dicho agasajo hizo uso de la palabra el integrante titular de la Asamblea de Delegados, señor Antonio F. Isolabella.

NUEVA EDICION DE LA CARTA DE M. DEL PLATA

EL Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación una nueva edición actualizada de la Carta de Mar del Plata, la cual es entregada gratuitamente, a razón de un ejemplar por asociado.

DIVISION PATENTES Y REGISTROS DE CONDUCIR

DE acuerdo con la nueva estructura aprobada por la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, la actual División de Tránsito se denominará en lo sucesivo "División Patentes y Registros de Conducir".

APOYO A LOS CORREDORES DE AUTOMOVILES

En una reunión de prensa realizada en el Automóvil Club Argentino, la Asociación de Carreras Concesionarios IKA anunció que apoyará a los corredores de sus marcas con premios en efectivo y promoverá la actividad automovilística en todo el país. La mencionada asociación tiene por presidente honorario a Juan Manuel Fangio y presidente de la junta directiva al señor Enrique J. Nizzo, quien a su vez es titular del comité ejecutivo.

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 ferreterias.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



El representante de la provincia de Santa Cruz, señor Horacio Félix Alais, Director de Vialidad de dicho Estado, y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, después de haber suscripto un convenio para la construcción de dos estaciones de servicio con motel anexo en las localidades de Tres Cerros y Comandante Luis Piedrabuena.

CONVENIO CON LA PROV. DE SANTA CRUZ

SE CONSTRUIRAN DOS ESTACIONES CON MOTEL

EN la sede del Automóvil Club Argentino se firmó un convenio entre la provincia de Santa Cruz, representada por el titular de Vialidad provincial, señor Horacio Félix Alais —designado por decreto representante del gobernador— y la Institución, por la que actuaron el presidente y secretario, respectivamente, doctores César C. Carman y Walter A. Saborido.

Por el mencionado instrumento quedó concertada la inmediata construcción de dos estaciones de servicio con motel anexo, en las localidades de Tres Cerros y Comandante Luis Piedrabuena, sobre la ruta 3, en la referida provincia. Estas dos construcciones, son la iniciación de una red de singulares proporciones, que en la misma forma convenida con otros estados argentinos, ha significado un servicio de importancia para el automovilista y el turismo en nuestro país.

En el caso particular de Santa Cruz, se aseguran así las comunicaciones por tierra en el sector atlántico de la provincia. Las estaciones y los moteles serán construidos por la provincia y entregados al A. C. A. para su administración y atención.

EFECTUARON PROMOCIONES EN LOS CUADROS ADMINISTRATIVOS

LA Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en la sesión celebrada el 18 de julio último, resolvió designar al personal que a continuación se detalla para ocupar los cargos respectivos en las siguientes divisiones:

Jefe Div. Tránsito y Señalamiento: señor Raúl Harsich; Jefe Div. Cartografía: señor A. Rodríguez Báez; Jefe Div. Moteles, Restaurantes y Recreos: señor Carlos O. Pisani; Jefe Div. Seguros de Automotores Póliza 2: señor Juan M. Díaz; Jefe Div. Contable: señor Hugo Montivero; Jefe Div. Contralor y Explotación: señor Victorio Thoni; Jefe Div. Auxilio Mecánico y Estac. Adheridas: señor Osvaldo J. Calvo; Jefe Div. Funcionamiento de Estac.: señor J. Fernández Suárez; Jefe Div. Organización y Sistemas: señor Javier Collazo; Subjefe Div. Seg. Automotores, Póliza 1 y Vida: señor Antonio Argüello.

EL MONUMENTO A JUAN GALVEZ

EMPLAZADO en el cementerio de la Chacarita se levanta el artístico monumento que recuerda a una de las figuras más extraordinarias del automovilismo argentino. En el frente del mismo se destacan los más brillantes triunfos obtenidos por el ejemplar deportista que durante nueve años fue campeón argentino de turismo de carretera. Como se recordará, Juan Gálvez perdió la vida en un accidente sufrido durante el desarrollo de una carrera cerca de Olavarría, el 3 de marzo de 1963.

Con motivo de la inauguración del monumento que el deporte argentino dedicó a uno de sus más grandes ídolos, el doctor César C. Carman expresó que Juan Gálvez había sido un ejemplo para toda una generación y con cuya desaparición el país entero tuvo la sensación de haber perdido a uno de sus más altos valores.

El presidente del Automóvil Club expresó, entre otras cosas: "No hace falta decir mucho para evocar la figura singular de este protagonista de tantas hazañas deportivas, tempranamente arrebatado por la fatalidad; y sin embargo, ésta no pudo destruir el basamento de su renombre legítimamente conquistado. Aquí está la piedra que le da solidez para afrontar al tiempo; pero su permanencia se funda sobre una calidad más alta y noble que la fría estructura de este monumento. Esa calidad estaba hecha con el sutil e indestructible material con que nacen y se proyectan los arquetipos humanos, y Juan Gálvez lo fue dentro del plano complejo y la acción difícil que le tocó desarrollar y que él cumplió con la serenidad imperturbable de quien está haciendo algo ejemplar. Y, en efecto, Juan Gálvez fue un ejemplo para toda una generación. Esto explica por qué su nombre y su recuerdo sobrevivirán a este monumento que se le ha consagrado.

"Fue, lo sabemos todos, modesto, valiente sin alarde, actor principal en una obra que no puede tener término, porque constantemente deben retomar el hilo las generaciones que se suceden. La posición de privilegio que él había conquistado por sus propios méritos, por su capacidad, nunca le llevó a preferir el espectáculo a la obra misma. El sabía, sin duda alguna, que la multitud de jóvenes que esperaban su paso por las carreteras polvorientas para aplaudirle y estimularle, anticipando el triunfo con su entusiasmo, le admiraban como a un héroe, como los antiguos admiraban a sus atletas; pero nunca intentó convertir las palmas de la victoria en un crédito en blanco para la consideración y el respeto de sus amigos, de sus colegas, del pueblo que veía en él al abanderado del coraje y de la destreza técnica, sino que cada triunfo, él lo sentía así, le imponía la necesidad de perfeccionarse, la obligación de ser mejor al día siguiente, de ser más hábil y más sereno en la próxima oportunidad; y procediendo así, sin jactancias, sin actitudes pretenciosas, firme y callado, fue enseñando a los que le seguían y a los que le veían pesar, cómo son y cómo deben ser el alma y el pulso de un verdadero deportista. Así nació y así creció su fama.



Vista del monumento recordatorio inaugurado en el cementerio de la Chacarita en homenaje al gran corredor automovilístico Juan Gálvez. En el curso del acto el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, destacó la personalidad del notable deportista argentino.

"Y luego, los dioses malignos empezaron a sentir celos del esplendor de su carrera, de la limpieza de su huella. Y un día, esa deidad inarmónica y mezquina que llamamos Fatalidad, sembró la muerte en su camino. Y se estrelló. El sol mismo se detuvo para contemplar con doloroso asombro el espectáculo de la destrucción inmerecida. Y de pronto, el país entero tuvo la sensación de haber perdido a uno de sus más altos valores, en ese campo donde, a la corta o a la larga, sólo los valores auténticos pueden triunfar: en el audaz y arriesgado deporte de la velocidad.

"Para recordar todo esto, en nombre de todos los automovilistas de la República y de todos los que aman ese deporte, hemos venido hoy aquí. Así rendimos el homenaje que merece Juan Gálvez: por su vida, que valió por un símbolo, y por su muerte, que no fue justa", terminó diciendo el presidente del A. C. A.

ACTUALIZACION DE LA TABLA DE COBRO POR REGIMEN ADUANERO

(CARNETS DE PASSAGE EN DOUANE Y LIBRETA DE PASO POR ADUANA)

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino han dado a conocer la nueva tarifa para los trámites de Turismo Internacional y que corresponde a la "Tabla de cobro por Régimen Aduanero". La misma se aplica a toda solicitud de Carnet de Passage en Douane y Libreta de Paso por Aduana, según la siguiente escala:

	MODELOS - AÑOS DE LOS VEHICULOS			
Categoría de vehículo	1958 y ant.	1951/1961	1962/1964	1965/1968
A	$ 1.500.—	$ 1.800.—	$ 2.100.—	$ 2.500.—
B	„ 1.300.—	„ 1.600.—	„ 1.900.—	„ 2.300.—
C	„ 1.100.—	„ 1.500.—	„ 1.700.—	„ 2.100.—
D	$ 1.000.—	$ 1.300.—	$ 1.500.—	$ 1.900.—
E	„ 600.—	„ 700.—	„ 900.—	„ 1.100.—

Modificación de precio de documentos internacionales

Por otra parte han sido registrados los precios para la emisión de documentos internacionales, cuya tarifa, en consecuencia, es la siguiente:

Carnet de Passage en Douane y/o Libreta de Pasos por Aduana, juntamente con el Certificado Internacional para Automóviles ..... $ 600.—

Permiso Internacional de Conducir (Convención Internacional de París, año 1926) ..... $ 500.—

Permiso Internacional de Conducir (Convención Interamericana de Washington, año 1943) ... $ 500.—

ALQUILER DE BOTES EN CHASCOMUS

HA sido dispuesta una nueva tarifa para el alquiler de botes en el recreo "Laguna de Chascomús". El nuevo precio ha sido fijado en la suma de $ 500.— con un máximo de tres personas por embarcación y por día, ya sea hábil o feriado. La disposición adoptada comenzó a regir el 15 de julio ppdo.

LA POLICIA FEDERAL Y EL PERIODISMO

CON motivo del Día del Periodista, que se celebra anualmente, la Policía Federal agasajó a la prensa con un banquete realizado en la sede del Cuerpo de Policía Montada. De izquierda a derecha, aparecen el subjefe de Policía, inspector general Alberto José González; el director de la agencia Telam, teniente coronel (R) Roberto Simonovich; el jefe de la Policía Federal Argentina, general de división Mario A. Fonseca, y el director editorial de la revista "Visión", señor Daniel Prieto Arrate. Asistieron como invitados numerosos periodistas metropolitanos. En representación de AUTOCLUB concurrieron el presidente del Automóvil Club Argentino y director de dicha revista, doctor César C. Carman, y el secretario general de la misma publicación, doctor Manuel Goldstraj.



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.° 850 - Cap. Fed.

T. E. 21 - 6650

Av. DEL LIBERTADOR N.° 1850 - 6.° Piso - Cap. Fed.

T. E. 83 - 6061

25 AÑOS EN TAREAS DE SEÑALAMIENTO

Distinciones a funcionarios del gobierno bonaerense

EN la sede del Automóvil Club Argentino se realizó un acto con motivo de haberse cumplido, el 28 de mayo último, veinticinco años de labor ininterrumpida en obras de señalamiento, emergentes de sucesivos convenios con la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires. Concurrieron a la reunión el ministro de Obras Públicas del primer estado argentino, ingeniero Conrado E. Bauer, y los siguientes funcionarios provinciales: el interventor de la Dirección de Vialidad, ingeniero Carlos E. Vitalini; el ingeniero jefe de la Dirección de Vialidad, Julio C. Astuti; el jefe de la Zona III, agrimensor L. Zúñiga, y el señor Albino Pozzi, del Departamento de Conservación.

Los visitantes fueron recibidos por el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y el presidente de la Comisión Asesora de Vialidad, Tránsito y Señalamiento, ingeniero Abel Lissarrague, en compañía de los cuales recorrieron distintas dependencias de la Entidad y se detuvieron en la división Cartografía, donde se está confeccionando un plano de la provincia de Buenos Aires, de acuerdo con un convenio suscrito recientemente con la Dirección de Vialidad de dicho Estado.

Finalmente, los altos funcionarios provinciales fueron agasajados con un almuerzo, en el curso del cual el doctor Carman entregó el diploma que acredita como socio honorario de la institución al ministro de Obras Públicas, ingeniero Bauer; por su parte, el presidente de la Comisión Asesora de Vialidad, Tránsito y Señalamiento, ingeniero Lissarrague, hizo entrega al ingeniero Vitalini de la plaqueta que recuerda el 25º aniversario del comienzo de las obras de señalamiento.

El ingeniero Abel Lissarrague pone en manos del interventor en la Dirección de Vialidad bonaerense, ingeniero Carlos E. Vitalini, la plaqueta que recuerda el 25º aniversario del comienzo de las tareas de señalamiento mediante convenios con dicho Estado.



El presidente del A. C. A., doctor César C. Carman, comenta con el ministro de Obras Públicas y el interventor en la Dirección de Vialidad bonaerense, ingenieros Conrado E. Bauer y Carlos E. Vitalini, respectivamente, las características del mapa de la provincia de Buenos Aires que se está confeccionando en la División de Cartografía de la Entidad.



El doctor Carman hace entrega al ministro bonaerense, ingeniero Conrado E. Bauer, del diploma que lo acredita como socio honorario del Automóvil Club Argentino.



RESOLUCIONES DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

Permiso de tránsito para automotores cero kilómetro

LA dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor ha resuelto que las personas que adquieran sus automóviles 0 Km ante los concesionarios oficiales de las marcas, para ser patentados ante el Registro de la Propiedad, deberán solicitar a esas agencias el permiso correspondiente con que las mismas cuentan, pertenecientes a las unidades, a efectos de que con toda la documentación a presentarse ante ese organismo nacional como iniciación del patentamiento, se les acuerde un plazo por *ocho días corridos, y poder así circular con el automotor mientras dure la gestión de la habilitación definitiva del automotor.*

En cuanto a los compradores de los automotores adquiridos en las zonas donde funciona el Registro de la Propiedad, y que deban trasladarse a municipios de nuestro país para radicar la unidad, funcione o no ese organismo nacional, el concesionario entregará al comprador el permiso perteneciente a la unidad y el Registro de la Propiedad de la zona que corresponda a la agencia le habilitará el permiso por 15 días corridos.

Se deja perfectamente aclarado que las agencias deben poseer los referidos permisos (que se titulan placas provisorias); quiere decir, que los compradores de esas unidades deberán exigir a la casa vendedora de esos automóviles 0 Km el permiso para ser visado por el Registro de la Propiedad y tener derecho a circular con el vehículo dentro del plazo fijado.

El Registro de la Propiedad no otorgará permiso alguno si el usuario comprador de un 0 Km no le presenta el referido comprobante otorgado por el concesionario.

Los permisos de referencia son gratuitos y no se renuevan en ningún caso, pero serán válidos para circular dentro del plazo estipulado por todo el territorio del país.

Permiso de tránsito para automotomotores usados

Considerando que para los automotores 0 Km la autoridad competente con el nuevo sistema será el Registro Nacional del Automotor, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires sólo otorgará permisos para aquellos automotores que por un motivo u otro fueron dados de baja, y repatentados en otro municipio, dejándose aclarado que los mismos son otorgados en la Dirección de Tránsito, Belgrano 1048, y su costo es de $ 360 por 24 horas, $ 660 por 48 horas, y $ 960 por 72 horas, siendo válidos para circular dentro del Distrito de la Capital Federal. pero no son renovables, debiendo el titular presentar la constancia de la baja por devolución de chapas y documentación fehaciente que lo acrediten como propietario de la unidad y su documento de identidad.

Entrega de placas y cédulas de identificación

LA Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor también ha dictado una resolución acerca de la entrega de las placas y las cédulas de identificación de los automotores que tramitan la inscripción en el Registro de la Capital Federal. El texto de la resolución, que lleva el Nº 203, es el siguiente:

Artículo 1º: A partir del día 14 de junio de 1967, del dominio Nº 91.594 en adelante, las placas y las cédulas de identificación de los automotores que tramitan la inscripción en el Registro Capital Federal serán entregadas en la Planta Operación Grabado (Oro y Cerviño).

Artículo 2º: Las placas y las cédulas serán entregadas al *Titular del Dominio* o a su *apoderado*, según las constancias obrantes en la solicitud de inscripción.

Artículo 3º: El interesado deberá presentarse en la "Planta Operación Grabado" con el formulario duplicado de la "Solicitud de Inscripción" (form. A. 122), documentos de identidad (L. E. o L. C., pasaporte, etc.), recibo de pago del Impuesto de Radicación extendido por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y Permiso Provisorio para circular, extendido por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Estos permisos serán retirados por Operación Grabado y remitidos al Registro Capital en legajo separado del resto de la documentación.

Artículo 4º: De acuerdo al régimen del artículo 12 de la D. Y. O. C. R. I. Nº 13 (disposición Nº 193|67 del 8|6|67), a partir del día 20 de junio los interesados deberán presentarse en Operación Grabado con las *Placas de Identificación Provisorias* y el *Certificado correspondiente*, que serán entregados en devolución antes de efectuarse la verificación. y regrabado. Las Placas y el Certificado deberán encontrarse "en validez" en relación a la fecha de vencimiento. En otras condiciones no se podrá grabar el automotor.

Artículo 5º: Las Placas Provisorias y los Certificados serán remitidas por Operación Grabado al Registro Capital con un listado y el legajo por separado del resto de la documentación, al Registro Capital (Div. Med. Caut.).

Artículo 6º: El título del Automotor llegará a poder del interesado por alguna de las variantes que se establecen a continuación:

6 - 1: Retirado por el titular o su apoderado de acuerdo a las reglamentaciones vigentes. Para ello deberá concurrir al local del Registro Capital Federal (Córdoba 2008), entre los 8 y 15 días de la fecha en que retiró Placas y Cédula. Vencido el plazo máximo acordado (15 días), los Títulos que no fueran retirados serán *archivados*. Para proceder a su retiro será necesario efectuar una solicitud acompañando la constancia (Boleta Depósito ante la Caja Nacional de Ahorro Postal) de haber depositado el arancel correspondiente a razón de 330 pesos por cada 15 días o fracción. Para retirar el Título deberá concurrirse munido de documentos de identidad (L. E. o L. C. etc.) y la cédula de identificación del automotor.

6 - 2: Recepción por Correo: Para ello, al presentarse la solicitud de inscripción, deberá acompañarse un sobre blanco tamaño carta con el timbre de $ 120.— para pieza certificada con aviso de retorno. En el sobre debe constar con toda claridad el apellido y nombre del titular y la dirección Al dorso deberá consignarse: Remitente: *Córdoba 2008. Bs. As.*

Artículo 7º: La constancia de la recepción de las Placas y Cédula en Operación Grabado quedará consignada al dorso de la Solicitud de Inscripción, en los 3 ejemplares, mediante la siguiente fórmula: "Recibí placa y cédula de identificación". Fecha y firma aclarada.

Artículo 8º: Remítase copia a la Secretaría de Estado de Justicia, Operación Grabado, A.C.A.R.A., A.D.E.F.A., C.A.F.A., C.C.A., A.C.A., A.G.A. y T.C.A.

¡SEÑOR AUTOMOVILISTA!

K 363

lo barato sale caro...

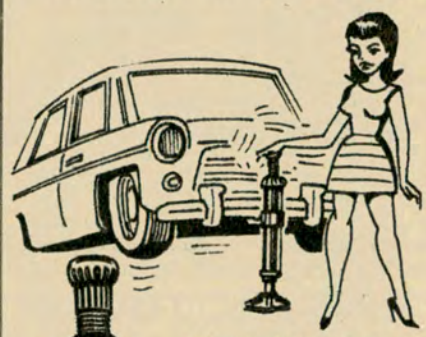


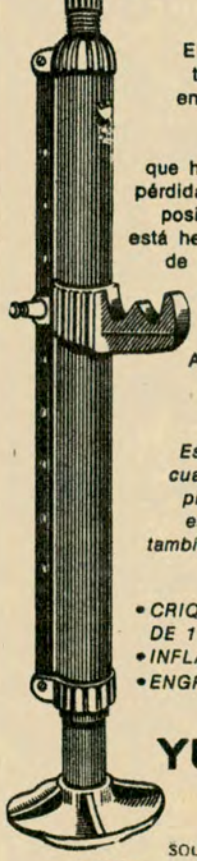
COMPRANDO CRIQUE TIPO PARAGOLPES

LAVOD

M. R. PAT. 54788

ADQUIERE CALIDAD





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.

CON GARANTIA PERMANENTE

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.

- *CRIQUES TIPO BOTELLA DE 1 1/2 a 40 TON.*
- *INFLADORES DOBLE ACCION*
- *ENGRASADORES*

UNICOS FABRICANTES

YUNCA S.A.C.I.I.F.A.

LEOPARDI 153
Tel. 67-1626

SOLICITE CORREDOR O EXIJALO EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

Alcoholismo, psicodrogas y conducción de automotores



Numeroso público concurre asiduamente al ciclo "Jueves Turísticos A. C. A.", correspondiente al año actual. Estas reuniones son ilustradas con interesantes diapositivas y películas de temas turísticos.

EN el salón de actos del Automóvil Club Argentino se inauguró un nuevo ciclo de los "Jueves Turísticos", acto que fue presidido por el titular de la entidad, doctor César C. Carman. La presentación de la nueva etapa de estas reuniones semanales, correspondientes al presente año, estuvo a cargo del secretario de

EN el salón de conferencias del Automóvil Club Argentino, el doctor César Barral, médico legista, disertó sobre el tema: "Alcoholismo, psidrogas y conducción de automotores".

La conferencia, que contó con un nutrido auditorio y se desarrolló con los auspicios de la Policía Federal Argentina, estuvo dirigida a mostrar la forma en que la ingestión de drogas tranquilizantes, estimulantes y aun simples analgésicos, todos de uso cada vez más extendido en los conglomerados urbanos modernos, sumada a dosis de alcohol, por pequeñas que éstas sean, originan trastornos suficientes en la percepción sensorial como para ser causa de un accidente de tránsito.

Señaló el disertante "que este es un problema que está preocupando cada vez más a las autoridades médicas y policiales de todo el mundo. En Europa, donde al parecer se produce la cantidad más elevada de casos, se estudian sus características a fondo, lo mismo que en Estados Unidos. Nuestro país — agregó— no es una excepción y los casos también se producen, pero aún no contamos con una experiencia propia ni se hallan suficientemente divulgados estos temas".

Expuso luego un ejemplo: "Un camionero va manejando su vehículo por la ruta. En una de sus habituales paradas decide tomar una copita; está con un resfrío fuerte o un estado gripal. Y piensa que hasta que llegue a destino lo mejor que puede hacer es tomar esa copa, tal vez una ginebra, y acompañarla con un par de aspirinas. Una vez que ha hecho esto, vuelve a la ruta y sigue su marcha, sin sospechar que acaba de incorporar a su organismo una combinación de elementos que le puede resultar fatal".

Posteriormente se refirió a los problemas de los habitantes de las grandes urbes, que "vivimos una vida agitada, llena de exigencias de todo tipo", y responsabilizó a esta situación del uso cada vez más frecuente de las drogas del tipo tranquilizante. Dijo a continuación: "El borracho habitual no resulta un peligro para el tránsito. Lo es, sí, pero en proporción que no incide en las estadísticas. El gran peligro está en esa forma de alcoholismo, que la sociedad acepta y para la cual provee de toda clase de oportunidades. Porque es precisamente en los casos en que se ha bebido poco, cuando el índice de la concentración alcohólica en la sangre es bajo, que el individuo al volante adquiere su mayor peligrosidad".



El doctor César Barral durante la conferencia que pronunció en el Automóvil Club Argentino, con los auspicios de la Policía Federal.

Manifestó también que "algún estadígrafo ha dicho que el cuarenta por ciento de la población padece de neurosis o de necesidad de tratamiento psíquico", y agregó a continuación las anomalías que llevan al individuo al uso de dichas drogas, entre otras: la falta de sueño, trastornos de tipo cardíaco o respiratorio, irritabilidad, etc. Todo ello es lo que da "como resultado esos accidentes tan inexplicables, o por lo menos ilógicos que solemos ver con frecuencia".

Para terminar, el doctor Barral dijo: "Todavía estamos a tiempo de iniciar un estudio de estos problemas en el país, así como de divulgarlos suficientemente. En un Buenos Aires que antes de diez años tendrá un volumen de psicodrogas en circulación tan alto como el de cualquier ciudad de Europa, debemos hacer algo para prevenir sus consecuencias. Las autoridades deben alertar a los conductores y nunca será poco subrayar que se diga lo que se diga, para conducir un automóvil, no hay que beber".

DE GRAN INTERES EN EL NUEVO CICLO "JUEVES TURISTICOS"

La Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, doctor Luis Petraglia, ante un numeroso y calificado auditorio.

En la primera de las reuniones disertó el ingeniero agrónomo Hugo Correa Luna, funcionario de la Dirección General de Parques Nacionales, sobre el tema "Parques Nacionales presente y futuro". En interesante y amena charla el ingeniero Correa Luna se refirió a las bellezas de los parques nacionales de las distintas regiones del país, lugares ideales para la práctica del turismo. La disertación fue ilustrada con diapositivas y completó el programa la exhibición de varias películas turísticas de los Estados Unidos.

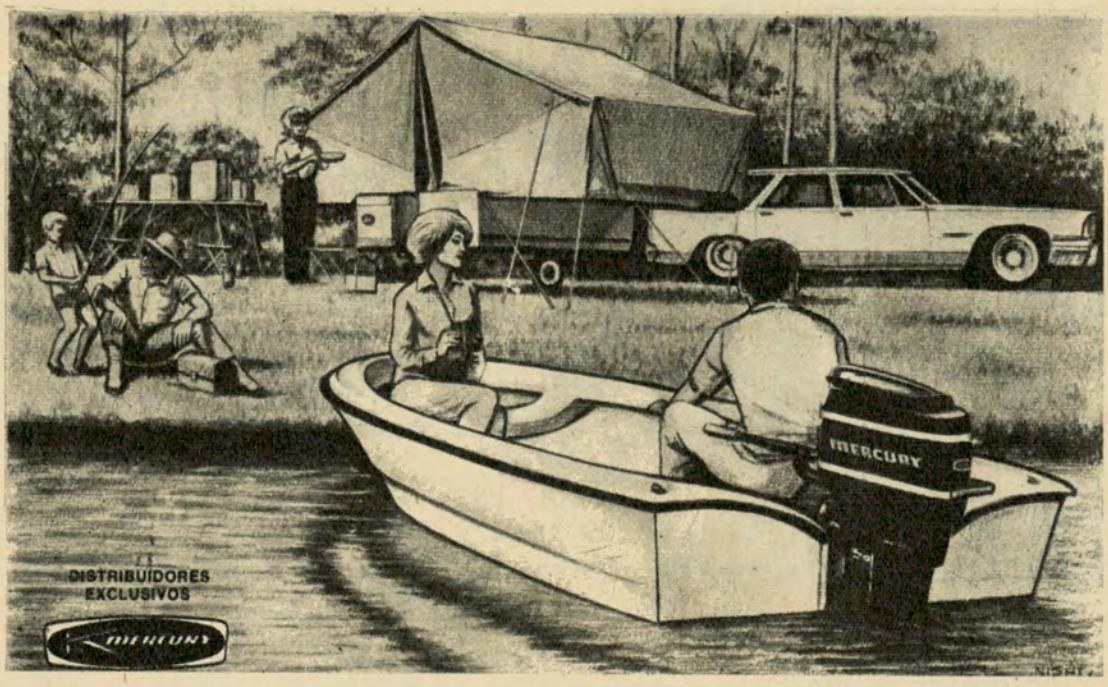
En otra de las reuniones, correspondientes al mismo ciclo, disertó la señora Isabel Padilla y de Borbón, directora general de Museos y Bibliotecas, sobre el interesante tema "Turismo en Buenos Aires", conferencia que también contó con los auspicios de un numeroso público.



La directora general de Museos y Bibliotecas, señora Isabel Padilla y de Borbón, durante su conferencia sobre el tema "Turismo en Buenos Aires". Acompaña a la disertante el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman.



En el acto inaugural del ciclo habló el ingeniero agrónomo Hugo Correa Luna, quien se refirió al tema de su especialidad: "Parques Nacionales, presente y futuro". La disertación fue ilustrada con diapositivas y la exhibición de varias películas.



1917/1967 Medio Siglo al servicio náutico argentino

TURISMO AHORA Y SIEMPRE

H 36

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

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

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

Proyecto de autovía La Plata - Buenos Aires

EN la Intendencia de Buenos Aires se concretó la firma del convenio para el estudio y proyecto de la autovía La Plata - Buenos Aires y obras complementarias comunes, entre el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, la Secretaría nacional del ramo y la comuna metropolitana. Estuvieron presentes el ministro bonaerense, ingeniero Conrado E. Bauer; el titular de la Secretaría nacional, ingeniero Bernardo Loitegui, y el jefe municipal, coronel Eugenio Schettini. Los altos funcionarios fueron recibidos, al producirse su arribo a la sede comunal, por el secretario de Obras Públicas y Urbanismo, ingeniero Jorge Carlos Oneto y el director del Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires, arquitecto Héctor Lossi.

Los términos del acuerdo establecen que el ministerio provincial tendrá a su cargo la preparación del proyecto de las obras conjuntas de acceso a la Capital Federal ubicadas en dicha jurisdicción.

Estas obras consisten en el distribuidor de tránsito a construirse en las proximidades de las calles Garay, Martín García, Brasil y Almirante Brown, asimismo el viaducto de unión entre el mencionado distribuidor y el puente a construirse sobre el Riachuelo.

En el ámbito metropolitano, la unión de los accesos se realizará mediante una autovía central que pasará por el antepuerto, Retiro, Aeroparque y Ciudad Universitaria, para desembocar finalmente en la avenida General Paz.

Con este conjunto de obras se atiende a la creciente importancia y gravedad que asumen los problemas de circulación en la Capital Federal, que preocupan por igual a las autoridades nacionales, provinciales y municipales, por cuanto no sólo implican dificultades cada vez mayores para el traslado de vehículos, sino que también repercuten bajo otros aspectos, entre ellos, la grave distorsión que provocan en el desarrollo urbano de las áreas afectadas.

En lo relacionado con el distribuidor de tránsito y el viaducto de unión con el puente sobre el Riachuelo, el Ministerio bonaerense realizará los relevamientos planialtimétricos, proyectará las estructuras y establecerá el presupuesto oficial del programa definitivo.

De esta manera se tiende a obtener una vía de circulación marginal al Río de la Plata, que vincule los extremos de ambos desarrollos urbanos desde Tigre hasta La Plata.



El A. C. A. en Estados Unidos

Aspecto parcial del panel del Automóvil Club Argentino expuesto en el hotel Fontainebleau, de la ciudad de Miami, Estados Unidos, durante la realización del X Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América latina.



Torneo de ajedrez

EL presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, dirige unas palabras a los jugadores participantes del torneo de ajedrez organizado por el sindicato de la Entidad. Asisten además a la inauguración de este concurso, de izquierda a derecha, el gerente general del A. C. A., señor Domingo M. Armendáriz; el ex campeón argentino y socio del club, señor Luis Piazzini, y los señores Jorge Eitel Collinet, Lucilo del Castillo y comodoro Ernesto E. Baca, miembros de la comisión directiva de la Institución. El torneo fue ganado por Luis M. Gabancho y segundo se clasificó Ladislao Sikeras.

Servicio internacional de balsas entre Posadas y Pacú - Cuá (Paraguay)

SE ha establecido un servicio internacional de balsas entre la ciudad de Posadas y la vecina República del Paraguay hasta el atracadero de Pacú-Cuá, sobre el río Paraná.

El servicio se cumple por intermedio de una embarcación militar que efectúa el traslado de automóviles y pick-ups, dentro del horario de 7 a 19, de lunes a viernes, y de 7 a 13, los sábados, en forma absolutamente gratuita.

Los sábados de 13 a 19, y los domingos de 7 a 19, los interesados que deseen utilizar el servicio, pueden requerirlo, habilitándose especialmente la aduana. Abonarán un arancel de 264 pesos los sábados y de 352 pesos los domingos. Es factible, también, realizar el cruce fuera de los horarios indicados precedentemente, abonando un sobreprecio a establecer. La duración del cruce es de 30 minutos aproximadamente, funcionando la balsa en forma continuada con capacidad para un solo vehículo.

Clausura del túnel internacional a Chile

A partir del 1º de junio ha quedado clausurado el túnel internacional que une la Argentina y Chile, por la zona de Las Cuevas, Mendoza.

En consecuencia, no se utiliza el peaje del mismo, y se podrá transitar por el camino del Cristo Redentor, siempre que las condiciones de la ruta lo permitan. No obstante, se confirma que esta carretera puede, a su vez, quedar bloqueada en cualquier momento por la nieve, como ocurre durante la temporada invernal. La reapertura de este tramo se realiza por lo general en el mes de diciembre.

Entretanto, quienes deseen viajar al vecino país deberán utilizar los servicios de embarques por ferrocarril, ya sea desde la ciudad de Mendoza o de algunas de las estaciones intermedias, hasta la ciudad de Los Andes, Chile, con el consiguiente cargo por flete y pasajes.

Felicitaciones de un socio

EL asociado A. 135.107, señor Haroldo N. Cardinal, ha hecho llegar al Automóvil Club Argentino una nota en la cual formula su agradecimiento y felicitación al ayudante de la estación caminera de la ciudad de 9 de Julio, provincia de Buenos Aires, señor Héctor Gárgano, con motivo del gesto de honradez que le cupo al proceder a devolver la suma de 5 mil pesos, que dejara olvidados sobre el mostrador de la referida dependencia, luego de abonar el importe de un servicio.

Servicio de asistencia caminera en Italia

EL Automóvil Club de Italia ha comunicado por intermedio de la Federacón Internacional del Automóvil, su decisión de seguir brindando a los automovilistas que visiten Italia durante el corriente año —tal como lo hiciera en 1966— el Servicio de Asistencia Caminera, organizado por todas las rutas italianas. Este servicio se ofrece, libre de cargo, a través de la Sociedad "Socorso Stradale", perteneciente al A. C. I.

Cabe señalar que esta asistencia es acordada durante el período de validez de la "Carta Carburante", emitida para la entrada de vehículos a Italia y que incluye las siguientes facilidades:

1. — Remolque gratuito del vehículo al taller del Automóvil Club de Italia más cercano o al taller oficialmente autorizado por la firma, hasta un radio máximo de 40 Km.

2. — Los automóviles que hayan sufrido algún desperfecto en ruta pueden también beneficiarse con la asistencia de "Socorso A. C. I.", para el caso de reparaciones pequeñas, que permitan al vehículo continuar la marcha.

3. — Las reparaciones efectuadas en los talleres, así como el costo de los materiales empleados en las reparaciones ligeras efectuadas en el lugar, pueden ser pagados por medio de las cartas de crédito de los Carnets de Asistencia del Automóvil.

4. — El automovilista que lo desee puede efectuar un control técnico de las reparaciones realizadas, como así también de las facturas otorgadas por los talleres.

5. — La Central telefónica que utilizará para requerir dicha asistencia es la Nº 116.

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 presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, hace entrega de una plaqueta al señor Manuel Rawson Paz, con motivo de la terminación de sus funciones de vocal del Tribunal de Honor de la entidad. También aparecen en la foto, entre otras personas, el administrador general de Y. P. F., ingeniero Daniel Alberto Brunella, el arquitecto Raúl Pasman, el señor Lucilo del Castillo, el doctor Alberto Mercier y el brigadier Mario García Reynoso.



El doctor Carman hace entrega de un premio y plaqueta recordatoria al gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales, señor José D. Rucci, con motivo de haber cumplido 40 años consecutivos de labor ininterrumpida en el Automóvil Club Argentino. Aparecen también, de izquierda a derecha, el administrador general de YPF, ingeniero Daniel A. Brunella, el secretario de la Comisión Directiva de la Entidad, doctor Walter A. Saborido, el tesorero de dicho cuerpo, señor Federico Lajud y el presidente del Touring Club Argentino, señor Federico Fernández Pita.

CELEBROSE EL 63º ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE LA ENTIDAD

Distinciones al personal más antiguo

CON una lucida ceremonia llevada a cabo en el salón de actos del Automóvil Club Argentino, se celebró el 63º aniversario de la fundación de la Entidad. En la oportunidad hizo uso de la palabra el titular de la Institución, doctor César C. Carman, que delineó la política servicial y social del A.C.A., y seguidamente habló el secretario general de la organización gremial (SUTACA), don Abel Ricci.

De inmediato se entregaron plaqueta y medalla a Yacimientos petrolíferos Fiscales y a su administrador general, ingeniero Daniel A. Brunella, y a la Caja Nacional de Ahorro Postal, organismos íntimamente vinculados al quehacer del Automóvil Club Argentino. También se hizo entrega de plaquetas de dirigentes a los señores Manuel Rawson Paz y Manuel Rodríguez Ocampo, con motivo del cese de sus mandatos en el Tribunal de Honor de la Institución. Asimismo, recibieron credenciales de socios honorarios el brigadier Mario García Reynoso y el contralmirante Agustín Ledesma, en reconocimiento de su colaboración con el automovilismo deportivo.

Por último, se procedió a la entrega de plaquetas, medallas y recompensas a 73 agentes que cumplieron 40, 25 y 20 años de servicio en la Institución. La reunión terminó con un vino de honor del que participaron autoridades, socios y personal del A.C.A.

Nómina del personal que recibió distinciones

Con motivo de cumplir 40 años de servicio, recibieron plaquetas los señores José Domingo Camilo Rucci (Gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales) y Victorio Thoni (Jefe de la División Contralor y Explotación).

Por haber cumplido 25 y 20 años de servicios en el Automóvil Club Argentino, recibieron distinciones miembros del personal de diversas funciones y jerarquías. La nómina de ese personal, por orden alfabético, es la siguiente:

25 años

Domingo Francisco Aíta, Plácido Bálsamo, Bernardo David Basteri, Norberto Argentino Bo, Carlos Brondo, Electo Caban, César Agustín Cajaraville, Juan Capelli, Armando Alberto Caramellino, Juan Castro, César Andrés Chichizola, Juan D'Angelo, José María Dávico, Enrique José De Gubernatis, Victoriano Juan de la Arena, Francisco Dilorenzo, José Luis Elizarraga, Eulogio Etchevers, Salvador Farias, Manuel Fernández, Hugo Amador Ferrero, Ricardo Fidalgo, Samuel Bernardo Gorosito, Eduardo José Guglielmi, Luis Gusberti, José Agustín Heredia, Adolfo Hourcade, Juan Carlos Lanza, Luis Angel José Lodigiani, Julio Guillermo Gustavo Luisi, Modesto Jesús Martínez, Cándido Marzolla, Rodolfo Héctor Meydac, Oscar Rodolfo Mones Ruiz, Oliden Edgardo Montorfano, Raúl Armando Opio, Gualberto Guillermo Palacios, Rómulo Ramírez, Antonio Rodríguez Báez, Angel Francisco Romero, Héctor Silverio Staffa, José Agustín Staffoli, Juan Carlos Tripodi, Juan Tropea, José María Julián Velázquez, Juan Carlos Luciano Villegas.

El doctor Carman hace entrega de una plaqueta al ingeniero Daniel A. Brunella, administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, quien la recibe en nombre de esa institución oficial. El ingeniero Brunella también recibió la medalla que lo acredita como socio de honor del Automóvil Club Argentino. Observan la escena, entre otras personas, el contralmirante Agustín Ledesma, el brigadier Mario García Reynoso, el doctor Walter A. Saborido, el arquitecto Raúl Pasman, el doctor Alberto Mercier y Lucilo del Castillo.

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, en presencia del gerente general de la Caja Nacional de Ahorro Postal, señor Aleardo Gandini, y del doctor Horacio C. Rivarola, entrega una de las medallas destinadas a recompensar a los veteranos funcionarios y empleados. El señor Gandini representó en la oportunidad al presidente de la Caja Nacional de Ahorro Postal, señor Roberto Faustino Pistrelli.







El señor Enrique González Vidal, vocal de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, pone en manos del jefe de la Oficina de Carreras de la Entidad, señor Héctor Silverio Staffa, la medalla y recompensa acordadas por las autoridades del A. C. A. con motivo de haber cumplido 25 años de labor en el Club. En la foto aparecen también, de izquierda a derecha, el doctor Alberto Mercier, el doctor Walter A. Saborido y el señor Federico Lajud.



El doctor César C. Carman hace entrega de una plaqueta al señor Victorio Thoni, jefe de la División Contralor y Explotación, con motivo de haber cumplido 40 años consecutivos de labor en el Club. Presencian la ceremonia, entre otras personas, el administrador general de Y.P.F., ingeniero Daniel A. Brunella; el presidente del Touring Club Argentino, señor Federico Fernández Pita y el doctor A. Mercier.

20 años

Ofelia Serafina Albino, Juan Pío Bartomioli, Miguel Ceferino Barrionuevo, Federico Bertone, Dante José Caivano, Roberto Caruso, José Alberto Casal, Luis Mario Colzani, Juan Miguel Coutone, Raquel E. Arroyo de Del Río, Roberto Armando Díaz, Domingo Direnzo, Paulino Duarte, Roberto Ercicoi, Albino Escapa, Luis Fernández, Carlos Garavaglia, José Alberto Giles, Carlos González, Paulino Guillerón, Jacobo Gurevich, Emilio F. Hidalgo, Juan Hurcade, Jorge Orlando Ledesma, Alberto Abelardo Lobo, Ricardo Mairotta, Angel Renato Marconi, Asdrubas Martínez, Rodolfo Camilo Massone, María E. Comte de Mazzeo, Ernesto Salvador Nievas, Florencio Osuna Montesanto, María Nieves Pascual, Angel Antonio Paulini, Rolando Paz, María Inés Pérez Carregas, Angel A. Riquelme, Francisco Ramón Rufiner, Félix Sanjurjo, Alberto Bernardo Scardillo, María de la Paz Serrano, Benjamín Enrique Trippel, Remigio Delfino Spoltores, José Sorti, Raquel Carrete de Traiman, José Vadala, Héctor Visus.

El doctor César C. Carman hace entrega de una medalla de oro al señor Eduardo José Guglielmi, jefe de la División Personal y Servicios Internos, con motivo de haber cumplido 25 años de labor en la Institución. Observan la escena el brigadier Mario García Reynoso, el doctor Walter A. Saborido y el jefe de Prensa del A. C. A., señor Alberto Cousillas. Similar distinción recibió el jefe de la División de Cartografía, señor Antonio Rodríguez Báez, quien también cumplió 25 años de servicios en la entidad.





SE CONSTITUYERON COMISIONES



PATAGONIA

INTEGRANTES de la Comisión Asesora de la Patagonia, cuya presidencia ejerce el ingeniero Emilio E. J. Ferro, en momentos de iniciarse la reunión constitutiva. Están presentes, de izquierda a derecha, el señor Ernesto Soneyra, el ingeniero Miguel Rodríguez Romero, el señor Enrique González Vidal, el ingeniero Ferro, el ingeniero Armando Ulled, el señor Enrique García Jaunsarás y el capitán de navío (R) Mario A. Paillás. Integran también esa comisión los señores: doctor Edelmiro Correa Falcón, Ruperto José Bilbao, Bernardo González, doctor Benito L. Boullin, Víctor Machinea, doctor Diógenes Varela Díaz, Manuel Campano y Miguel T. Gilligan.



ESTACIONES DE SERVICIO - SERVICIOS E INSPECCIONES

REUNION constitutiva de la Comisión Asesora de Estaciones de Servicio - Servicios e Inspecciones, que preside el señor Enrique González Vidal. De izquierda a derecha: señores Roberto Gamenara (Inspector Regional), Osvaldo J. Calvo (Jefe de la Div. Auxilio Mecánico y Est. Adheridas); comodoro Ernesto Baca, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli (ambos miembros de la referida Comisión), señor González Vidal, señor Héctor Aizpiri (miembro de la Comisión), señor Carlos Iribarnegaray (Subgerente de la Div. Estaciones) y señor Juan Fernández Suárez (Jefe de la División Funcionamiento de Estaciones). La Comisión está integrada, además, por el señor Loris Argento.



REVISTA AUTOCLUB

EL presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, asiste a la reunión constitutiva de las Comisiones Asesora y Financiera de la revista AUTOCLUB, que presiden el doctor Roberto N. Lobos e ingeniero Mario L. Negri, respectivamente. Aparecen de izquierda a derecha los señores Federico Lajud, Eduardo del Piano, doctor Manuel Goldstraj (secretario general de AUTOCLUB), escribano Enrique F. Ghezzi, Enrique González Vidal, doctor Carman, Alfredo Calisto, Lino Palacio e ingeniero Negri.



ACTIVIDADES CULTURALES

CON la asistencia del presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y del presidente de la Asamblea de Delegados, doctor Ricardo E. Aráoz, realizó su reunión inicial la Comisión Asesora de Actividades Culturales. De izquierda a derecha, los señores Ovidio H. Salgueiro, doctor Aráoz, doctor Julián del Campo, doctor Carman, doctor Manuel Pérez Taboada (presidente de la Comisión), escribano Ernesto Olivera y Rafael Cabal. Completan la mencionada comisión los doctores Francisco Santa Coloma, Manuel San Miguel y Florentino V. Sanguinetti.

NUMEROSAS ASESORAS

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL

EN la sesión constitutiva de la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, de izquierda a derecha, los señores Ovidio H. Salgueiro, doctor Lázaro Freidenberg, Alfonso Castellanos Esquiú, Enrique González Vidal (presidente), doctor Luis Petraglia (secretario), doctor Oscar M. Osorio, doctor José E. Ríos y doctor Samuel Sosa Córdoba. De pie, la señorita Laura Pérez Millán (secretaria administrativa). Integran también esta Comisión los señores Oscar L. Marcilese, Luis Fernández Barrio, Rodolfo Milton Tapia, Francisco J. Sáenz Valiente, Francisco Capraro y capitán de fragata Osvaldo J. V. Guaita.



FILIALES Y DELEGACIONES

SE constituyó la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, cuya presidencia ejerce el escribano Roberto V. Vitale. Aparecen en la foto los siguientes integrantes (de izquierda a derecha), de pie: señores Lucilo del Castillo, doctor Ernesto Vales, ingeniero Abel Lissarrague, Norberto Martelli y Miguel J. Carrizo; sentados: señores Enrique Conlazo, Jorge Eitel Collinet, escribano Vitale, escribano Eduardo Casás y Roberto Bendinger. Aparece también la secretaria administrativa de la Comisión, señora Amalia Gianneo. Forman parte del mencionado cuerpo además, los señores Alberto Manuel Díaz, Esc. Daniel Ferrari, Luis Mihura y Esc. Raúl Adolfo Monetta.



CONSERVACION DE EDIFICIOS

EL presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, asiste a la reunión constitutiva de la Comisión Asesora de Conservación de Edificios. En la foto, de izquierda a derecha, el subgerente técnico del A.C.A., arquitecto Jaime J. W. Sequeira, el presidente de la mencionada Comisión, señor Angel Mussi, el doctor Carman y los integrantes del cuerpo, ingeniero Andrés Espinosa y señor Julio C. Moretti.



CARTOGRAFIA

LA Comisión Asesora de Cartografía, cuyo titular es el vicepresidente 2º de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, realizó su reunión constitutiva, durante la cual se consideró la tarea en ejecución durante el presente año, referente a publicaciones de planos y guías. De izquierda a derecha, profesor Federico A. Daus, señor Francisco Villanueva Guerrico, doctor Félix G. Elizalde, ingeniero Negri, ingeniero Oscar L. López y señor Angel Enrique Centaro (subgerente del A.C.A.). También integran esta Comisión los señores Luis Fernando Defferrari, Manuel Augusto Escasany e ingeniero Luis José Magnanini.











SE CONSTITUYERON

RELACIONES PUBLICAS

REALIZO su reunión constitutiva la Comisión Asesora de Relaciones Públicas, la cual es presidida por el señor Enrique González Vidal. En dicha oportunidad estuvieron presentes, de izquierda a derecha, los siguientes miembros: señores Juan Bautista Macchi, Carlos Fernández Freire, Enrique González Vidal, comodoro (R) Mario L. Grieben, Héctor Rodríguez Bidegain y Carlos Fernández Novoa. Asistió también a la citada reunión la señorita Augusta D. Salduondo (jefa de la sección administrativa). Completan además la mencionada Comisión Asesora, el ingeniero Abel M. Lissarrague y el señor Antonio Jorge.

PESCA

CON la presidencia de su titular, señor Lucilo del Castillo, se realizó la reunión constitutiva de la Comisión Asesora de Pesca. En la foto aparecen, de izquierda a derecha, sentados, los señores Carlos Taubenschlag, Camilo Aguiar y Lucilo del Castillo; de pie, los señores Jorge Víctor Lacheze (secretario), Boris Kupchik y Federico A. Domínguez. Completan la mencionada Comisión los señores Félix García Hernández, doctor José Llauró y Roberto Pollini.

PROMOCION DE LA COSTA DEL PARANA Y REGION DEL DELTA EN BUENOS AIRES

LA Comisión Asesora de Promoción de la Costa del Paraná y Región del Delta, en la Provincia de Buenos Aires, que preside el vicecomodoro (R) Gustavo J. Tornquist, realizó la reunión constitutiva con la presencia de las siguientes personas: Señor Adolfo Rawsi, vicecomodoro Tornquist, ingeniero agrónomo Haraldo Fidel José Eckel y el gerente de Producción y Previsión de la Entidad, señor Alberto Zanotti.

CENTRO TURISTICO DEL DELTA

LA Comisión Asesora del Centro Turístico del Delta, cuyo presidente es el señor Federico Lajud, tesorero de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, realizó su reunión constitutiva. En la foto, de izquierda a derecha, sentados, el doctor Alberto Mercier, el señor Federico Lajud, la señora Elena Chappas de Ghezzi, el doctor Eduardo Luis Acevedo y el señor Manuel Jorge Fonteche; de pie, el vicepresidente 2º de la Comisión Directiva del A. C. A., ingeniero Mario L. Negri, y los señores Adolfo Rawsi, escribano Roberto V. Vitale, Héctor Aizpiri, arquitecto Román Peñalva (de la División Arquitectura del A. C. A.) y Guillermo Zanotti Santa, Jefe de la División Turismo de la Entidad. Completan la mencionada Comisión los señores César C. Carman (h.), ingeniero Luis Fernando Defferrari, Luis Fernández Barrio, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, doctor Roberto N. Lobos, ingeniero Ricardo M. Pearson y doctor Horacio C. Rivarola (h.).

NUMEROSAS COMISIONES ASESORAS





CARRERAS

CON la asistencia del titular del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y de otros miembros de la Comisión Directiva de la Entidad, se llevó a cabo la reunión constitutiva de la Comisión Asesora de Carreras, que preside el capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli. En esta vista parcial de la reunión, a la cual asistieron numerosos representantes de la prensa, figuran, de izquierda a derecha, los señores Alberto Asad, Enrique González Vidal, ingeniero Mario L. Negri, doctor Walter A. Saborido, escribano Enrique F. Ghezzi (vicepresidente 2º, secretario y vocal titular de la comisión directiva, respectivamente), doctor Carman, doctor Horacio C. Rivarola (h.) (Presidente de la Comisión Deportiva Automovilista) y capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli. De pie, el señor Alfonso Castellanos Esquiú (vocal suplente de la Comisión Directiva de la Entidad). La Comisión de Carreras está integrada, además, por los señores ingeniero Rafael Sierra, Alberto Lee Brenan, Andrés Diego Weil y doctor Carlos Fernando Menéndez Behety.

PRODUCCION Y PROPAGANDA

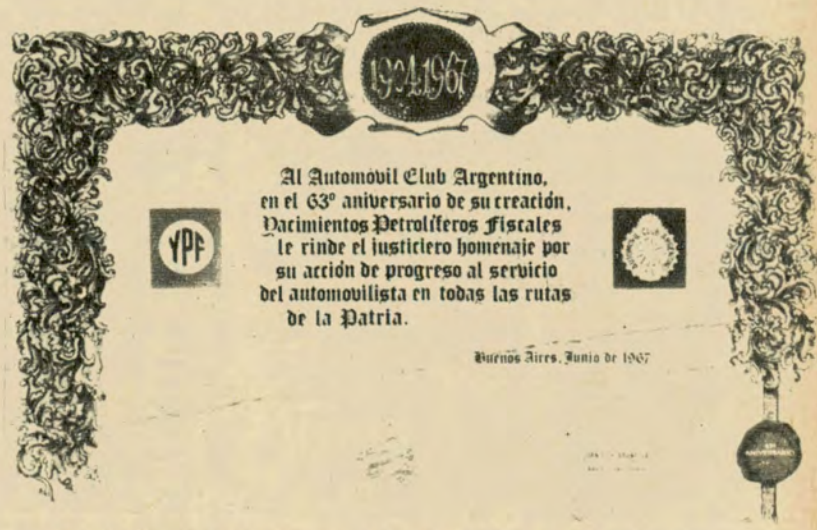
REALIZO recientemente su reunión constitutiva la Comisión Asesora de Producción y Propaganda, cuyo presidente es el vicecomodoro (R) Gustavo J. Tornquist. Estuvieron presentes, de izquierda a derecha, el coronel David J. García Santillán, el vicecomodoro Tornquist, el ingeniero agrónomo Haraldo Fidel José Eckel y el gerente de Producción y Previsión de la Entidad, señor Alberto Zanotti.

HOMENAJE DE YPF

Una actitud significativa

CON motivo de la celebración del nuevo aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino, a comienzos de junio último, el acto fue prestigiado por la presencia del administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Daniel A. Brunella, entre otros autorizados representantes de grandes reparticiones e institutos nacionales, que se asociaron a la jubilosa recordación, según informamos en otro lugar de esta edición.

A continuación del discurso que en la oportunidad pronunció el presidente del A. C. A., doctor César C. Carman, en el que analizó la situación del personal, las perspectivas de la acción del Club y la solidaridad que éste encuentra, para cumplir su obra, en instituciones como YPF, la Caja Nacional de Ahorro Postal, etc., dijo unas breves palabras el ingeniero Brunella, y las dedicó especialmente a exaltar la íntima y feliz colaboración existente, y ya tradicional, entre la entidad que él dirige y el Automóvil Club Argentino; agregó que, para destacarla con el relieve que merece y ubicar el hecho en el eminente plano que le corresponde, hacía entrega en ese momento de un pergamino que traducía el homenaje de YPF a nuestra Institución. Una reproducción facsimilar del singular e importantísimo documento es el que ilustra estas líneas.



Reproducción del pergamino con el cual Yacimientos Petrolíferos Fiscales rindió homenaje al Automóvil Club Argentino con motivo de la celebración de su 63º aniversario.

ES INCONSTITUCIONAL EL RETIRO DEL REGISTRO DE CONDUCTOR

ASI LO RESOLVIO UN FALLO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EN un fallo producido en los autos **"Bilbao La Vieja, Rodolfo Eduardo María - Demanda de inconstitucionalidad"**, que lleva fecha del mes de junio del corriente año y que suscriben los doctores Axel Manuel Bremberg, Heberto Amílcar Baños, Rodolfo A. Nápoli, Juan D. Ramírez Gronda, Ernesto E. Borga, Néstor L. Portas, Luis Francisco Bouzat, Jorge Bayá Casal y Gonzalo C. Goyanes, la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires ha declarado la inconstitucionalidad de los artículos 56 y 123 inc. 1º del Código de Tránsito (Ley 5.800) y 126 y 138 del Decreto Reglamentario Nº 14.123/56, que se refieren a la retención del registro de conductor por parte de las autoridades y a la apelación de las sanciones aplicadas. La referida sentencia viene a confirmar una tesis largamente sostenida por el Automóvil Club Argentino y por el presidente del Tribunal de Honor de la Institución, doctor José Canasi, quien la ha fundamentado jurídicamente a través de diversos trabajos especializados, y cuyo criterio es citado precisamente en los fundamentos de la sentencia que comentamos.

ANTECEDENTES

El señor Rodolfo María Bilbao La Vieja interpuso demanda de inconstitucionalidad en los términos del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, a fin de que se declaren inconstitucionales los arts. 122 y 123 del Código de Tránsito (Ley 5800) y 117 "in fine", 123 inc. 1º, 135 y 138 del Decreto Reglamentario 14.123/56, por afectar la garantía de la defensa en juicio que consagra el art. 13 de la Constitución de la Provincia.

Asimismo, el accionante solicitó se declarara la inconstitucionalidad de los arts. 56 y 126 del Código y Decreto reglamentario citados, en cuanto autorizan el retiro del "carnet" de conductor, por estimarlos violatorios del derecho de propiedad que garantiza el art. 17 de la Constitución Nacional.

El señor Bilbao La Vieja reclamó también la suma de $ 500, oportunamente abonada a título de multa. El accionante expresó que el 1º de agosto de 1964 circulaba en su automóvil por el camino Centenario en dirección a la Capital Federal, a marcha absolutamente normal, y que, al llegar al destacamento policial de Gutiérrez, le fue requerido el registro de conductor y se le hizo pasar a la guardia, donde le comunicaron se le iba a aplicar una multa por haberse adelantado a otro vehículo por el lado derecho. Tras negar el hecho y oponerse a la sanción, le manifestó al oficial de guardia que apelaba a ésta, informándosele que la multa era inapelable. El accionante expresó también que como se rehusara a abonar el importe correspondiente se le retuvo el registro y se le entregó un certificado que lo facultaba para conducir por espacio de 48 horas, al cabo de las cuales, si no pagaba la multa, se recomendaría su captura. Ante la posibilidad de obtener el registro si abonaba la multa, el recurrente optó por hacer esto último, pero bajo protesta, dado que no reconocía la autenticidad del hecho que se le imputaba. Según lo afirmó el accionante en su presentación, dentro de las 24 horas quiso apelar de la sanción que se le aplicara, mas no logró que le recibieran el recurso correspondiente. En síntesis, el accionante se consideró agraviado, en razón de habérsele privado del derecho de defensa y de un documento personal de su propiedad.

FUNDAMENTOS

En la parte pertinente de los fundamentos de la sentencia que nos ocupa (la cual rechaza la demanda en lo que atañe al aspecto patrimonial por haber sido deducida fuera del término, sin perjuicio del derecho del interesado a hacer valer sus pretensiones a la repetición de la multa impugnada por la vía que eventualmente pudiera corresponder), el juez doctor Portas dijo:

"1. Impugna el accionante, en primer lugar, las normas de los arts. 123 inc. 1º del Código de Tránsito (ley Nº 5800) y 138 del Decreto Reglamentario 14.123/56, en cuanto establecen la irrecurribilidad de las multas menores de 1.000 pesos moneda nacional, en razón de reputarlas lesivas de la garantía constitucional de la defensa en juicio que consagra el art. 13 de la Constitución de la Provincia.

"Pienso que la demanda debe ser acogida, puesto que los dispositivos citados, al impedir al imputado recurrir ante los jueces de derecho, vulneran las garantías constitucionales del debido proceso (arts. 9l, 15, 44 y concs., Const. Pro.).

"Al así decidirse, no hago sino ajustarme al criterio sentado por la Corte Suprema de Justicia («Fallos», t. 216, pág. 72; rev. «La Ley», t. 40, pág. 449; t. 61, pág. 606; etc.) y por este tribunal («Acuerdos y Sentencias»: serie 22ª, t. I, pág. 172; 1958-V, pág. 385 y 1963 I, pág. 624), en el sentido de que la ley puede válidamente, con el propósito de lograr una rápida y eficaz prevención de las faltas, conceder al Poder Ejecutivo o a algunos de sus organismos, la potestad de aplicar sanciones, mas a condición de que se conceda al afectado recurso ante la autoridad judicial.

"2. Estimo que la demanda también debe prosperar en lo atinente a la postulada declaración de inconstitucionalidad de los arts. 56 del Código de Tránsito (ley 5800) y 126 del Decreto reglamentario (fs. 6 vta./ 7 P.C), ya que entiende que el otorgamiento a las autoridades administrativas de atribuciones para secuestrar la licencia de conductor, con el objeto —manifiesto (ver art. 126 del decreto reglamentario del Código de Tránsito), versión original o no— de compeler a su titular al pago de multas por infracciones de tránsito, conforma un ataque a los derechos constitucionales de propiedad y de libre tránsito, que tutelan los art. 27 y 19 de la Constitución de la Provincia y 17 y 14 de la Constitución de la Nación, respectivamente.

"Parafraseando a la Corte Suprema de Justicia (rev. «La Ley», t. 83, pág. 515), diré que el párrafo final del art. 56 del Código de Tránsito y el art. 126 del decreto reglamentario, al autorizar el retiro de la licencia de conductor en el momento en que se comprueba una infracción, son inconstitucionales por ser contrarios al principio de que dicho documento es propiedad del conductor, que consagra en su primera parte el precepto primeramente indicado y que armoniza, por lo demás, con lo prescripto por el art. 36 inc. «f» de la ley 13.893 y lo resuelto por el citado tribunal en «Fallos», t. 145, pág. 307, o sea, que el término «propiedad», cuando se emplea en los arts. 14 y 17 de la Constitución o en otras disposiciones de ese estatuto, comprende todos los intereses apreciables que un hombre puede poseer fuera de sí mismo, de su vida y de su libertad. Todo derecho que tenga un valor reconocido como tal por la ley, sea que se origine en las relaciones de derecho privado, sea que nazca de actos administrativos (derechos subjetivos privados o públicos), a condición de que su titular disponga de una acción contra cualquiera que intente interrumpirlo en su goce, así sea el Estado mismo, integra el concepto constitucional de propiedad (cfr. Canasi, José, «Poder de Po-

LAS NORMAS DECLARADAS INCONSTITUCIONALES

CODIGO DE TRANSITO. Ley Nº 5800

Prohibición de retener la licencia.

Artículo 56) La licencia de conductor constituye un documento personal e intransferible, habilitante y de propiedad del interesado, pero será entregado a la autoridad competente cada vez que sea requerido a los efectos del contralor y cumplimiento de las disposiciones de este Código. Solamente podrá retenerse en los casos que expresamente disponga la autoridad del Tránsito.

Casos en que procede.

Art. 123) Procede el recurso de apelación a que se refiere el artículo anterior en los siguientes casos:
Inc. 1: Pena de multa mayor de mil (1.000) pesos.

DECRETO REGLAMENTARIO Nº 14123/56

Pago de la multa.

Art. 126) En el caso previsto en el inciso 9º del artículo 122, el imputado podrá optar por satisfacer el importe del monto de la multa fijada, ser emplazado por el término de dos días para el pago o estar a la resulta de la sentencia.

En el primer caso se aceptará el pago, dejándose constancia en el acta, y en el segundo o tercer caso y cuando se trate de infracciones cometidas con vehículos para cuya conducción sean necesarios documentos habilitantes, se retendrá en caución la licencia y se otorgará una habilitación provisional para conducir por el término de cuarenta y ocho horas y diez (10) días, respectivamente.

Del recurso de apelación.

Art. 138) El recurso de apelación ante el juez indicado en el artículo 105, inciso 3º, sólo se otorgará contra las sentencias definitivas que impongan pena de más de doscientos (200) pesos de multa y hasta mil (1.000). Para los demás se estará a los términos de los artículos 122 y 123 del Código de Tránsito.

En los casos que corresponda, el recurso deberá interponerse ante el juez que hubiere dictado la sentencia en el acto de la notificación o dentro del término perentorio de un día subsiguiente. En igual término el apelante podrá expresar agravios ante el "a quo".

licía y Cuestiones de Jurisdicción», pág. 109 y sgts., cap. XIII y XIV).

"En mi sentir, no es necesariamente razonable que para caucionar el pago de la multa (art. 126 cit., versión original) o «asentar en su oportunidad el resultado de la sentencia que recayere si fuese condenatoria» (art. cit. modif. por decreto 5288/58) se despojó al presunto infractor de su licencia, siendo que la autoridad de tránsito cuenta con otros medios igualmente eficaces para asegurar la represión de las faltas y le ejecución de sus decisiones.

"Aclaro que cuando se refiere a la falta de razonabilidad de la norma en examen, asignó al mentado vocablo la significación que se le reconoce en el campo del Derecho Constitucional, vale decir, entendiendo que una medida es razonable cuando su aplicación descarta la arbitrariedad y consulta los siguientes principios: «1º La limitación debe ser justificada; 2º el medio utilizado, es decir, la cantidad y el modo de la limitación, debe ser adecuado al fin deseado; 3º el medio y el fin utilizados por la limitación deben manifestarse proporcionalmente; 4º todas las limitaciones deben ser restringidas» (Fiorini, Bartolomé A., «El Poder de Policía», 2ª ed., 1962, pág. 145).

"Para cerrar el artículo, diré que el secuestro de la licencia de conductor impide, además, al propietario del vehículo su uso y goce, al no poder circular sin estar munido del referido documento. Existe, pues, una incidencia sobre el ejercicio del dominio que menoscaba el derecho de propiedad."

DESIGNARON AUTORIDADES DE FILIALES Y DELEGACIONES

Habiendo finalizado el mandato de todas las Filiales y Delegaciones, la Comisión Directiva ha aprobado la integración de las siguientes representaciones.

FILIAL MAR DEL PLATA (Bs. As.)

Presidente: señor Juan De Leonardis; vicepresidente: doctor Miguel A. Botte; secretario: señor Juan Luis Grassi; tesorero: señor Jorge A. Valentini; vocales titulares: señor Amor Antoñanzas, señor Nicolás Estrella Gutiérrez, señor Andrés Pizza, señor Francisco Romeo, señor León Saidman, señor Evaristo Marín; vocales suplentes: señor Marcelo de Carvalho, señor Juan José Bacigalupo, señor Rómulo V. Soncini. Correspondencia: Boul. Colón y Santa Fe.

FILIAL AZUL (Bs. As.)

Presidente: señor Francisco Toscano; vicepresidente: señor Edmundo Previgliano; secretario: señor Ricardo Piazza; tesorero: señor Héctor Carlos Gayani; vocales titulares: señor Edgardo Enrique Loustau, señor Horacio Alberto De Dominicis, señor Antonio Toscano Sarno; vocales suplentes: señor Guillermo Güerci, señor Carlos Alberto Loustau, señor Mario Julio Layus. Correspondencia: H. Yrigoyen 400.

FILIAL AVELLANEDA (Bs. As.)

Presidente: señor Roberto Salgueiro; vicepresidente: arquitecto Juan Pedro Domingorena; secretario: señor Héctor Raúl García; tesorero: señor Roberto Della Latta; vocales titulares: señor Angel Bruni, señor José Luis Penelas, doctor Mario Gustavo Montani; vocales suplentes: señor Jorge R. Saraceno, señor Jorge Weyler, señor Mario O. Della Latta. Correspondencia: Mitre y 9 de Julio.

FILIAL CARLOS CASARES (Bs. As.)

Presidente: doctor Antonio Pedro Poratti; vicepresidente: señor Manuel Oscar Idiarte; secretario: señor Alberto Ramón Poratti; tesorero: señor Elías Elvira; vocales titulares: señor Bernardo Obon, señor Nazareno Ascaini, señor Alvaro Tomás; vocales suplentes: señor Juan Carlos Carioli, señor José Alvarez, señor Joaquín Pacheco. Correspondencia: Brandsen 132.

FILIAL ROJAS (Bs. As.)

Presidente: doctor Rubén Agustín Puerta; vicepresidente: doctor Aníbal F. Baguear; secretario: señor Hermidio F. Pérez; tesorero: señor José M. Fernández Cabodi; vocales titulares. Escribano Oscar Ulises Corti, doctor José Francisco Dupuy, señor José Felipe Martini; vocales suplentes: señor Héctor A. Sanguinetti Domínguez, señor Carlos Manuel Fariña, señor Fernando Parisi. Correspondencia: 9 de Julio 420.

FILIAL JUNIN (Bs. As.)

Presidente: doctor Edmundo Adolfo Gómez; vicepresidente: doctor Ernesto César Boragni; secretario: ingeniero Marcelo Venere; tesorero: señor Amadeo Barberis; vocales titulares: señor Adrián A. Castro Villamayor, doctor Axel A. Vosou, señor Aldo Florentino Bergamini; vocales suplentes: arquitecto Enrique Hugo Maggi, señor Andrés Martingorena, señor Juan Armando Mattiazzi. Correspondencia: Mayor López 58.

FILIAL CHIVILCOY (Bs. As.)

Presidente: doctor Rogelio A. Ventemiglia; vicepresidente: ingeniero José María Ferro; secretario: señor Osvaldo Tulio Barbier; tesorero: doctor Juan Antonio Larrañaga; vocales titulares: doctor Raúl María Gutiérrez, doctor Julio B. Goldenberg, señor Juan Gualberto Berrutti; vocales suplentes: ingeniero Juan H. Randazzo, señor Miguel Angel Cagnone, señor Juan Pedro Michellis. Correspondencia: Ruta Nac. 5, Km. 159,3.

FILIAL BOLIVAR (Bs. As.)

Presidente: señor Juan R. Maineri; vicepresidente: doctor Félix A. Bereciartua; secretario. señor Juan F. Artola; tesorero: señor Carlos A. Bedatou; vocales titulares: señor Héctor R. Barrios, señor Gilberto V. Irigarri, señor Francisco Dellatorre; vocales suplentes: señor Emilio A. Artola, señor Ismael Alonso, señor Joaquín D. de la Hera. Correspondencia: Av. G. Lavalle y S. Plaza.

FILIAL 9 DE JULIO (Bs. As.)

Presidente: doctor Juan Angel Maldonado; vicepresidente: señor Ricardo Francisco Capriroli; secretario: escribano Osvaldo Crosa; tesorero: señor Horacio Raúl Sendoya; vocales titulares: señor Miguel Sancholuz, señor Roberto Oscar Aramburu, señor Hugo Garrett. Vocales suplentes: señor Antonio Fava, señor Miguel Enrique Mustafá, señor Enrique José Gornatti. Correspondencia: 25 de Mayo 183.

DELEGACION CNEL. DORREGO (Bs. As.)

Presidente: Argentino Cutrin; secretario-tesorero: señor Héctor Argentino Moulia; vocales titulares: señor Rodolfo Paghera; doctor Eduardo Guillermo Viega; vocal suplente: señor Jorge Eduardo Ross. Correspondencia: Antonio B. Costa 734.

FILIAL CARHUE (Bs. As.)

Presidente: señor Pedro Fernández Fernández; vicepresidente: doctor Marcos Razquin; secretario: escribano Daniel Felipe Maugeri; tesorero: doctor Roberto Vassos; vocales titulares: doctor Armando Osvaldo Zerbini, señor Oscar Armando Marino, señor Samuel Dlin; vocales suplentes: señor Pedro Julio Faut; señor Benito Enrique Portela; señor José Agustín Barrague. Correspondencia: a la estación del A.C.A., avenidas San Martín y Colón.

FILIAL NEUQUEN

Presidente: doctor Mateo Armando Fabani; vicepresidente: señor Moisés Rodríguez; secretario: señor Mario Ernesto Sorrentino; tesorero: señor Abraham Gotlip; vocales titulares: señor Héctor Ernesto Cámpora, señor Norberto Ariel Stacco; señor Eduardo Riba; vocales suplentes: doctor Osvaldo Carlos Pianciola, escribano Enrique Miguel Carulli, doctor Osvaldo Enrique Sapere. Correspondencia: a la estación del A.C.A., A. Bvard. 25 de Mayo y Rivadavia.

FILIAL OBERA (Misiones)

Presidente: señor Francisco Morchio; vicepresidente: señor Edmundo Oscar Mattos; secretario: doctor Raúl Alberto Venchiarutti; tesorero: señor Carlos Manuel Azamor; vocales titulares: señor Juan Jorge Uffelmann, señor Alberto Olivera, señor Germán Kuhlmann; vocales suplentes: señor Plinio Lindstrom; señor Ruben Angel Valenzuela, doctor Abel Agustín Quartara. Correspondencia: a la estación del A.C.A., Ruta Nacional Nº 14.

FILIAL LA PLATA (Bs. As.)

Presidente: señor Juan Carlos Morchón; vicepresidente: doctor José Alipio Martínez; secretario: doctor Martín Jorge Lasarte; tesorero: doctor Carlos María de Urraza; vocales titulares. doctor Agustín Mendoza Peña, doctor Oscar Vampa Mainero, doctor Florencio Carlos Lorenzo; vocales suplentes: señor Francisco Pedro Brito, doctor Antonio Blasetti, señor Federico Daniel Falck. Correspondencia: a la estación del ACA, 51, esq. 9.

FILIAL CONCORDIA (E. Ríos)

Presidente: señor Salvador Carubia; vicepresidente: doctor José I. Aragón; secretario: señor Oscar Agustín Imaz; tesorero: señor Aníbal Darío Requena; vocales titulares: doctor Marcos Rominstrovsky, escribano Aníbal Eduardo Vizzo, doctor José E. R. Noceti; vocales suplentes, señor Roque Mario Tito, doctor Manuel Francisco Cortina, señor Carlos M. Iribarren. Correspondencia: a la estación del ACA, Pellegrini y Corrientes.

FILIAL CAMPANA (Bs. As.)

Presidente: señor Rinaldo Néstor Zozaya; vicepresidente: señor Horacio J. García; secretario: Ricardo Holdensen; tesorero: señor Santiago Pérez; vocales titulares: escribano Arquimedes Bruni, señor Ismael Garzón, señor Roberto Pissani; vocales suplentes: señor Juan Antonio Fiore, señor Pascual Catino, señor Orlando Julio Demaría. Correspendencia: Iriart 924.

FILIAL GUALEGUAYCHU (E. Ríos)

Presidente: doctor Alejandro R. Bugnone; vicepresidente: doctor Luis M. Alvarez Daneri; secretario: señor Mauricio Darocca; tesorero: señor Raúl Zapata; vocales titulares: doctor Roque L. De Zan, doctor Juan J. Buschiazzo, doctor Esteban Bugnone; vocales suplentes: señor Deolino M. Gavagnin, señor José Elvio Hornos, señor Jorge Pedro Barel. Correspondencia: a la estación del ACA, Urquiza y Chacabuco.

FILIAL TRES ARROYOS (Bs. As.)

Presidente: doctor Juan Carlos Rubbi; vicepresidente: señor Manuel Arenas; secretario: señor José Barutta; tesorero: señor Félix A. Rodríguez; vocales titulares: señor Ricardo J. Martínez Caviglia, señor Julio A. de la Canal, doctor Oriente B. Calabrese; vocales suplentes: señor Hipólito Novales, señor Néstor Rodríguez, señor Héctor Alfredo Giménez. Correspondencia: Av. Moreno 467.

FILIAL SAN CARLOS DE BARILOCHE (Río Negro)

Presidente: ingeniero José Eduardo Mignacco; vicepresidente: señor Juan Herman; secretario: señor Manuel Ricardo Altube; tesorero: señor José Gámez Morales; vocales titulares: ingeniero Ledo Falaschi, señor Aldredo Sauter; Abraham Breide (h); vocales suplentes: ingeniero Raúl Camilo Rapp; señor Carlos M. Boelcke, ingeniero Gustavo Schwed. Correspondencia: a la estación del ACA, Av. Costanera y Otto Goedeke.

FILIAL MERCEDES (San Luis)

Presidente: doctor Agustín C. Di Gennaro; vicepresidente: señor Arturo R. Domine; secretario: doctor Carlos González; tesorero: señor Enrique Zache; vocales titulares: doctor Manuel José Viale, señor Edmundo Tello Cornejo, señor Pedro Giordano; vocales suplentes: señor Raúl Ignacio Quevedo, escribano Segundo Zacarías Amaya, doctor Carlos Aostri Rivas. Correspondencia: a la estación del ACA, 25 de Mayo y Senador Landaburu.

CONTINUA EN EL PROXIMO NUMERO

ALGUNAS RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

DE acuerdo con la norma habitual que hemos adoptado, a continuación damos a conocer algunas de las importantes resoluciones adoptadas por la Comisión Directiva y que implican, sea inversiones considerables en obras o servicios en beneficio de los asociados, sea iniciativas tendientes a realizar los mismos objetivos.

A. Sesión del 31/V/67 (Acta Nº 9)

1. Estación Villa La Paz, Mendoza: instalaciones sanitarias, $ 120.000.—;

2. Adquisiciones: bienes de uso, $ 6.512.974; bienes para venta, pesos 1.853.278.—; bienes de capital pesos 3.418.505. Total $ 11.784.757.— m/n.

B. Sesión del 14/VI/67 (Acta Nº 10).

1. Estación Comodoro Rivadavia: diversas mejoras, $ 107.600;

2. Estación Gualeguaychú: Colocación de un tanque de nafta, $ 55.825;

3. Adquisiciones: a) bienes de uso, $ 5.081.121; b) bienes para venta, $ 4.370.182; c) bienes de capital, $ 1.163.000. Total: $ 10.164.303;

4. Reglamento para el funcionamiento de las Filiales del A.C.A.: se aprueba.

C. Sesión del 28/VI/67 (Acta Nº 11)

1. Filial de Resistencia (Chaco): Adquisición de muebles: Se autoriza la inversión de $ 240.000 para uso de los supervisores;

2. Estación Mar del Plata: Colocación de columnas para alumbrado a gas de mercurio, $ 139.445;

3. Adquisiciones: bienes de uso, $ 3.763.194; bienes para venta, pesos 16.462.351; bienes de capital, $ 6.907.523. Total: $ 27.133.068;

4. Guías turística e Informativa y Hotelera de la Pcia. de Buenos Aires y de los Caminos de Acceso a la Capital Federal: Se autoriza la impresión de 50.000 ejemplares de cada una de las guías mencionadas.

D. Sesión del 18/VII/67 (Acta Nº 12)

1. Centro Turístico del Delta (Recreo Delta del A.C.A.): se autoriza la inversión de hasta $ 850.000 para la colocación de 200 juegos de mesas y bancos de cemento;

2. Estación Flores: Obras y mejoras en el restaurante, $ 427.310;

3. Estación Mendoza: Obras diversas de mejora y ampliación de servicio, $ 2.049.850;

4. Adquisiciones: Bienes de uso, $ 4.431.407; bienes para venta, $ 499.719; bienes de capital, $ 5.453.185. Total, $ 10.384.311;

5. Motel de Calingasta, San Juan: Se autoriza a suscribir un convenio con el Gobierno de la nombrada provincia, para la construcción y explotación del referido motel;

6. Motel en Valle Fértil, San Juan: Se aprueba una resolución de términos similares a la anterior;

7. Mapa turístico de la provincia de Chubut: Se aprueba un convenio con la Dirección Provincial de Vialidad de dicho Estado para la edición de 2.000 ejemplares;

8. Plano de la Ciudad de Buenos Aires: Autorízase la impresión de 20.000 ejemplares de un plano de la Zona Centro de la Capital Federal.

E. Sesión del 26/VII/67 (Acta Nº 13)

1. Estación Paso de los Libres: Se autoriza la inversión de $ 165.695 para la construcción de un tanque de bombeo;

2. Estación Oberá: Construcción de una fosa para el taller mecánico: pesos 58.300 y colocación de un nuevo tanque de nafta, $ 70.000;

3. Estación Eldorado: Reconstrucción de la playa: $ 182.620;

4. Estación Reconquista: Iluminación, $ 87.000;

5. Estación Tandil: Pintura del frente, $ 198.000; bacheo, $ 127.500;

6. Adquisiciones: Bienes de uso, $ 3.793.053; bienes para venta, pesos 5.028.022; bienes de capital, $ 9.076.952. Total: $ 17.898.027.

VISITA DE FUNCIONARIOS NORTEAMERICANOS

VISITARON la sede central del Automóvil Club Argentino varios funcionarios de la Embajada americana, quienes fueron atendidos en la oportunidad por miembros de la Comisión Directiva y altos funcionarios de la Entidad. Durante la reunión se conversó sobre los planes proyectados en la Argentina para la construcción de caminos mediante el sistema de peaje. Figuran de izquierda a derecha el señor I. Buenaño, de la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID); el vocal de la comisión directiva del Club, señor Enrique González Vidal; el señor Charles H. Taylor, del Port of New York Authorities; el secretario de la comisión directiva del A.C.A. doctor Walter A. Saborido; el ingeniero José D. Luxardo, de la Secretaría de Obras Públicas; el escribano Enrique F. Ghezzi, prosecretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino; el señor Raúl López Oleaga, gerente técnico y de Estaciones del A.C.A., y el señor A. Inglese, de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación.



EL ANGULO DEL ESPECTADOR

...Todo es según el color del cristal con que se mira.

La película Una condesa de Hong Kong *ha provocado los más diversos comentarios por parte de quienes procuraron interpretarla y analizar sus valores. Sumando su propio enfoque a la serie de opiniones, un caracterizado espectador, el doctor Felipe Raúl Pereyra Lucena, nos trasmite aquí sus impresiones sobre esta discutida obra de Charles Chaplin.*

¿SE ha intentado introducir la técnica del cine mudo en la realización de una película en cinemascope, sonora y en colores? Chaplin así lo ha hecho en "Una condesa en Hong Kong". Cualquiera se da cuenta de la dificultad que ello implica, desde que, en principio, dicha técnica se contradice con la realidad actualizada del cine sonoro y hablado. Es por ello que el menor traspié puede convertir a los personajes en anormales y estúpidos, y a las escenas en una expresión ridícula.

Pienso en el esfuerzo que ha exigido a ese anciano ofrecer los gestos y situaciones en la medida adecuada para evitar tan tremendas consecuencias.

¿Qué es lo que ha buscado este argumentista y director al correr semejante riesgo?

Inquiriendo en el argumento, bien pueden vislumbrarse distintos episodios que, no obstante corresponder a una trama completa, adquieren cierta individualidad propia. Como ése, que podría titularse "Baile de las Duquesas", o el de "Las bailarinas taxis", que aparecen estáticas, sentadas cada una a su mesa. Vestidas y peinadas con un toque de antiguo. Y esos marineros y parroquianos que al bailar se apretujan sin golpearse.

Y esos otros episodios que podrían denominarse "Una noche con amigas", "Duquesa y polizonte", "Dignatario en peligro", "Casado sin esposa", "La mar está agitada", "Amor triunfante". En ellos, el descontento manifestado en estatismo; el sentido de culpa, en corridas injustificadas; el amor, en arrobamiento, afrontando el ridículo, en dolorosa autodestrucción. Esas corridas, ropas holgadas, higiénicas intimidades, tristes y afectadas subalternizaciones, la conquista ruborosa que ensaya el criado, su resignación no sin tímida protesta, el mareo con contorsiones, todo evoca los trucos del gran mimo que fue Carlitos. Pero también los gestos de cierto fatalismo, de los in promptu, contradictorios con el ambiente y circunstancias, nostálgicos. Las gesticulaciones reveladoras de la técnica del cine mudo.

En ese ambiente de color y lujo ha ido insinuándose, sin revelarse, la pantalla chica, poco iluminada del blanco y negro y los ambientes poco vestidos o decididamente pobres de las películas de Carlitos Chaplin. Comencé a percibir, casi al final de la película, que ahí andaba a guisa de fantasma esa figura inconfundible de Carlitos, con sus tribulaciones y sus cosas que tanto deleitaron mi niñez.

¿Habrá sido ése el resultado buscado por Chaplin?

ASAMBLEA DE LA COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA



Un aspecto de la sala de sesiones del Automóvil Club Argentino durante la asamblea de la Comisión Deportiva Automovilista.

EN la sala de sesiones del Automóvil Club Argentino se realizó la Asamblea anual ordinaria de la Comisión Deportiva Automovilista, durante cuyo desarrollo se consideraron nuevas reglamentaciones y diversas ponencias presentadas por instituciones del interior.

Por último se llevó a cabo el acto electoral para elegir nuevas autoridades durante el período 1967/68, resultando designado para la presidencia de la entidad el doctor Horacio C. Rivarola (h.).

SE RECOMIENDA EL USO DE EXTINGUIDORES Y BALIZAS

En distintas oportunidades, durante las últimas semanas, se han recibido denuncias por parte de asociados del Automóvil Club Argentino, sobre medidas adoptadas por la Policía de la Provincia de Buenos Aires, en el sentido de que se exige la portación de extinguidores de incendio y balizas en los vehículos.

Comunicamos al respecto a nuestros lectores que, consultadas sobre el particular, las mencionadas autoridades, informaron que *no existe tal exigencia*, pese a lo cual la Policía Bonaerense *recomienda que los vehículos circulen equipados con dichos elementos* de seguridad, especialmente el extinguidor de fuego.

AUXILIO MECANICO

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

NUEVO NUMERO TELEFONICO:

82-6081

CALIENTA MAMADERA

para su automóvil



chupilandia®

para 6 y 12 volts



se enchufa directamente en el porta encendedor

10 minutos bastan para calentar la mamadera

PARA EL HOGAR adquiera un ADAPTADOR

Es otro producto que garantiza

QUIMAVE

S.A.C.I.F.I.

Patente Nº 208.130 y 5458

PUBLICACIONES RECIBIDAS

Bibliografía española sobre automovilismo, motocicletas y deportes del motor

EDICIONES Cedel, de Barcelona, España, ha puesto en circulación una Bibliografía española sobre automovilismo, motocicletas, máquinas agrícolas y deporte del motor, que acaba de publicar.

Dicha bibliografía contiene las características principales (autor, páginas, tamaño, grabados, etc.), así como el precio actual y un completo extracto del índice de materias, de los más importantes libros sobre las materias citadas publicados en España.

La mencionada firma remitirá gratuitamente uno o varios ejemplares de dicha bibliografía, sin ningún compromiso, a todos aquellos lectores nuestros que lo soliciten citando nuestra revista.

"Los plásticos reforzados con fibras de vidrio"

CON este título la Editorial Américalee ha publicado recientemente, en una cuidada y muy bien presentada edición, un minucioso trabajo realizado por el ingeniero Duilio D'Arsié, acerca de la nueva y multiforme aplicación del material vítreo.

Como se señala en el prólogo, los plásticos reforzados con fibras de vidrio han venido ubicándose rápidamente entre los materiales más útiles y de mayores posibilidades de empleo, sobre los cuales converge actualmente la atención de sectores muy diversos y cada vez más amplios de la actividad humana. Esta obra, destinada por igual a los estudiantes e industriales, técnicos, proyectistas, ingenieros e inventores, viene a llenar un cometido de indudable importancia para los lectores de habla castellana.

AUXILIO MECANICO

NUEVO NUMERO TELEFONICO

82 - 6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

LA CONSTRUCCION DE UN PUENTE EN EL PARANA, ENTRE CORRIENTES Y CHACO

RECIENTEMENTE pronunció una conferencia en el Salón de Actos de la Dirección Nacional de Vialidad el coordinador del "Ente de Intercomunicación del Nordeste", Ing. Ricardo Pereyra Moine, sobre la construcción de un puente en el Paraná, entre Corrientes y Chaco.

El disertante anunció la posibilidad, más o menos próxima, de la ejecución de la obra y agregó que la longitud total del puente es de 2.036,90 m, incluyendo un viaducto de acceso de 370 m de longitud, del lado de Corrientes.

El ancho total es de 13,90 m en la parte suspendida, con una calzada de 8,30 m y dos veredones de 2,80 m cada uno. En la parte no suspendida las veredas tienen un ancho de 1,80 m. Una baranda metálica de 1 m de altura asegura la protección necesaria a los peatones que transitan por el puente.

Además de la estructura principal del puente propiamente dicho, del lado del Chaco se continúa con un terraplén que baja desde la cota 16,553 correspondiente al extremo norte del puente, hasta la cota 11,90.

A dicha cota, el terraplén se horizontaliza, conteniendo en su desarrollo 5 puentes, 4 de los cuales tienen 99 metros de longitud. El quinto es de 272,50 m de luz total. La longitud completa del terraplén, incluyendo los puentes menores, es de 3.167 m.

Ese terraplén resulta necesario por el hecho de que, a esa altura, la margen del río Paraná es sumamente baja y anegadiza, formando el verdadero cauce mayor del río, que las aguas cubren totalmente en épocas de creciente. El terraplén es un verdadero dique frente al avance de las aguas, razón por la que ha sido necesario intercalar los puentes antes detallados, que actúan como aliviadores en los momentos de aguas altas.

Sobre el río Paraná, el puente tiene una gran luz principal de 245 metros y dos secundarias de 163,70 m cada una, a fin de asegurar la navegación de los buques de alto porte. El resto de la estructura está formada por tramos de 82,60 m de luz.

El simple enunciado de estas medidas ya está demostrando la magnitud de la obra, sobre todo si se tiene en cuenta que en la República Argentina la luz máxima salvada entre apoyos para puentes de hormigón prensado es de 50 m. Para puentes de hormigón armado tradicional, la luz máxima alcanzada es de 80 m, correspondiente al puente en arco de la entrada a Santa Fe.

FITAC

OTORGA DESCUENTOS EL HOTEL GUARANI, DE ASUNCION (PARAGUAY)

EL Touring y Automóvil Club Paraguayo ha informado que con motivo de las gestiones realizadas ante el hotel Guaraní, de Asunción del Paraguay, con el objeto de obtener descuentos especiales a directivos, ejecutivos y socios de entidades automovilísticas americanas, las mismas han tenido un resultado positivo.

En consecuencia, la FITAC hace partícipes de la noticia de referencia a todos sus clubes miembros, para que éstos tomen conocimiento de las siguientes bases:

El hotel Guaraní, de Asunción (Paraguay), *concederá un diez por ciento de descuento* sobre los precios de habitación, a todos los señores socios de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, previa presentación de credenciales que los acrediten como tales.

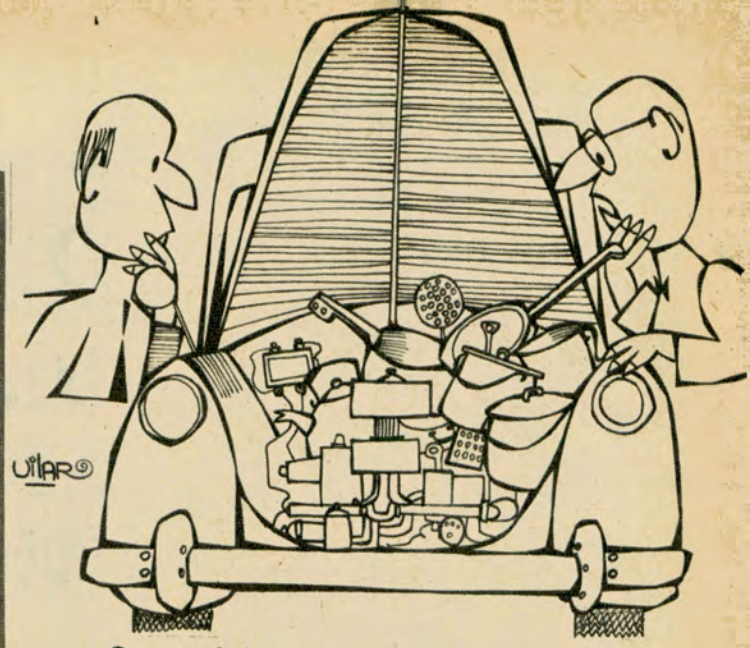
Dicho diez por ciento de descuento no será reconocido en los siguientes casos: cuando exista de por medio una reserva que se haya efectuado por una agencia de viajes u otra institución de turismo y/o viajes que pudiera reclamar un decuento y/o derecho a comisión; a aquellos pasajeros que por razones excepcionales tengan un precio especial, y cuando se utilicen tarjetas de crédito que tengan un derecho a comisión sobre estadía.

El hotel Guaraní también concederá *un veinte por ciento de descuento* sobre los precios de habitación, a todos los dirigentes y ejecutivos de las instituciones afiliadas a la Federación, cuya nómina figure en el anuario de la FITAC. Este descuento no se hará efectivo cuando se den las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

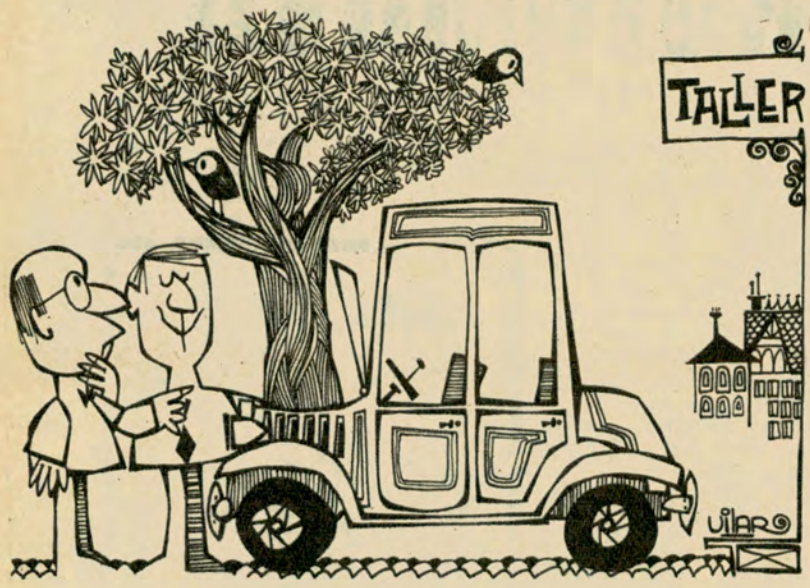
Este convenio regirá hasta el 31 de diciembre de 1967 y podrá ser renovado anualmente.



cosas del Automovilismo



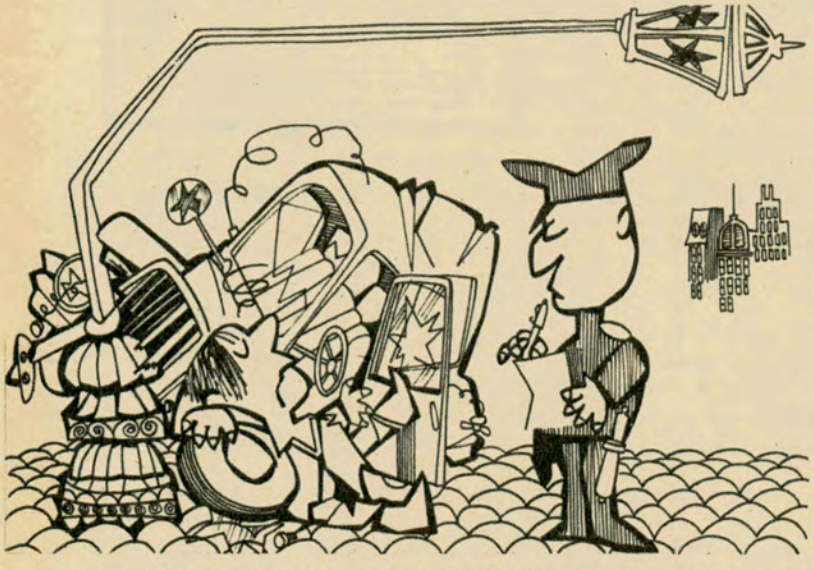
—¡Creo que la batería que me pusieron no es la que corresponde!



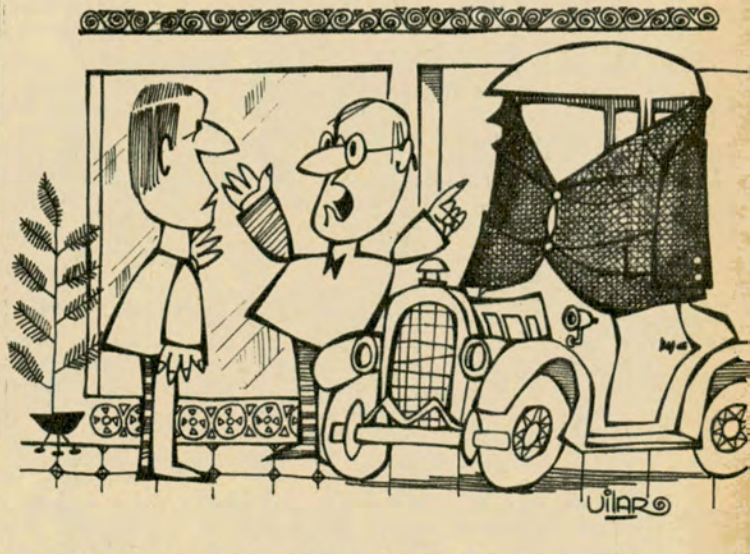
—¡Es un taller magnífico; me sacaron mi viejo árbol de leva y mirá el que me pusieron!



—¿Para cuándo me la tiene?

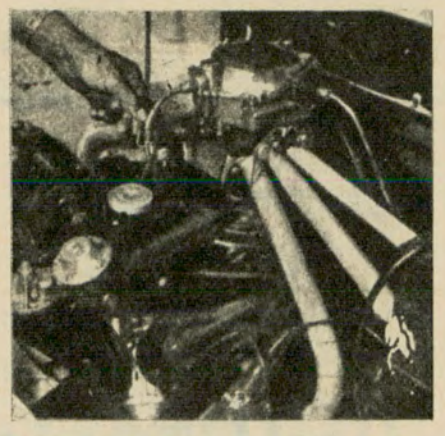


—¿Número de cédula de identidad? ¿Estado civil? ¿Nacionalidad? ¿Ocupación?...



—¡Usted me mintió: este coche tenía una prenda!

REPARE usted MISMO Su AUTOMOVIL



DESPERFECTOS EN EL SISTEMA DE CIRCULACION DEL COMBUSTIBLE

Por M. STEINBERG

Autor del libro "Reparaciones de emergencia efectuadas por el automovilista"

Pera Autoclub

Si el motor no arrancase luego de haber realizado satisfactoriamente la cuarta operación del encendido (desconectar el cable de una bujía y comprobar si salta chispa del mismo), y verificado también que el motor no está "ahogado", haremos la primera tentativa con el sistema de circulación del combustible.

1ª OPERACION

Comprobar si hay nafta en el tanque

Es muy importante cerciorarse, en primer término, de si hay gasolina en el tanque (lo que se logra con un tubo de goma, cinturón, varilla de madera, etc.), ya que el indicador del tablero suele descomponerse, induciendo fácilmente a error.

A veces sucede que estando el automóvil inclinado, y a pesar de tener en el tanque de 4 a 7 litros de nafta, aproximadamente, ésta no puede circular porque no alcanza el nivel del caño "pescador" N, que aspira el combustible del depósito (fig. 1). En este caso el conductor debe tratar de colocar el vehículo en posición horizontal, con lo que resolverá el problema.

Otro inconveniente extraño puede surgir cuando el pequeño respiradero H del tanque (fig. 1), o bien la cerradura de la tapa, están tapados con suciedad. Ocurre que por esa obstrucción el motor arrancará y se parará alternadamente, debido a la falta de aire en el depósito de nafta.

Un caso parecido al anterior puede presentarse cuando por cualquier circunstancia se ha llenado el extremo del caño de escape. Esto suele ocurrir si el automovilista, inadvertidamente, da marcha atrás en lugares en que existen acumulaciones de arena o tierra (médanos, cunetas, zanjas) que penetrarán en el caño de escape, obstruyendo la salida de los gases del motor, provocando en consecuencia sucesivos ahogos del mismo.

Realice entonces las comprobaciones mencionadas e intente la puesta en marcha quitando la tapa del tanque a fin de determinar si eran esas las causas que impedían el funcionamiento del motor.

Una vez efectuadas estas operaciones, y habiendo confirmado de manera especial que el tanque tiene más de 10 litros de nafta y el motor no funciona, se pasará a la siguiente prueba.

Por varios motivos se recomienda no colocar la tapa del tanque durante la realización de las pruebas citadas en este capítulo, es decir, hasta que no se haya logrado definitivamente la puesta en marcha del motor. (Para no perder la tapa, colóquela sobre el asiento del vehículo.)

2ª OPERACION

Otros procedimientos sencillos y prácticos para lograr el funcionamiento del motor

Soplar en el interior del tanque de nafta.

Puede acudirse cómodamente a este recurso en aquellos vehículos en que el caño de llenado de nafta del tanque sobresalga de la carrocería o de uno de los guardabarros (fig. 2). Si en su vehículo el acceso al tanque de nafta no es cómodo, trate de realizar los restantes procedimientos. Si esta operación se hace a la inversa, es decir, inyectando aire del compresor o de un buen inflador al caño que comienza en la bomba de nafta y finaliza en el tanque, debe sacarse la tapa del mismo, para evitar la rotura del depósito.

Puede suceder que la cañería o los filtros por donde circula el combustible se encuentren obstruídos por suciedad. O que la bomba, momentáneamente y por distintos

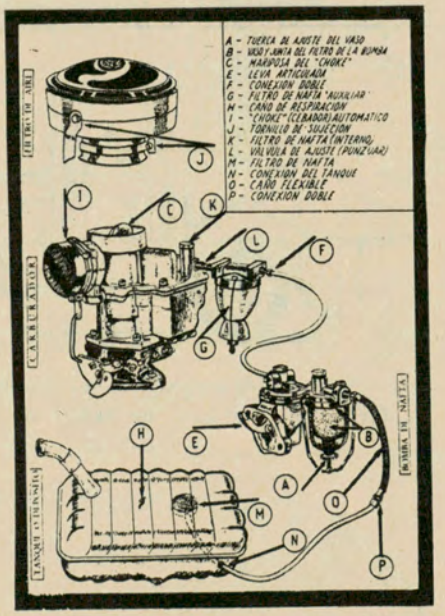


Gráfico de la circulación de la nafta.

motivos, no aspire nafta. Al soplar con fuerza por el caño de llenado del tanque, hágalo sostenidamente, y cuando advierta que ya no es posible continuar, mantenga el aire logrado unos segundos más. En esta forma la presión interna, al buscar salida, tendrá que forzar los obstáculos y así —a veces— podrá dispersar o desalojar las impurezas que impiden la circulación del combustible. No olvide, antes de soplar, que la llave de paso de la nafta (para los modelos equipados con ella) debe estar abierta. Proceda de la misma manera si existe alguna llave que corte la corriente eléctrica del motor.

La suciedad se depositará en el vaso del filtro de la bomba o en el vaso del filtro auxiliar que se halla próximo al carburador y que son empleados para ese fin.



Soplando en el interior del tanque con el propósito de hacer llegar nafta al carburador.

También suele ocurrir que se tape el silenciador con hollín o carbonilla; para este caso se hacen dos o más pequeños agujeros en el silenciador. Antes de hacer eso conviene seguir buscando la falla en las siguientes operaciones, ya que este desperfecto no es muy frecuente, pero debe tenerlo en cuenta para más adelante si continúa interrumpiéndose la marcha del motor.

También este procedimiento le permitirá ubicar el desperfecto, si los vasos de los filtros no están bien asentados o ajustados sobre la junta de los corchos (A, B y G, fig. 1), o existe cualquier anormalidad en los caños, como ser: en las conexiones, uniones, codos, o tal vez se ha producido alguna rotura en ellos, pues al soplar y hallándose con avería notará que la misma se humedece y gotea nafta en el piso. En los lugares señalados con las letras N, P, O y F (fig. 1). Es muy probable que la pérdida se produzca en el caño flexible O.

Caso de recalentamiento

Otra manera práctica para lograr el funcionamiento del motor, cuando en las cuestas o durante los días de intenso calor, o al recalentarse el motor, se produzcan burbujas de gas en la cañería de combustible o en la bomba de nafta.

Para subsanar este inconveniente se inyecta aire en el tanque de gasolina, o se aplica un trapo mojado con agua fresca sobre la bomba y la cañería de nafta cercana a la parte más caliente del motor.

De no ser esto posible, conviene esperar hasta que se enfríen las piezas o el motor. El arranque debe hacerse funcionar simultáneamente cuando se realiza cualquiera de los dos procedimientos explicados, y si el sistema de "choke" de su vehículo no es automático, también deberá tirarse de la perilla por unos segundos solamente.

3ª. OPERACION

Ajustar el vaso de la bomba de nafta

En esta operación debe atornillarse la tuerca, tornillo o mariposa que sujeta el vaso metálico o de cristal. Dicha taza cubre el filtro que está acoplado a la bomba de nafta.

Esto debe hacerse, porque si el vaso está suelto o mal ajustado, gran parte del esfuerzo de la bomba se perderá aspirando aire, en tanto que su función específica, consistente en absorber nafta, queda prácticamente anulada.

Cuando efectúe esta operación, hágalo moderadamente con la mano, o de lo contrario con una pinza, llave o destornillador (según el sistema), pero teniendo mucho cuidado de que no se rompa el cristal, porque la reparación de este inconveniente se complicará si no se lleva otro de repuesto o no coincidiera el que posee el filtro auxiliar G (fig. 1). Una vez ajustado el vaso, tenga en cuenta que la puesta en marcha (por medio del arranque) puede a veces demorarse por haberse agotado anteriormente la pequeña cantidad de combustible que se hallaba en la cañería y la almacenada en el depósito del carburador, y que si insiste corre el riesgo de descargar la batería.

Para no abusar mucho tiempo del arranque (con las consiguientes complicaciones), pase a la próxima operación, con la que se consigue la puesta en marcha en forma casi instantánea.

Seria advertencia

Como es lógico, en casi todas las operaciones descriptas es necesario hacer funcionar el motor de arranque eléctrico. Pero, eso sí, sugerimos no abusar de él, especialmente si no se ha podido localizar y solucionar la falla, pues —como dijimos— al oprimir sin descanso el botón o pedal del arranque, sucederá que en 10 ó 15 minutos una batería de 90 ó 120 amperes se descargará, y no responderá cuando más se la necesite. En consecuencia, será muy difícil realizar las pruebas o conseguir la puesta en marcha, de modo especial si el conductor se encuentra sin ayuda.

4ª. OPERACION

Echar un poco de nafta al carburador

Con el fin de hacerle recordar, repetimos que antes de utilizar el procedimiento que a continuación se explicará, es imprescindible leer el capítulo sobre *"Motor ahogado"* para evitar así caer en el error de "ahogar" aún más el motor, siempre y cuando la paralización de la marcha se haya producido por este motivo.

La presente operación consiste en lo siguiente:

1º) Vierta una pequeña cantidad de nafta por la toma de aire o garganta del carburador. La cantidad a echarse será equivalente al contenido de una copita de licor (según fig. 3).

2º) Coloque la palanca de cambios de velocidad en punto muerto.

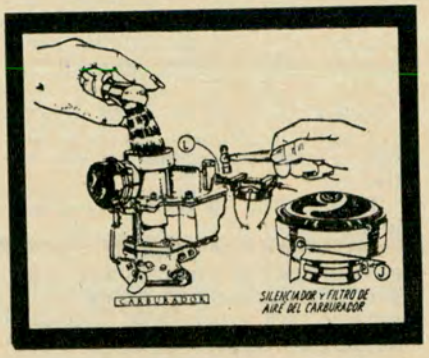
3º) Ponga la llave de contacto en posición de marcha y apriete el botón del arranque.

En esta forma podrá marchar el motor, pero pocos segundos, ya que cualquier cantidad que se le eche al carburador sirve sólo para una prueba. Si tenemos suerte (es decir, si el desperfecto surgió por una insignificancia y el motor comienza a funcionar sin interrumpirse) es suficiente hacer una sola prueba, de lo contrario aconsejo que llene una botella o cualquier otro recipiente con nafta y lo tenga preparado por si hubiese que utilizar varias veces el mismo recurso. Por otra parte, esta provisión le será de suma utilidad para más adelante, si le fuera necesario efectuar otras operaciones. En caso de no contar con nafta de reserva, o de faltar elementos adecuados como para extraer el combustible del tanque, sugiero algunas ideas prácticas; ellas son: un cinturón, alambre o cable de aproximadamente 1,50 m. de largo, a uno de cuyos extremos se anuda fuertemente un pañuelo o trapo (no deshilachado), se introduce en el tanque de nafta para empapar el género y exprimirlo luego sobre la garganta del carburador, de manera que esa pequeña cantidad de nafta penetre en el mismo y sirva para la puesta en marcha. Para el caso también puede emplearse una corbata. Asimismo se puede aflojar el tornillo-tapón de la parte baja del tanque, si es que no le fuera difícil o incómodo, pero tenga presente que el tapón suele oxidarse, haciéndose dificultosa su extracción; además, puede quebrarse, y aunque no sea ese el caso, reponerlo en su lugar a veces no es sencillo, ya que con el apresuramiento originado por la salida brusca del líquido, es muy probable que se enrosque torcido.

Si vierte más combustible de lo

indicado, será perjudicial para la máquina, y además demorará el arranque.

Una vez que ha comenzado a funcionar el motor, aplíquese con un pequeño martillo, o preferentemente con el cabo de madera, varios golpecitos suaves sobre las tuercas L (fig. 1) próximas a la entrada de la gasolina al depósito del carburador. El porqué de este proceder se



Una vez que se ha vertido un poco de nafta en el carburador, oprima el botón del arranque, con lo cual obtendrá la puesta en marcha, ya sea momentánea o bien definitiva.

detallará más adelante. Repita el mismo procedimiento 3 ó 4 veces, para que la bomba de nafta haga llegar el combustible del tanque al carburador.

Después de haber realizado las operaciones indicadas, y si el funcionamiento no se ha normalizado, se proseguirá con el siguiente examen.

Incendio

Es muy peligroso echar combustible al carburador mientras funciona el motor, pues una falsa explosión acompañada de llamarada que pudiera producir el carburador, puede dar origen a un principio de incendio, o bien provocar quemaduras en la mano, especialmente si ésta estuviera humedecida con nafta.

Para prevenir este riesgo, debe alejar de la garganta del carburador el trapo o cualquier otro objeto con inflamable que tuviera en la mano, una vez que la gasolina haya sido introducida.

De producirse la llamarada, y antes de que le ocasione mucho daño en la mano, póngala inmediatamente debajo del saco o entre las piernas con el fin de ahogar el fuego, y en lo que respecta al vehículo, échese sobre el fuego la alfombra del coche, una manta, bolsa, arena, tierra, desperdicios, saco o sobretodo, tratando en lo posible de no usar agua, especialmente si funciona el motor, y al mismo tiempo existe alguna pérdida de nafta y, si tuviera extinguidor, nada más lógico que utilizarlo, siendo también aconsejable desconectar un cable de la batería.

Recuerde, si el tanque de nafta está ubicado en la parte trasera del vehículo, y el fuego se ha producido delante, hay poco peligro de que el depósito estalle, mientras no se corra el fuego hasta el mismo.

5ª OPERACION

Desconectar y comprobar si sale nafta del caño que finaliza en el carburador

Esta desconexión se hace con el propósito de dividir en dos partes el examen del desperfecto por donde circula el combustible, y así sabremos si la bomba envía nafta al carburador.

El procedimiento es el que sigue:

1º) Empleando dos llaves (según la figura 4) desatornille el caño F del carburador —en algunos sistemas dicho tubo se conecta previamente a un filtro auxiliar G, acoplado al carburador—. Recuerde, para evitar mayores complicaciones cuando afloje las conexiones del caño, use las llaves correctamente, de manera que calcen ajustadamente en las tuercas. Si existe el filtro mencionado, déjelo empalmado, y desconecte sólo el caño.

2º) Desvíe un poco del carburador y del motor el extremo del caño desconectado. Es necesario desviar un poco el caño del motor, pues si el carburador llegara a provocar explosiones o llamaradas, o hubiese quedado un cable de bujía desconectado, la salida del chorro de la nafta puede originar un accidente, puesto que la chispa o llamarada inflamará la gasolina que salga del caño desconectado.

Si el conductor temiese algún accidente cuando quede desconectado el caño, puede dejarlo conectado. Porque el único beneficio que nos ofrece el tubo desprendido es orientarnos para determinar la falla con más rapidez, pues al ver salir en abundancia la nafta, sabremos que una de las dos partes en que dividimos el sistema funciona bien.

3º) Eche una pequeña cantidad de nafta en la garganta del carburador, tal como se realizó en la cuarta operación.

4º) Coloque la llave de contacto en posición de marcha, y haga funcionar el motor con cierta aceleración. Si el operario estuviera solo, y al poner en marcha el motor desde el interior del vehículo no alcanzara a ver salir el combustible por el caño desconectado, deberá valerse para la puesta en marcha del procedimiento expuesto anteriormente, pero con aquel sistema debe tener cuidado con las chispas que va a provocar el uso de pinza o destornilador cuando se aplica al arranque para lograr el funcionamiento del motor.

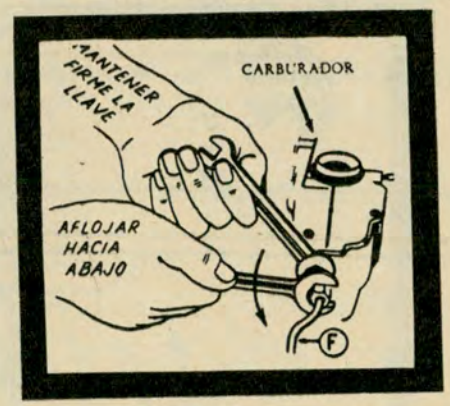
Una vez que el motor comenzó a funcionar, la nafta deberá salir del caño abundantemente y a gran presión, en un espeso chorro de aproximadamente 40 a 60 cm de largo.

De ser así, significa que la primera parte del sistema de circulación de la nafta en que dividimos el estudio funciona bien. Por lo tanto, la afectada sería la segunda. Entonces revisaremos el filtro (auxiliar G fig. 1) que está acoplado al carburador, y según su estado, seguiremos con el filtro interno de este último, K, que se cubre con una tuerca-tapón, la más grande del carburador (fig. 1).

Pero hay carburadores que no poseen ninguno de los dos filtros. En ese caso tendremos que revisar la "válvula de aguja" y luego, si es necesario, se hará con el carburador la correspondiente revisión como se explica más adelante.

Por otra parte, si del caño desconectado sale poca o ninguna nafta, sería demostración de que la falla difícilmente se halla en el carburador o en sus próximos filtros.

Entonces, antes de comenzar la búsqueda del desperfecto que obstaculiza la salida del combustible, haremos dos pruebas sencillas que, por distintos motivos, suelen dar



Desconectando el caño del carburador sabremos si llega nafta al mismo.

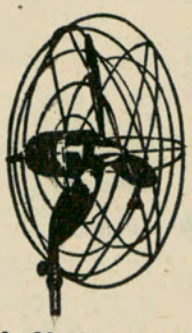
buen resultado, y que consisten, la primera, en aspirar y soplar varias veces con la boca por el extremo libre del caño, para intentar nuevamente la puesta en marcha por medio de la cuarta operación, y la segunda, en aplicar con la mano o con la punta del pie, golpes suaves en distintos sectores de la parte baja del tanque de nafta, a fin de determinar si de este modo el motor vuelve a funcionar. La nafta (teniéndola en la boca sólo unos segundos) no perjudica al organismo.

Este último método también suele dar buen resultado, debido a que en ciertos vehículos el tanque tiene en el fondo un filtro chato en forma de galleta (fig. 1), el cual al ser descuidada su limpieza, acumula —con el tiempo— impurezas que forman una capa delgada e impiden que la bomba aspire nafta. Siempre y cuando el fondo del depósito no esté muy carcomido por el agua.

Si después de haber procedido así, aún no saliese nafta en abundancia del caño (estando el motor en marcha), buscaremos el inconveniente en el filtro de la bomba de nafta, mediante la siguiente operación.

(CONTINUARA)

autoclub sugiere



70 - 80 - 90 y 100 cm. de diámetro. Modelos de pared o de pie.

CIRCULADORES Y EXTRACTORES
Tripala
Barcala

- Uso comercial e industrial
- Gran caudal de aire
- Mínima inversión

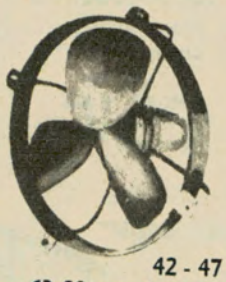
- Duración ilimitada
- Fácil colocación
- Potente motor blindado

INYECTORES DE AIRE

- Asombrosamente silenciosos
- Diseños exclusivos y patentados
- 2 años de garantía

PIDA ASESORAMIENTO TECNICO

K 498



42 - 47 - 53
63-80 cm. de diámetro
FABRICA Y DISTRIBUYE
MAQUINARIAS **BARCALA**
Hipólito Yrigoyen 3235
T. E. 87-2593 Buenos Aires

BATERIAS "DIAZ VELEZ"

ABIERTO SABADO Y DOMINGO • ENTREGAS A DOMICILIO SIN RECARGOS

			Nuevas Garant. 1 año	Repar. Garant. 3 meses
6 V.	65 A	Citroen 2 c.v.	$ 2.700	$ 1.400
6 „	85 „	4 - L	„ 3.500	„ 1.800
6 „	90 „		„ 3.650	„ 1.900
6 „	120 „		„ 4.200	„ 2.100
6 „	180 „		„ 5.900	„ 2.950
12 „	45 „	N.S.U. - Fiat - Isard	„ 4.150	„ 2.500
12 „	75 „	Peugeot - Siam - Rambler	„ 5.300	„ 2.700
12 „	105 „	Rastrojero	„ 7.500	„ 3.800

REPARAMOS SU BATERIA EN EL ACTO. TAMBIEN BATERIAS DE MOTOS, VEA FABRICARLAS. Envíos al interior - Zonas disponibles
Consulte precios sobre cualquier otro tipo de Baterías

Dr. L. BELAUSTEGUI 675 T. E. 59-4290 . Cap. Fed. Alt. Av. San Martín 1900 | **DIAZ VELEZ 5471** T. E. 89-0779 Cap. Fed. | **BALCARCE 341** San Martín

AUTOCLUB es la revista de automovilismo de MAYOR TIRADA en AMERICA LATINA



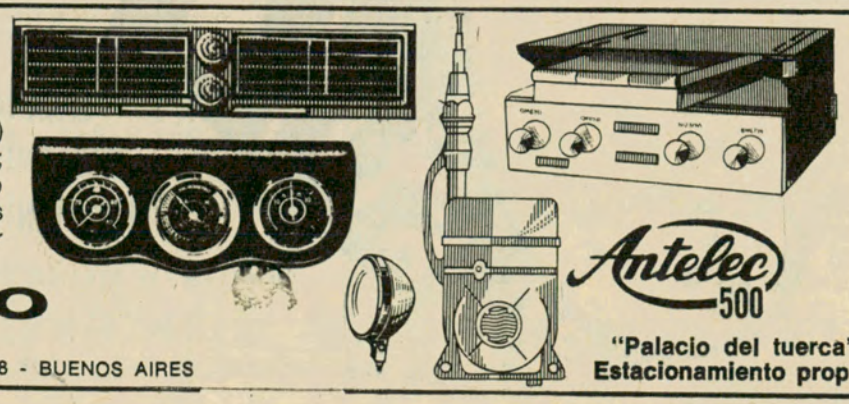
¡SIN AGUA Y SIN CHORREAR, QUE MANERA DE LIMPIAR!

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.
Administración y Ventas:
LAVALLE 1567, 8º p., of. 812
T. E. 40 - 9069 — Bs. Aires

SOLO PARA "TUERCAS"...

Lo más moderno y perfecto (y "pintón") en instrumental de precisión y tableros; equipos de aire acondicionado; Stereo Radios, y gran variedad de novedades en accesorios. Además, la ya popular Autoantena eléctrica ANTELEC 500.



CABALLITO
AUTOMOTORES S. R. L.
AV. JUAN B. ALBERDI 793 TEL. 99-6798 - BUENOS AIRES

"Palacio del tuerca"
Estacionamiento propio

K 396 PUBLIKA INTERNACIONAL

autoclub sugiere

CROMOQUIMICA INDUSTRIAL S.R.L.

GALVANOTECNICA

Cromados especializados para Industria Automotriz. • Métodos Americanos según especificaciones de **Chrysler Fevre Arg. - General Motors - Ford - Fiat - etc.** Procesos automáticos c/garantías de duración por oxidación y exfoliación.

SE ACEPTAN TRABAJOS DE REPOSICION

ADMINISTRACION
CHORROARIN 715
TALLERES
MORLOTE 865
Tel. 51-0710 y 51-4125
BUENOS AIRES

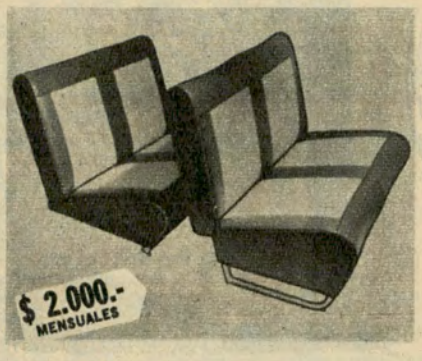
No se pierda, un Oasis lo espera.....

AVDA. DEL LIBERTADOR 7522

COMIDA INTERNACIONAL, BUENA CERVEZA Y LA MEJOR ATENCION

PRECIOS DE FACIL LECTURA Y DE MUY GRATA... DIGESTION





$ 2.000.- MENSUALES

POR $ 2.000.- MENSUALES. Colóquele asientos confortables enterizos SIN CAÑO CENTRAL a su CITROEN 2 CV o RENAULT 4L. Y también FUNDAS ANATOMICAS para toda marca y modelo de coche en

AUTO - CONFORT S.R.L.
COCHABAMBA 1382
Tel. 27-9695 - Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR

"PARA COMER "A LA ESPAÑOLA" LO MEJOR es:

Sancho Panza

AFILIADO AL DINERS CLUB

DESCUENTO 10 % A SOCIOS DEL A.C.A.

MARISCOS, PAELLAS, POLLOS, PULPO, BACALAO y también PARRILLA AL CARBON

COCINA INTERNACIONAL

CORRIENTES 3080 casi esq. MEDRANO Tel. 86-9926

UN LUGAR DISTINTO PARA LA GENTE QUE SABE COMER

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.

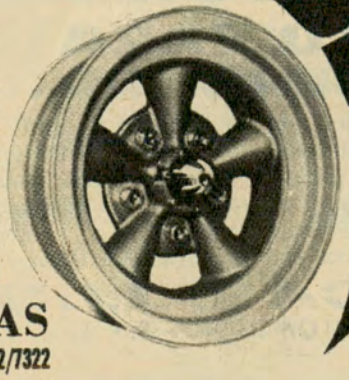
Los conceptos y opiniones vertidos por los colaboradores de AUTOCLUB en sus artículos firmados no expresan necesariamente el pensamiento de la Dirección de esta revista.

K 489

ORIGINALES

RUEDAS DE PORCELANA

LIVIANAS
BRILLANTES
RESISTENTES



RUEDAS DE MAGNESIO

NEW YORK RUEDAS

Casa Central Warnes 1401/05 esq. Av. Dorrego Tel. 54 - 0902/7322

ESCUELA DE ENSEÑANZA PROFESIONAL DE PELUQUERIAS

"OLI"

LA MAS GRANDE DEL MUNDO

Los más destacados peinadores y peluqueros de hombres y niños se diplomaron en las Academias "OLI".
Por su seriedad y honestidad en la enseñanza, ha sido recientemente premiada con el diploma de honor y el sol del prestigio que otorga el Instituto Interamericano de la Opinión Pública, galardón que honra a la señora directora OLI y a sus distinguidos profesores.
Señora, señorita, señor, no lo piense más, sea peinador o peluquero de hombres y niños en cortes de cabellos y afeites. Se otorga diploma y carnet profesional.

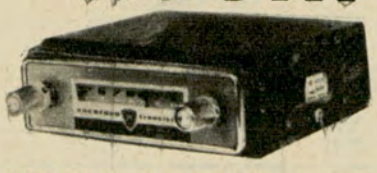
SOLICITE INFORMES

Nota: No enseñamos por correspondencia.
CUOTA INGRESO DESCUENTO 10 % A SOCIOS DEL A.C.A.

CASA CENTRAL: RIVADAVIA 11674, LINIERS
T. E. 64 - 1048 Y SUS 9 SUCURSALES.

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

YA ES UNA REALIDAD Y UN EXITO !!
BANDA LATERAL UNICA

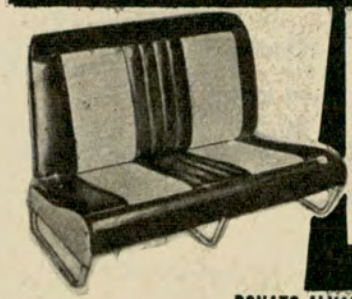
Aparatos TRANCEPTORES "B. L. U." de 100 Watts Transistorizados

Uso agrario y radioaficionados, libre de tasas con licencia C. y T. Uso comercial con frecuencias privadas; con tasa y permiso especial de C. y T. - 4 canales y ahora preparado para acoplarle **OSCILADOR VARIABLE** en 80 ó 40 ó 20 mts. Mínimo consumo y mayor alcance - **EN BANDA AGRARIA:** menor o reducida interferencia sin ruidos estáticos - **EN FRECUENCIAS PRIVADAS:** sin interferencias y sin ruidos estáticos. **RENDIMIENTO:** banda agraria 1000 Km. o más. En frecuencias privadas abarca todo el país. **ALIMENTACION:** 12 V c.c. ó 220 c. a. - Uso fijo o móvil Instalación sencilla y económica. Amplio asesoramiento y garantías.



Rait-Phone COMUNICACIONES
VARELA 765 - T. E. 612-8523 - Bs. As.

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 1160/64, Capital, Tel. 23-8913/5673,** inauguró un **NUEVO LOCAL ANEXO** en **Salta 1325 al 29,** ofreciendo la mejor atención integral de toda la línea RENAULT, con maquinarias modernas y personal altamente especializado.

Como siempre **"reparaciones en horas".** Repuestos y accesorios legítimos. **Horario continuado de 7 a 19 horas.**

UNA NUEVA ERA EN LA CONSTRUCCION DE TELAS PARA NEUMATICOS

ESTAMOS en el umbral de una nueva era en la construcción de telas para neumáticos. La utilización del polyester en grandes cantidades por parte de Goodyear, en Estados Unidos, para la fabricación de cubiertas así lo indica. Las nuevas cubiertas, construidas con cordones de polyester, han obtenido la aceptación casi inmediata de las cuatro grandes fábricas de automóviles de Detroit. Esto no sólo confirma la alta calidad de las telas construidas con cordones de polyester sino que implica el comienzo de un gran cambio para la industria del neumático.

Las telas son usadas para construir la carcasa de la cubierta, y son fabricadas hasta ahora con cordones de nylon o rayón. Afirman los ingenieros de Goodyear que "la tela de polyester es lo más aproximado a la tela perfecta que se haya fabricado hasta ahora". La nueva tela de polyester reúne las mejores cualidades del nylon y del rayón, pero no tiene ninguno de los defectos de éstos.

La investigación del polyester como posible tela para neumáticos fue iniciada por Goodyear a comienzos de la década del 50. La mayor dificultad era poder tratar la tela de polyester con caucho para hacerla adecuada para la construcción de neumáticos. Los científicos de investigación y desarrollo de Goodyear solucionaron ese problema y construyeron la primera cubierta con telas de polyester en 1962.

Hasta hoy, Goodyear ha construido 17 millones de cubiertas para automóviles con telas de polyester, incluidas las destinadas a equipo original reposición. La compañía Goodyear informa que, además de su gran fortaleza y duración, los cordones de polyester ofrecen mayor uniformidad para la construcción de cubiertas y una marcha mucho más suave para el automóvil.

autoclub sugiere

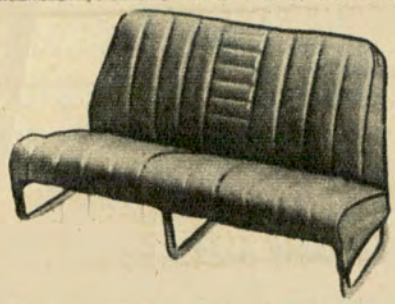
ALOJAMIENTO EN PUNTA DEL ESTE (Uruguay)

El Club dispone de comodidades en el Motel Chiberta del afamado balneario uruguayo de Punta del Este. Se recomienda a los asociados efectuar sus pedidos de reserva de alojamiento con la mayor antelación, puesto que las disponibilidades de habitaciones son limitadas.

Las tarifas a regir en la temporada veraniega, como así también las de pre y postemporada, serán dadas a conocer próximamente.

K 488

NUESTRA ESPECIALIDAD ES...
"VESTIR" A SU CITROEN 2CV!



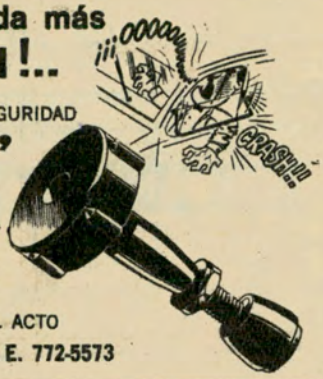
TAPIZADO DE LUJO: Lo máximo en confort y elegancia de líneas. Suntuosidad y comodidad que valorizan su coche. El armazón delantero reforzado, combinado en tela y plástico o en plástico solamente. Especialmente negro.

Créditos hasta 10 meses con CREDIBONO - CREDIFE

TAPIZADOS AVENIDA S.A.C.I.F.

VILLA MARTELLI:
AV. MITRE 88/94 . Tel. 740-7446/3342
CAPITAL: BERUTI 2813 - TEL. 82-0375

Que esto no le suceda más en su CITROEN!..



COLOCANDO EL NUEVO CLIP DE SEGURIDAD

"ALCAMI"
PARA VENTANILLAS
SE TRABA DESDE ADENTRO Y FIJA FIRMEMENTE LA VENTANILLA LEVADIZA

Por solo $1.490. EL PAR incluido colocación.

FABRICACION Y COLOCACION EN EL ACTO
ALCAMI - Av. CORDOBA 5347 - T. E. 772-5573

K 426



Adquiera los famosos Anteojos Europeos "PROTECTOR RATTI" Antideslumbrantes contra encandilamiento y niebla, usados en las Fuerzas Armadas y Aviación de Europa. Ahora con cristales intercambiables. Un anteojo para dos usos. Para las personas que usan anteojos recetados ya está en venta el ADAPTADOR PROTECTOR RATTI. CRISTOBAL J. BOLLATI, Sarmiento 643, 2º P., Of. 227. Bs. As. - T. E: 40-3790 y 45-1774.

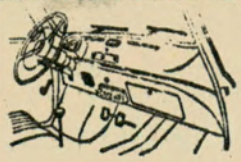


K 399

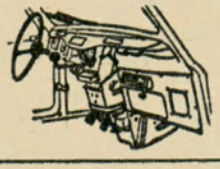
FAROS
S.E.V. MARCHAL
FANTASTIC
Lámparas IODE
Visibilidad 1000 m
Envíos al interior

REPUESTOS LEGITIMOS
PEUGEOT

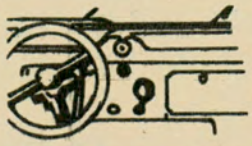
OSCAR S. E. DEL PRADO s.c.a
CABILDO 4112 - Tel. 701-5798/5846



FIAT 600



RENAULT 4L



CITROËN

as

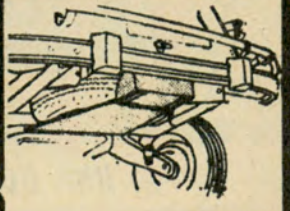
LA CASA DE LAS GUANTERAS

TOTALMENTE METALICAS
CON ESPACIO IDEAL PARA LA RADIO
DE FACIL COLOCACION

Descuento especial Socios A.C.A.

UNICO FABRICANTE
AV. JUAN B. JUSTO 4933 - Tel. 59-5598

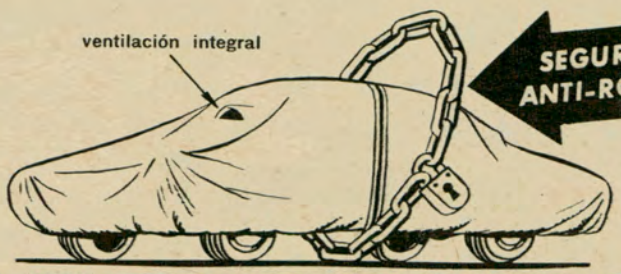
PIDALO A SU SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS



MAS SEGURIDAD
PARA SU 4L RENAULT

Con coraza protectora de chapa de acero que cubre rueda de auxilio

Llegó primero!



desde $4.500

el TAPAUTO® Bruno

Para proteger a su automóvil 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

REPRESENTANTES EN:
ROSARIO: LONERIA EL INDIO, SAN LUIS 1559, T. E. 68076
CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, RIVADAVIA 265, T. E. 5212



ACTUALICE SU Estanciera con ASIENTOS FUNCIONALES

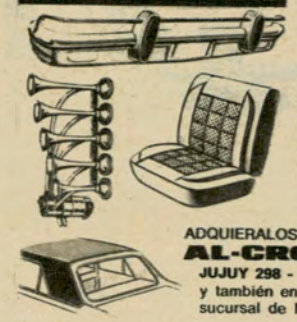
Fabricados únicamente con espuma de goma - SIN RESORTES - Tapizados modernos a elección - Convertibles en CAMA - Totalmente horizontales - Mecanismo patentado garantizado. Tomamos los originales como parte de pago. Facilidades hasta en 5 CUOTAS. Colocación en el día.

Todo comprador tiene opción para adquirir el práctico "PARADOSMAS" (asientos adicionales plegables) al precio de promoción de $ **2.500**, valor real $ **8.800**

MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L.
Dr. ADOLFO DICKMAN 1375-79 (EX SAN BLAS)
T. E. 59-2026 Bs. Aires

ASIENTOS ESPECIALES PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

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.

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.



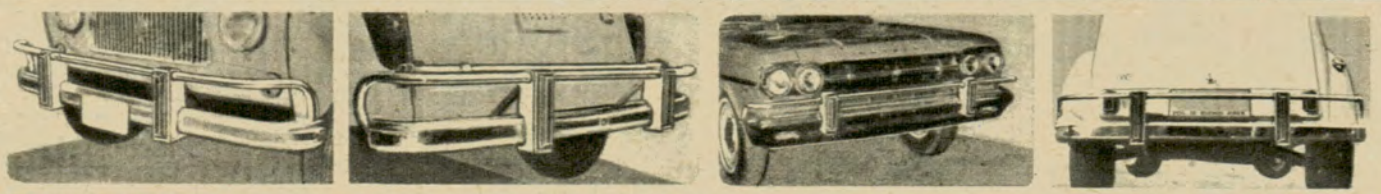
Fabricante: ORLAN-ROBER S.A.C. e I.
Zufriategui 5141, VILLA MARTELLI
Nuestros productos son distribuidos a través de los principales MAYORISTAS en Repuestos del Automotor.



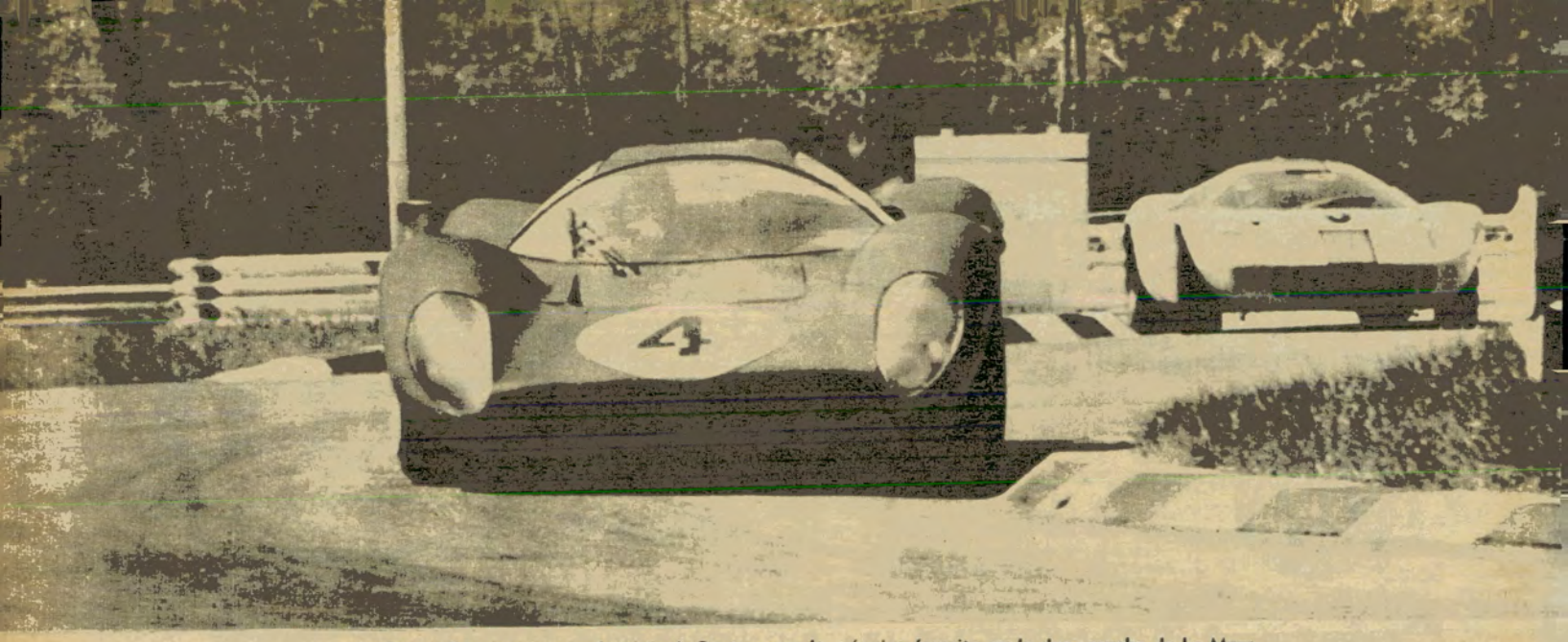
SEGURIDAD ES FELICIDAD
DEFENSAS PARA BALCONES
REY Hnos.

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

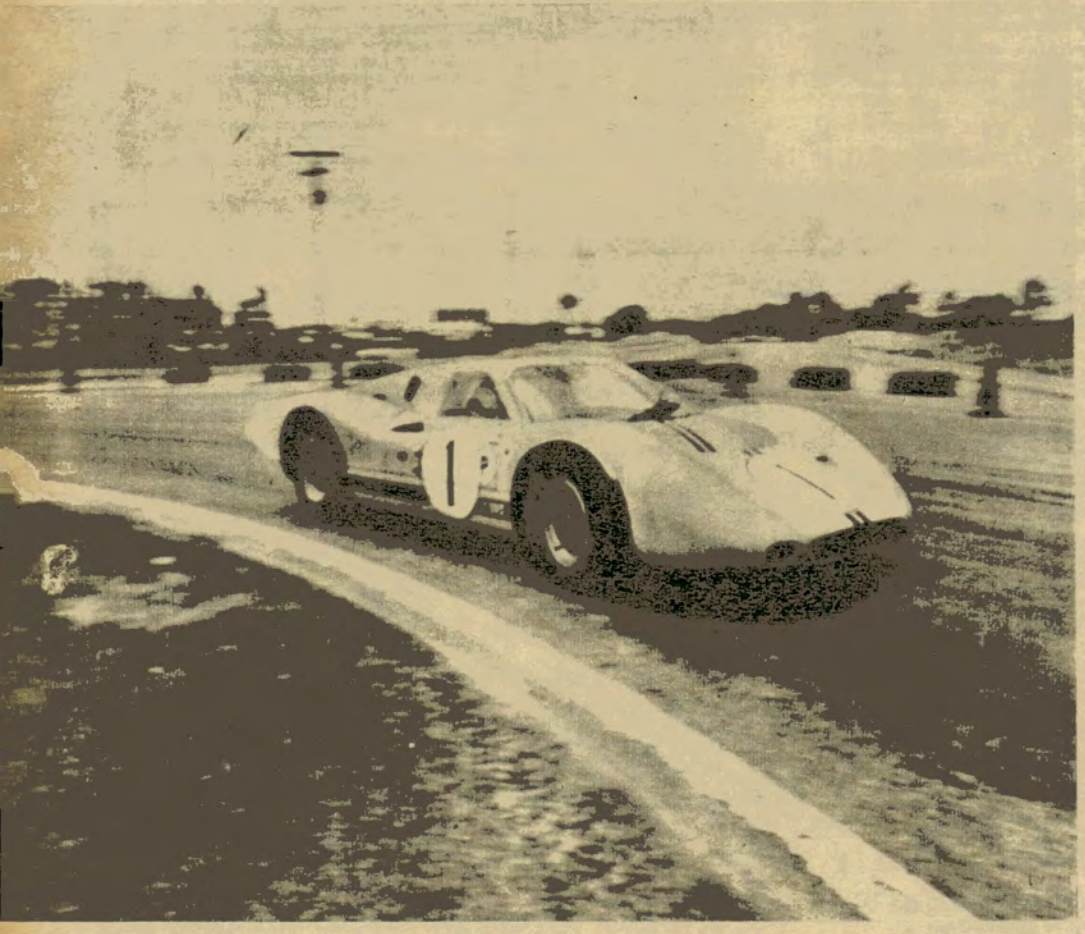


DANNY CARS S.C. fabricantes de **DEFENSAS y PARAGOLPES,** han creado especialmente para su **RENAULT 4L, FURGONNETTE 4F,** la línea **RAMBLER TORNADO JET, RILEY** y el **TORINO** en sus **tres** versiones, sus exclusivas **DEFENSAS INTEGRALES,** y ahora también **DEFENSA TRASERA** para **CITROEN.** Colocación en el acto en **J. A. CABRERA 5729** (alt. Córdoba 5700), **Buenos Aires.** Solicite turno al **772-5800.** Pídalas a su concesionario. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario. Se colocan **ZOCALOS ESTRIBEROS** para **4L.**



La Ferrari P4, victoriosa en la pista de Daytona era la máquina favorita en la dura prueba de Le Mans.

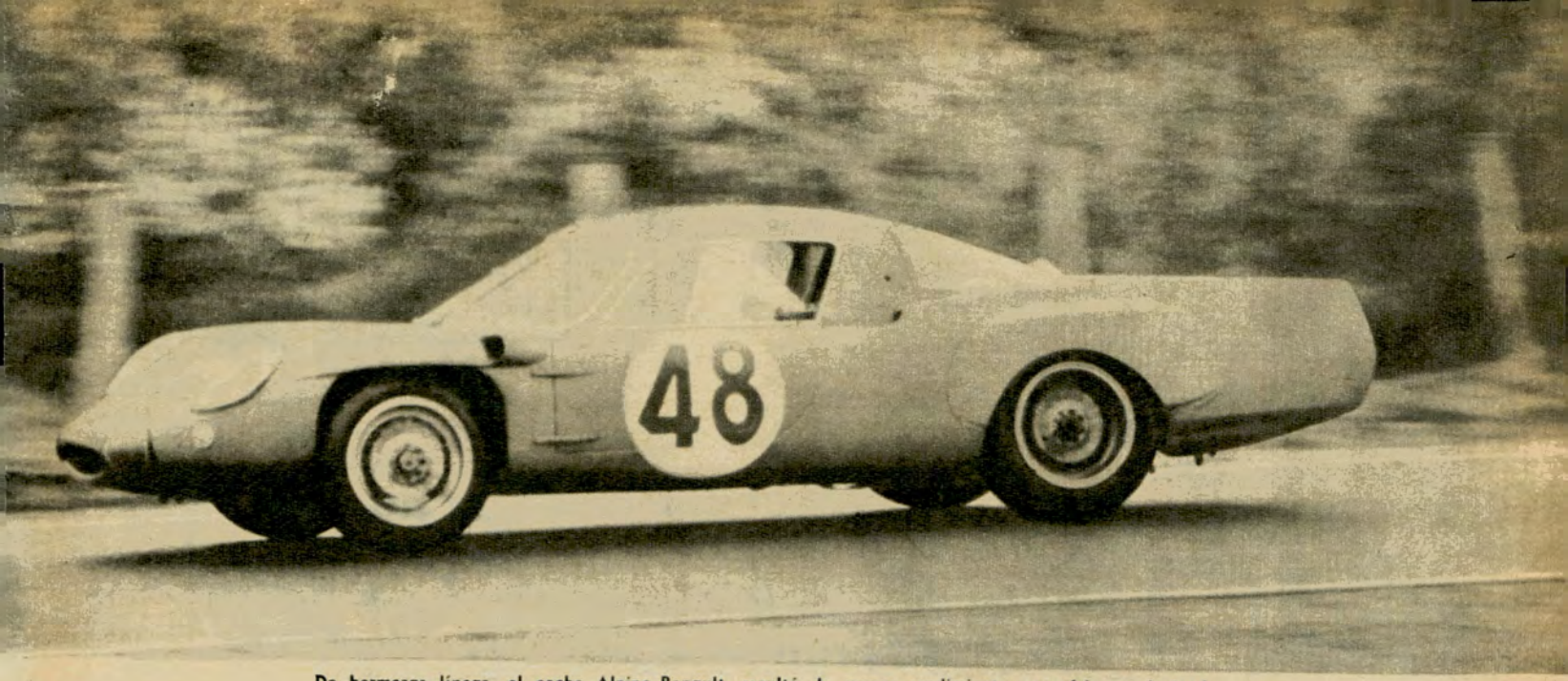
LAS 24 HORAS DE LE MANS



El coche Ford MK 4 que resultó vencedor sobre las demás máquinas en una competencia destinada a demostrar velocidad y resistencia.

SALVO en 1954, cuando el coche Jaguar de Rolt-Hamilton llegó apenas un minuto y medio detrás de la Ferrari de Trintignant-González, y pese a que la carrera de ese año perdió bastante su brillo a causa de las lluvias diluvianas, ninguna prueba de las 24 Horas de Le Mans de la posguerra fue tan disputada y tan apasionante de uno a otro extremo, como la que acaba de correrse este año. Hacía mucho tiempo que no se había visto una lucha tan enconada entre dos adversarios de fuerzas prácticamente iguales y representados por máquinas admirablemente preparadas como en esta oportunidad; además, para dar más color a la batalla, terció en ella un *outsider*, menor en fuerza por su número, pero no por su velocidad: los coches *Chaparral*.

Fue una lucha titánica que se desarrolló bajo condiciones atmosféricas ideales, de punta a punta;



De hermosas líneas, el coche Alpine-Renault, resultó de menor rendimiento energético, reduciendo así sus posibilidades de triunfo.

FORD CONQUISTA EL TRIUNFO EN LA PRUEBA MAS APASIONANTE CORRIDA EN LA POSGUERRA

por PAUL FRERE

para Autoclub

quizás a esto se deba que el récord general de velocidad haya alcanzado la asombrosa cifra de 218 Km/h. La Ford salió vencedora y lo consiguió de una manera perfectamente regular; pero la Ferrari, hay que decirlo también, fue batida con todos los honores, y la misma Chaparral sucumbió sin perder belleza.

Las 24 Horas de Le Mans constituyen, en primer término, una prueba de resistencia, y, en segundo, de velocidad. Desde el primer punto de vista, es evidente que Ferrari y Ford salieron de la prueba en condiciones de paridad, porque, en conjunto, los modelos presentados por ambos competidores demostraron ser muy resistentes, y prácticamente los vehículos clasificados en los tres primeros puestos —una máquina Ford y dos Ferrari—, han cumplido la carrera sin ningún inconveniente. De los coches Ford con motor de 7 litros, uno fue eliminado por fallas del motor y tres en un choque entre ellos, haciendo una especie de carambola de las Ferrari P4, una fue eliminada por una falla de la bomba de inyección y otra porque reventó un neumático en un momento y lugar de la pista desde donde el conductor, al tratar de conducir al vehículo al stand, no pudo impedir que la frotación de ciertas partes metálicas con el suelo provocaran chispas, y el coche se incendió.

Lo que determinó la victoria de la Ford fue su velocidad superior en la recta de Hunaudières. Los cronometrajes más exactos permiten afirmar que en esa recta las máquinas de la Ford obtenían una velocidad por lo menos superior en 20 Km/h. a las Ferrari P4. Esto es perfectamente lógico si se piensa que los motores Ford de 7 litros empleados este año, equipados con culatas de aluminio y con dos carburadores de cuatro cuerpos, desarrollaban alrededor de 530 cv., mientras que los motores Ferrari, de 4 litros, sólo desarrollaban alrededor de 450 cv. Durante la aceleración inicial, esa diferencia es sensiblemente compensada por la diferencia de peso de las respectivas máquinas, que es alrededor de 200 kilogramos; pero una vez alcanzadas las velocidades de punta, se impone la potencia en cv., ya que los dos tipos de coche de los competidores presentaban la misma superficie frontal y perfiles similares, igualando así la resistencia en la carrera.

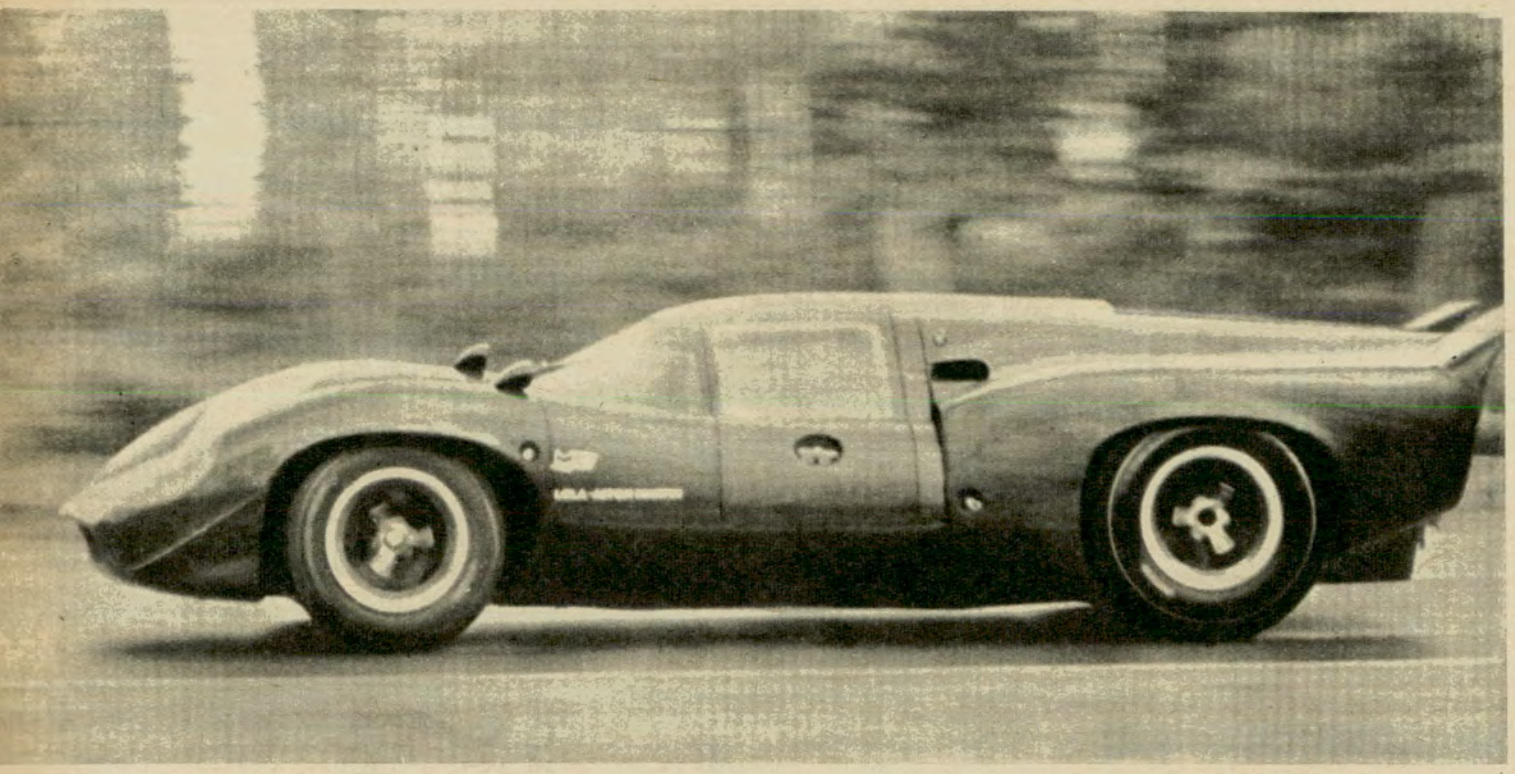
Dos segundos y medio por vuelta

Si se admite que las máquinas, en la pista de Le Mans, pueden mantener la velocidad máxima durante aproximadamente 4 kilómetros —la referida recta—, y que esa velocidad era de unos 320 Km/h. para las Ferrari y de 340 Km/h. para las Ford (una de éstas llegó a 343 Km/h.), se puede calcular fácilmente que, solamente sobre esa recta, las Ford sacaban una ventaja de dos segundos y medio a las Ferrari, lo que, a la velocidad indicada, corresponde casi exactamente a 250 metros. Ahora, en 375 vueltas a la pista, esa ventaja de 2 ½ segundo por circuito, termina por totalizar un buen cuarto de hora, es decir, el equivalente de 4 vueltas completas: y ésta fue exactamente la distancia que separó en la llegada a la máquina Ford, que condujeron Gurney-Foyt, de la Ferrari que fue conducida por la pareja Scarfiotti-Parkes. En definitiva, parece evidente que sobre un circuito como el de Le Mans, en el que la velocidad de punta juega un papel principal, Ferrari, con sus motores de 4 litros, no puede compensar su handicap negativo frente a las máquinas de 7 litros de la Ford, por lo menos mientras no se cambie la reglamentación en cuanto a la capacidad de los depósitos de combustible.

La única ventaja de que disfrutaron las Ferrari, debido a su menor peso, estuvo en que se vieron obligadas a cambiar con menor frecuencia los patines de freno; pero esta operación se efectúa en la actualidad con tal rapidez, que aquella ventaja no resulta esencial. Por lo demás, esos patines se gastaron en esta oportunidad mucho más rápidamente de lo que habían previsto los técnicos de Ferodo y así, por ejemplo, el coche de Maranello perdió dos vueltas al comienzo de la noche por haber tenido que invertir demasiado tiempo en el reemplazo de los patines.

Porsche y Alpine: El triunfo de las formas racionales

Las performances cumplidas en el curso de los años precedentes por las máquinas Alpine con motor Renault, no han pasado inadvertidas para los técnicos de Porsche. Ya el año último habían presentado prototipos derivados del *Carrera 6*, cuya carrocería fue alargada por delante y por detrás para mejorar su perfil. En las rectas, eso procuraba



La Lola, debida al diseño de Eric Broadley, es otra de las máquinas que había interesado y que no pudo terminar su cometido.

una ganancia de 10 a 15 Km/h de velocidad, en relación con los coches de carrocería común. Este año el constructor fue más lejos, y diseñó vehículos especialmente preparados para la carrera de Le Mans, cuyo chasis es idéntico al de los últimos prototipos, salvo que el volante se encuentra a la derecha (porque hay más virajes hacia la derecha que hacia la izquierda en dicha pista) y que la carrocería es bastante más alargada y afilada.

Esos coches tuvieron un éxito completo. Durante la carrera, Rindt y Siffert cumplieron tiempos del orden de los 3 minutos 38" a 3 minutos 39" (alrededor de 222 Km/h de promedio), es decir, unos 12 a 13 segundos menos que las máquinas empleadas el año anterior, sin que se hubiese alterado la potencia de los motores. Y aún si se admite que las mejoras introducidas en el chasis pueden representar tres a cuatro segundos de beneficio, aún quedarían 8 segundos ganados solamente gracias a la carrocería. Con este motor de 2 litros y una potencia de apenas 225 cv, las máquinas empleadas llegaban a obtener hasta 300 Km/h en las rectas, y una de ellas terminó las 24 horas con un promedio de 201 Km/h, prácticamente la velocidad de la Ford de 7 litros que ganó el año pasado, pero con un consumo de carburante casi exactamente igual a la mitad de esta última: menos de 21 litros para 100 Km, contra alrededor de 40 para la Ford. Anotemos de paso, que en la prueba de este año la marca Ford ganadora consumió 43 litros por 100 Km para alcanzar una velocidad de 218 Km/h de promedio, lo que le valió, no solamente el primer lugar por las distancias recorridas, sino también en la clasificación por su rendimiento energético, en la que precedió a la Porsche y a una Alpine.

En el pequeño cuadro que sigue, en el que se indica la velocidad máxima aproximada que consiguieron las máquinas Porsche en la recta de Hunaudières, se destaca claramente la ventaja que puede obtenerse con una buena perfiladura de la carrocería:

Velocidad de punta

1966: Carrocería normal 270 Km/h
1966: Carrocería perfilada 280/285 Km/h
1967: Carrocería normal 275 Km/h
1967: Carrocería perfilada 300 Km/h

Los ensayos efectuados este año con los coches perfilados, han puesto en evidencia también hasta qué punto esos vehículos pueden ser sensibles a la menor modificación que se introduzca en su forma. Siffert me ha dicho que al comienzo de los ensayos le resultaba extremadamente difícil correr a fondo en el codo que forma la línea recta anterior a Mulsanne, y que sobre la cresta que se encuentra a unos 550 metros del viraje, su vehículo se hacía muy inestable, hasta el punto de crearle un verdadero problema para poder estabilizarlo convenientemente antes de comenzar el frenaje. A raíz precisamente de esta experiencia, el pico de la cola fue levantado en 1 cm y se comprobó en seguida, sobre la recta, que si bien eso no tuvo influencia alguna sobre la velocidad de punta, proporcionó, en cambio, al vehículo, de una estabilidad impecable.

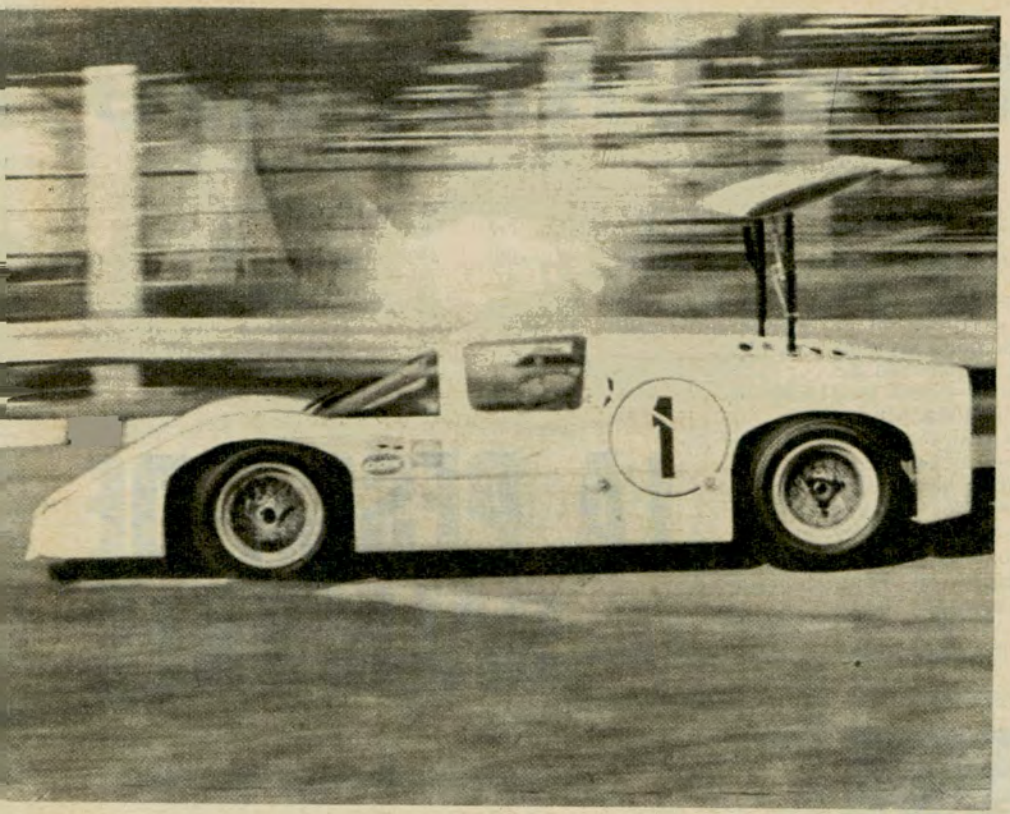
El único rendimiento de conjunto que fue comparable al de las Porsche, fue el de las máquinas Alpine Renault, que terminaron la carrera agrupadas, aunque no tuvieron la suerte de conquistar la victoria en las clasificaciones que podían pretender esos vehículos de pequeña cilindrada.

Las desventuras de Chaparral

Dos máquinas Chaparral iniciaron la carrera. Muy veloces, no han conseguido, sin embargo, terminar ninguna de las carreras en que han participado en tierra europea, pese a que a menudo han demostrado ser las más rápidas. Su velocidad fue confirmada una vez más en Le Mans, cuando Phil Hill, consiguió batir el record oficial establecido por Bandini en abril, durante el entrenamiento. El punto débil de esas máquinas en Le Mans siempre estuvo en su transmisión, probablemente porque estaba destinada, como el año pasado, a un motor de 5,4 litros y este año fue acoplada a un motor de 7 litros. Y pese a la táctica hábil y al cuidado con que fueron piloteadas por Johnson y Jennings, fueron las primeras en ser eliminadas, debido a diversos inconvenientes, si bien debe anotarse que una de las Chaparral, se mantuvo seis horas dentro del grupo que encabezaba la prueba.

El incendio del coche de Salmon

He sido testigo ocular del accidente que sufrió la Ford GT40 piloteada por Mike Salmon, que se produjo después de 2 horas de iniciada la prueba. Fue uno de los espectáculos más terribles a que yo haya asistido hasta ahora. Lanzada la máquina a toda velocidad, es decir, a 300 kilómetros por hora, el



Con un aspecto no habitual, la "Chaparral" se convirtió en la clásica prueba de Le Mans en motivo de la curiosidad general.

LAS CAUSAS REALES DE LOS ABANDONOS

Ford Nº 3: Accidente.
Ford Nº 4: Accidente.
Ford: Nº 5: Accidente.
Ford Nº 6: Accidente.
Chaparral Nº 7: Fallas en la transmisión.
Chaparral Nº 8: Panne de la batería.
Chevrolet-Corvette Nº 9: Motor.
Lola Nº 11: Motor (pistón).
Lola Nº 12: Motor (la bomba de aceite).
Mirage Nº 14 y 15: La junta de culata.
Ford GT 40 Nº 16: Junta de culata.
Ford-Shelby Nº 17: Caja de velocidades.
Ford GT 40 Nº 18: Motor (junta de culata).
Ferrari Nº 19: Bomba de inyección.
Ferrari Nº 20: Un neumático reventado, seguido de incendio.
Ferrari Nº 22, 23 y 25: Motor.
Ferrari Nº 26: Accidente.
Matra Nº 29: Motor (circulación del aceite).
Matra Nº 30: Una puerta arrancada.
Porsche Nº 39: Motor.
Porsche Nº 40: Motor (una válvula rota).
Porsche GT Nº 43: Defectos en el embrague.
Lotus Nº 44: Motor (junta de culata).
Alpine Nº 47: Accidente.
Marcos Nº 50: Motor.
C.D. Nº 52: Motor (junta de culata).
C.D. Nº 53: Motor (biela rota).
Costin-Nathan Nº 54: Motor.
Alpine Nº 55: Motor (junta de culata).
Alpine Nº 56: Motor (cadena de distribución).
Ford MK 2 Nº 57: Motor.
Alpine Nº 58: Motor (una válvula rota).
Porsche GT Nº 60: Motor (biela fundida).
Porsche GT Nº 67: Puesto fuera de carrera por reabastecimiento prematuro de aceite.

coche apareció sobre la cresta que precede al viraje; en el momento en que el conductor cortó el combustible para frenar, se escuchó un ruido de explosión y en un instante la máquina se transformó en una bola de fuego. Ardiendo de punta a punta, enteramente envuelta en llamas y arrastrando tras de sí una espesa nube de humo negro, el vehículo prosiguió su carrera hacia el viraje, lo atravesó y fue a detenerse sobre la arena.

Los bomberos, utilizando amianto, se precipitaron sobre el lugar donde estaba la máquina; pero antes que pudiesen llegar allí, y para gran alivio de todos los espectadores, pudo verse que se abría la puerta del vehículo y Salmon tuvo la fuerza suficiente para dejarse deslizar sobre el camino. Ciertamente, llevaba marcas de quemaduras en la cara y en las manos, pero la ropa ignífuga que llevaba estaba intacta. Cuando lo recogió la ambulancia su estado era bastante satisfactorio. Parece ser que la causa del accidente se debió a que, cuando momentos antes Salmon se había detenido para recargar carburante, los mecánicos del stand dejaron que ayudantes secundarios —los plomeros—, pusieran el tapón al tanque; pero la abertura no quedó correctamente cerrada, de modo que al producir Salmon la maniobra que más arriba hemos descripto, el combustible saltó hacia adelante, inundó parte de la carrocería, se pulverizó con el viento de 300 kilómetros y se incendió.

La carambola de las 3 máquinas Ford

Mientras que en 1966 la Ferrari perdió su última posibilidad de triunfar cuando Scarfiotti encontró la ruta obstruida en el lugar de las "S" por un coche accidentado, este año fue la Ford quien perdió tres máquinas de un solo golpe, en un accidente que, con un poquito más de suerte, solamente hubiera determinado la pérdida de una. Hacia las 3,30 de la madrugada Lucien Bianchi, cuya máquina estaba en ese momento en segunda posición, se detuvo en su stand. Desde hacía un rato, el conductor se venía quejando de vibraciones en el tren delantero de su coche durante las frenadas; aquéllas eran probablemente debidas a partículas desprendidas de los patines de los frenos y que se habían soldado a los discos, inconveniente que alguna vez se ha observado y que produce un desgaste bastante rápido de dichos patines. Esto decidió al conductor a reemplazarlos. Andretti tomó el comando del coche; pero en la primera frenada que tuvo que efectuar, a la entrada de las "S", el volante literalmente fue arrancado de sus manos por el inesperado bloqueo de una rueda delantera. No pudo impedir que el coche chocase con los fardos, y entonces otra máquina Ford, piloteada por Mac Cluskey, chocó a la anterior. No hubo tiempo de encender las señales luminosas cuando el conductor Jo Schlesser apareció con la tercera máquina Ford, encontrando la ruta cerrada delante de él por las dos primeras: no pudo evitarlas, y de este modo las tres Ford, todas perfectamente colocadas en la carrera, fueron eliminadas de un solo golpe, por suerte sin producir ninguna víctima humana.

Las decepciones

Ford, Ferrari, Porsche, Alpine Renault: tales son los nombres de los grandes triunfadores de las 24 horas de 1967. Fuera de estas cuatro marcas que pudieron ver a varios de sus coches alcanzar la llegada, dos vehículos vienen a completar la lista de los que terminaron la carrera: una máquina Austin-Healey Sprite, milagrosamente salvada de un contacto violento con los fardos y que, siendo el único coche de esa marca que participó en la prueba, la completó girando con la regularidad de un reloj, y una Abarth 1300, que también alcanzó la llegada, pero con sólo dos cilindros y medio y una válvula rota, y que probablemente no habría podido completar una vuelta más.

Todos los demás participantes: dos Lola con motor Aston-Martin; las dos Matra B.R.M.; las dos C.D., admirablemente perfiladas y con motor Peugeot 204 modificado; la Lotus 47; la pequeña Costin-Nathan con motor Hillman-Imp modificado; las Mirage y, en fin, la Corvette de 7 litros, todas, por una u otra razón, pero siempre por causas mecánicas, fueron eliminados de la carrera. •

AUTOCLUB: CAMPING,

LA PESCA DE SALMONES

Indicaciones útiles para los que quieran vivir esas emociones

Por JAROSLAV M. TURBANOFF

Para Autoclub

EL lago Nahuel Huapi (isla del Tigre), con sus 555 km² de superficie, da nacimiento a un gran río, el río Limay (corre límpido).

Desde el Paso Limay hasta Piedra del Aguila, unos noventa kilómetros aproximadamente, el río se aparta completamente del camino. Todo este recodo, por ahora, es muy poco frecuentado por los amantes del deporte de la pesca, o de fuertes emociones. En sus aguas pululan las truchas, muchas de tamaño muy grande, especialmente las marrones. Las percas, llamadas generalmente *truchas criollas*, abundan. Se han pescado algunas percas hasta de cinco kilos, que para esta especie se consideran ya fuera de lo común. Cada tanto se puede capturar una trucha de arroyo, grande, y una que otra arco-iris. Esta última ha invadido casi todos los ríos, pero en el bajo Limay predomina la marrón.

De Piedra del Aguila, hasta la confluencia con el río Neuquén, no hay mayor peligro, siempre que el que maneje el bote sea buen navegante, que no se asuste, que no pierda la cabeza en un lugar peligroso, que tenga un motor potente y que sepa dar golpes de remo precisos y a tiempo para esquivar los rocas sumergidas que abundan tanto.

Desde la Confluencia hasta Paso Flores, también hay varios lugares peligrosos, más que nada para las personas poco prácticas en el manejo de las embarcaciones. En el recodo del Limay, unos trescientos metros más abajo de la Confluencia, varias personas ya han perdido la vida, ahogándose. El Limay cobra su tributo a los navegantes inexpertos, no permite que lo menosprecien, es demasiado orgulloso y caprichoso. Son muy contados los que no tengan un recuerdo inolvidable de su lucha con una de las truchas "monstruos" que existen en este río, la hayan capturado o la hayan perdido: la mayoría de las veces por inexperiencia, o por carencia de un equipo adecuado, o, por "apurarla", que es lo peor que pueden hacer con una pieza grande.

Los que han tenido *la suerte* (hay que reconocer que el factor *suerte* influye mucho, no solamente en todos los deportes, si no también en la vida) de pescar un salmón grande, de cinco kilos para arriba (se han capturado hasta de nueve kilos), teniendo que luchar más de una hora, hasta sentir desfallecer los brazos, tener que correr río abajo al notar que se les acaba el hilo en el riel, rogando a Dios que no se presentara ningún obstáculo, una roca o un árbol alto, para poder seguir avanzando y no tener que frenar, sabiendo que si esto ocurre lo pierden irremediablemente. Con el hilo tenso, igual que los nervios del pescador, uno se olvida de todo, no ve nada más que la presa y el río. El canto del riel parece una melodía celestial, que hasta después de acabada la lucha, resuena en los oídos. Estas emociones son comprensibles sólo para los amantes de este deporte, para los que han experimentado este placer o que están a la espera de sentirlo.

Pesca en lago y en río

Un salmón o una trucha, ya de cuatro kilos para arriba (en realidad se puede decir de tres para arriba), al sentirse enganchados, generalmente se largan a la correntada produciendo un violentísimo *rush* (corrida), y en un instante se alejan de setenta a ochenta metros (a veces más). Algunas veces recorren todo el *pozón*, se meten en los rápidos, arrastrando al pescador hasta el próximo pozo; sin olvidar que hay pozos en el

Pionero S. C. A.

VENDE toda su línea de artículos para CAMPING, CARPAS TRADICIONALES Y BUNGALOW - DORMIBOLSAS- COLCHONETAS FAKIR, etc. UNICAMENTE en los buenos negocios del ramo y 100 agentes en todo el país.

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

CAZA Y PESCA

TRUCHAS Y EN EL LIMAY INDOMITO

Limay que tienen más de quinientos metros de largo. ¿Hay *lucha* o no hay *lucha* en estos casos?

Pescar en un lago y pescar en un río son dos cosas muy diferentes. El río hay que entenderlo, saber cuáles son los lugares propicios, dónde las truchas se ponen en acecho y dónde pasan de largo; dónde se ponen a descansar, o más bien a dormir, y durante este lapso no hacen caso a ningún señuelo, ni siquiera a la carnada viva; saber cuáles son las horas del pique, las influencias del tiempo, la luna y el sol. Aunque parezca mentira o exageración, todo esto influye en el éxito de la pesca. Por eso sucede muchas veces que, en el mismo río y en el mismo lugar, un día se hace muy buena pesca y, al siguiente un *sapo* en todo el sentido de la palabra.

En un lago, descontando la boca o la entrada de un río, donde siempre hay más probabilidad, es muy posible caminar un par de kilómetros por la orilla, pescando, sin tener un solo pique. La costa del lago ofrece al pescador la misma probabilidad casi en toda su extensión, con más razón si está frecuentada por éstos. El río, no. El viento y la hora son siempre de tener en cuenta. El lago en calma es malo para cualquier señuelo, descontando la mosca seca; un poco picado, bueno. Muy picado, únicamente para la cucharita o "spinning". En el lago una trucha, aunque sea de un tamaño mayor de cinco kilos para arriba, al darse cuanta de que está enganchada, difícilmente corre más de ochenta metros internándose en el lago, parándose después. Así da la oportunidad al pescador de *cansarla* bien y después de una relativa lucha sacarla con facilidad. Sin embargo, han sucedido casos en que algunas piezas de excepcional tamaño, enfilando lago adentro, sacaron todo el hilo del riel (de cien a ciento cincuenta metros), yéndose con esto y con el señuelo y dejando al pescador con la caña *pelada* en la mano.

Los pescadores de mosca generalmente prefieren los ríos. En cambio, los de cucharita o de *spinning* prefieren los lagos. Los ríos, como el Limay, se prestan muy bien para cualquier clase de pesca deportiva, especialmente en los meses de febrero y marzo, hasta el quince de abril, cuando se cierra la temporada, por la época de desove. En este tiempo el Limay, generalmente, ya está mucho más bajo. Forma rápidos, correderas y pozos. En cambio, cuando está crecido, es muy poco accesible. El Limay es único, pero hay que conocerlo. Cuando sus aguas ya empiezan a bajar, recién se pone *lindo*. Febrero y marzo son incomparables, no por la cantidad, sino por la calidad. Muchas veces una sola trucha o salmón equivale a diez de cualquier otro río. Un buen pescador, sólo al mirar el río, sabe dónde tiene que pescar y dónde no debe perder el tiempo.

Algunas cosas curiosas

Todos los ríos de montaña tienen las mismas características: rápidos, correderas, remansos, pozos, pozones, brazos y remolinos. Así que un pescador ya hecho, aunque no conozca el río, es decir, aunque llegue por primera vez, con una sola mirada debe saber cuál es el lugar que le conviene, dónde tiene probabilidad, o casi plena seguridad de éxito.

Cosa curiosa: en los ríos chicos, las truchas buscan pozos profundos más bien extensos, especialmente los ejemplares de gran tama-

En la exposición más natural, la línea completa Pionero
CARPAS - ART. DE CAMPING - CAPOTAS
H.P. Comou complementos deportivos - náutica.
ATENCION DIARIA DE 9 A 21 HS. EN
ESPAÑA 1095 S. ISIDRO Bs. As. T. E. 743 - 7205

MARCA ES SEGURIDAD
FABRICA
CAMPING SPORTS
CARPAS FABULOSAS, CON LAS MEJORES TELAS DEL PAIS
20 modelos para todas las necesidades.
OFERTA DEL MES:
Carpa 3 personas, total, $ 8.200.-; 4 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

¡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.



ño. Las más chicas se aglomeran donde empieza el pozo donde nace. Están debajo de la correntada acechando; sucede muy a menudo que la corriente parece demasiado fuerte para que una trucha pueda sostenerse ahí, pero resulta que debajo de ésta, el agua



está mucho más calma, apropiada para el acecho. El pique, en los lugares como éstos, generalmente no falla. El final del pozo, antes de los rápidos, también es bueno, más si las orillas del río tienen vegetación.

El Limay es un río caudaloso, quizá demasiado: en él sucede todo lo contrario. Las truchas buscan los brazos, se acumulan en ellos, porque saben por su instinto que les es más fácil encontrar el sustento en aguas menos correntosas, menos bravías. El salmón prefiere las correntadas fuertes y las profundidades del río entero. Por eso es difícil pescar un salmón en alguno de sus brazos, y menos aún si tiene poco caudal.

El salmón es un pez que necesita *canchas* amplias, extensas, de aguas profundas. Por eso este río es muy propicio para estos peces. Hay pozos en el Limay que tienen más de diez metros de profundidad, y algunos sobrepasan los mil metros de extensión. Teniendo estas características es completamente natural que alberguen ejemplares grandes de salmón. Un pescador desprevenido puede recibir un susto mayúsculo al sentir el pique de uno de estos *luchadores*, voraces y saltarines.

En las proximidades de la Bajada Colorada el Limay se abre, formando muchos brazos, todos muy buenos para la pesca, siempre que no esté demasiado crecido y que esté limpio. Un pescador que camina *buscando la trucha* puede hacer ahí muy buena pesca, tanto por la cantidad como por la calidad. Percas, ahí, salen muy lindas (dos tres kilos). Las marrones, tan apreciadas por los pescadores, llegan a un peso ya considerable, seis, hasta siete kilos. Una trucha de este tamaño deja satisfecho al pescador más exigente.

Hay que "entender" los ríos

Ya en épocas bastante remotas algunos viajeros intrépidos trataron de hacerlo, no para pescar, sino por necesidad o por aventura. Naturalmente, lo hacían bajando en un bote, como el conocido explorador chileno Guillermo E. Cox, que bajaba el Limay desde el Lago Nahuel Huapi, por el año 1867, en un bote bastante precario. Volcó, al querer andar de



La pescadora, señorita Silvia Quintana Bruzoni, exhibiendo un equipo de la casa.

TUBOS PORTACAÑAS

(Pat. en Trám.)
Livianos e irrompibles.

TELESCOPIOS de 1.200 a 2.000 mm de largo x 100 mm de diámetro.

FIJOS, de 40 y 60 mm de diámetro por largo a pedido, hasta 3 metros.

Waders "Totes" U.S.A.

Pantalón de goma, sin costura.
Equipos completos de mosca (Fly Cast) y Spinning.
Señuelos y cucharas.
Cañas Fenwick, Harnell, Silaflex

CREDITOS A SOLA FIRMA
CREDITOS JUVENILES

EL PESCADOR
SANTIAGO BRUZONI E HIJO - IMPORTADORES
PARAGUAY 1200 - T.E. 45-3587





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

Adherido a Crédito Universal

FABRICANTES

Indumentaria especial para cámaras frigoríficas

Marasco y Speziale
PASCO 765 - T.E. 48-3418 - Bs. As.

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.

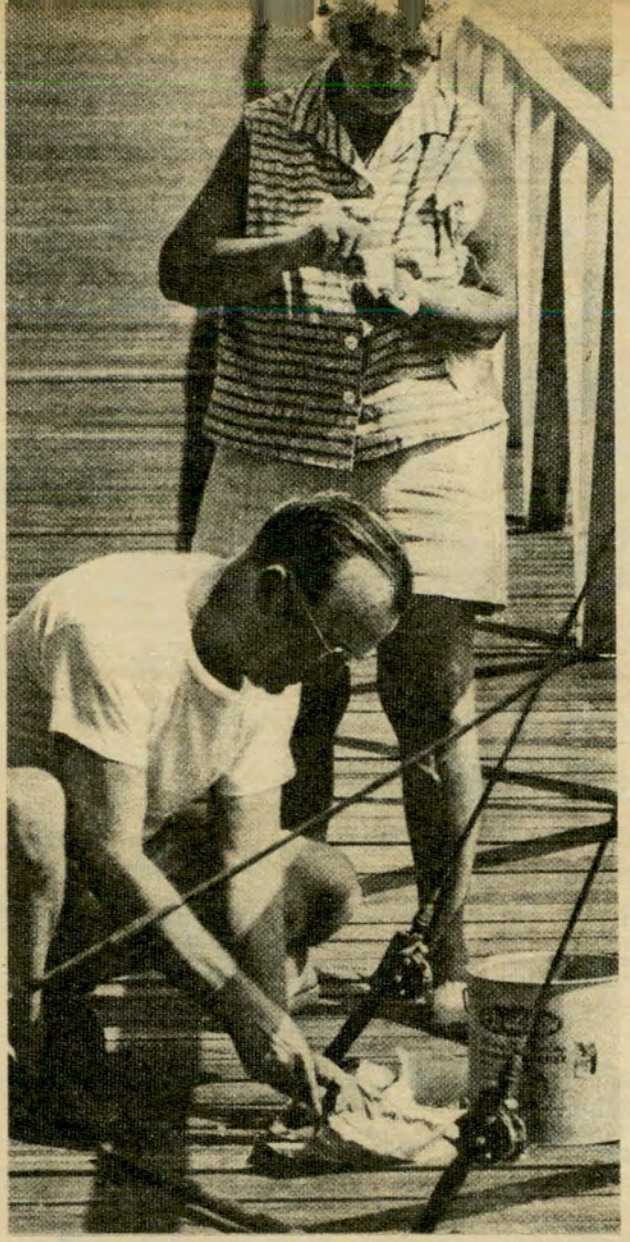
Linea de artículos para Camping *Pionero*, en venta UNICAMENTE en los buenos negocios del ramo de todo el país. Solicite la lista de nuestros revendedores.

noche, perdiendo su embarcación, que quedó semi destrozada en un recodo rocoso y de fortísima correntada. Fue socorrido por los indios de Incayal, que lo recibieron hospitalariamente, y luego volvió a Valdivia cruzando las montañas, porque no podía seguir a Patagones.

Hoy hay algunos pescadores, aunque sean muy contados, que conocen el Limay lo suficiente como para saber dónde es posible cruzarlo a pie, siempre que el río esté bajo. De Paso Miranda para arriba, unos mil quinientos metros, donde el río se reparte en cuatro brazos, es posible cruzarlo en esta forma en la época adecuada. Sin embargo, es muy peligroso para una persona que no sepa vadear ríos de montaña, que no esté acostumbrada, y ni hablar si no sabe nadar. Si el pescador tiene puestas botas de goma o *weders*, es imposible hacerlo: la correntada lo voltea inmediatamente, arrastrándolo, con muy pocas posibilidades de salvarse. Una vez que las botas se llenan de agua, ni el mejor nadador puede salir con vida si es arrastrado hasta un pozo, aunque no sea muy hondo, ni tenga rocas sumergidas, que cortan y destrozan como si fueran cuchillas.

Con un *short* (pantalón corto) y alpargatas con suela de cáñamo, es factible para un pescador muy avezado.

Un buen guía de pesca debe conocer y *entender* estos ríos, puesto que, en caso de necesidad es muy importante saber encontrar un vado sin equivocarse, sin que las personas que estén a su cuidado corran peligro. La memoria visual,



topográfica y el don de orientación son cualidades primordiales para un guía de pesca o de caza.

En el verano, en los días calurosos, cualquier persona, aunque no esté acostumbrada a las aguas frías, puede bañarse tranquilamente en el Limay, especialmente de Paso Flores para abajo.

Aguas traicioneras

Un buen nadador puede cruzarlo a nado casi en toda su extensión, pero tiene que calcular que la correntada lo llevará abajo a cierta distancia, que varía según la fuerza de aquélla. Con el Limay no se puede jugar, no conviene enojarlo, siempre hay que respetarlo. Sus remolinos son infranqueables, sus rápidos son peligrosísimos. En algunos recodos donde él penetra en una garganta (el Pozo de las Brujas) es preferible no intentarlo nunca. Las aguas de este río engañan hasta a un conocedor; a simple vista pueden parecer apacibles en algunos trechos; sin embargo, basta penetrar en ellas hasta la cintura para darse cuenta del engaño y comprobar la fuerza arrastradora de éstas. Cruzarlo a nado, derecho, de una orilla a otra, es casi imposible en toda su extensión. Nunca conviene luchar con la correntada; es preferible seguir su curso, acercándose poco a poco a la orilla opuesta y no gastar las fuerzas inútilmente.

Este río sin par, que en más de un lugar abrió profundas gargantas perforando las rocas, formando pozos muy hondos, contiene bellezas inigualables en su recorrido: una de ellas es el Valle Encantado, ubicado a setenta kilómetros de distancia de Bariloche.

La ciudad de los Césares

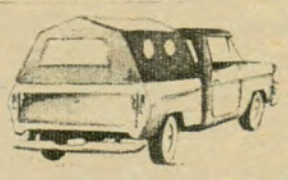
La leyenda de la Ciudad de los Césares posiblemente haya nacido allí, creada por algún viajero de frondosa imaginación, que dejó volar su fantasía a los tiempos idos. Sin embargo, no es nada raro que sus pensamientos hayan volado exagerando las cosas, porque hoy mismo a mucha gente les causa la misma impresión.

Lamentablemente, no todos los lugares de cautivante belleza que posee el Limay en su curso, son accesibles al turista. La mayoría de ellos los conocen únicamente algunos pescadores que se atreven a bajar este río en un bote,

H.P. Camou Capota desarmable en tela impermeable, para pick-up, jeep, rastrojero.

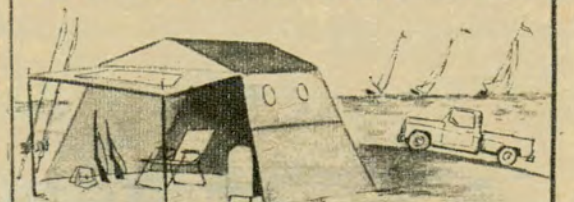


Ideal para proteger sus cargas del sol, lluvia y toda inclemencia climática.



Armazón de aluminio, peso 5 kg., se coloca en 3 minutos, portable en un bolso de 85 x 20 cmts.

Un elemento de trabajo insustituible, y... para el camping de fin de semana o veraneo, mediante sus accesorios, se convierte en una cómoda carpa.



La vende: H. P. CAMOU, España 1095 San Isidro (Bs. As.) T. E. 743 - 7205 y sucursales. Además: Línea de carpas PIONERO, complementos deportivos, náutica.

aunque a veces inadecuado, teniendo que pagar después las consecuencias..., porque por tierra no hay acceso para un coche. Recorrerlo a pie es casi imposible, porque las extensiones inaccesibles son demasiado grandes. Entre el Paso de Cabras y la confluencia del Limay con el río Pichilenfú, donde el Limay se aleja del camino, hay lugares de belleza incomparable, salvaje y apasionante, quebradas con rápidos rugientes y una que otra garganta rocosa con peligrosos remolinos entre piedras ciclópeas.

Entre el Paso Limay y Piedra del Aguila, el Limay es apenas conocido por uno que otro pescador. Hay lugares donde el lecho del río, que generalmente es de cantos rodados, piedras *chinas*, areniscas, se transforma en rocas graníticas, o de cuarzo entremezclado con mica y con pirita, afiladas y cortantes como los dientes de un tiburón. Son pasos peligrosísimos para un navegante inexperto. Su belleza salvaje asusta, cautiva e hipnotiza. A pesar de todo, todos los años, algunos amantes de emociones fuertes efectúan esta travesía, naturalmente en etapas. Las orillas del Limay tienen muchos lugares inmejorables para atracar y acampar, sobre todo las islas. Casi todas están cubiertas con un pasto verde, frondosos y retorcidos cauces que brindan al pescador el reparo del viento, sombra y abundante leña. Cantidades de peces; así que un par de truchas a la parrilla o al palo, nunca pueden faltar.

Teniendo aunque sea un rifle, en caso de que se acabe la comida por mal cálculo, tampoco hay que desesperarse; si uno se cansa de comer truchas sobran animales silvestres y aves; liebres (europeas), una que otra *mara* (liebre patagónica) y también algún guanaco. En los puestos de las estancias que cada tanto se ven, siempre se puede conseguir un corderito o un chivito. Las aves tales como avutardas, patos silvestres y codornices, abundan. Internándose un poco en las quebradas se pueden cazar martinetas, que a la parrilla son riquísimas. •



BOSCH
CAMPING

Venta y alquiler de carpas. Todo para el Camping, Trailers, Casas Rodantes y Motonáutica.

Créditos y descuentos a socios del A. C. A.

Galería Vía Norte, local 8

Av. del Libertador 13059 Martínez

TODO PARA EL ACAMPANTE
BUENOS AIRES CAMPING
VENTA POR MAYOR Y MENOR.
ALQUILER DE EQUIPOS.
ASESORAMIENTO.
FABRICANTES DE:
MOCHILAS MODELO UNIVERSAL
PARA 30 y 40 kg
CREDITOS
Descuentos a socios del A. C. A.
VERA 621 (1 c. Est. Cánning - Línea "B") T. E. 54-2083
a pasitos de Corrientes 5300



NAUTICA
CAMPING
PESCA

NAUCAPE S.R.L.

Línea completa de EMBARCACIONES DEPORTIVAS - MOTORES IMPORTADOS Y NACIONALES - REPUESTOS Y SERVICE.
CARPAS TRADICIONALES Y BUNGALOW. 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 - 9262

BRUMI
DEPORTES

BUNGALOW PIONERO
5 personas .... $ 65.900.-
6 personas ..... $ 81.900.-

DORMIBOLSA PIONERO
$ 3.990.-, $ 4.900.- y $ 6.500.-

CARPAS PIONERO con doble techo
2 personas ..... $ 13.900.—
3 y 4 „ ..... „ 19.900.—
4 y 5 „ ..... „ 23.190.—

El surtido más completo para camping. Faroles - colchonetas - mesas y sillones plegables, bicicletas y rodados en general, etc.

Descuentos a socios del A. C. A.
CREDITOS
H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792 - 3444

COMUNICADO A LOS NUEVOS "CAMPEURS"

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

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

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

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

Si usted es un experimentado "Campeur" no necesitaba leer el comunicado, pues ya conoce lo que es Eurocamping y también su utilísima "Primera Guía Incompleta de Camping 1966-1967".

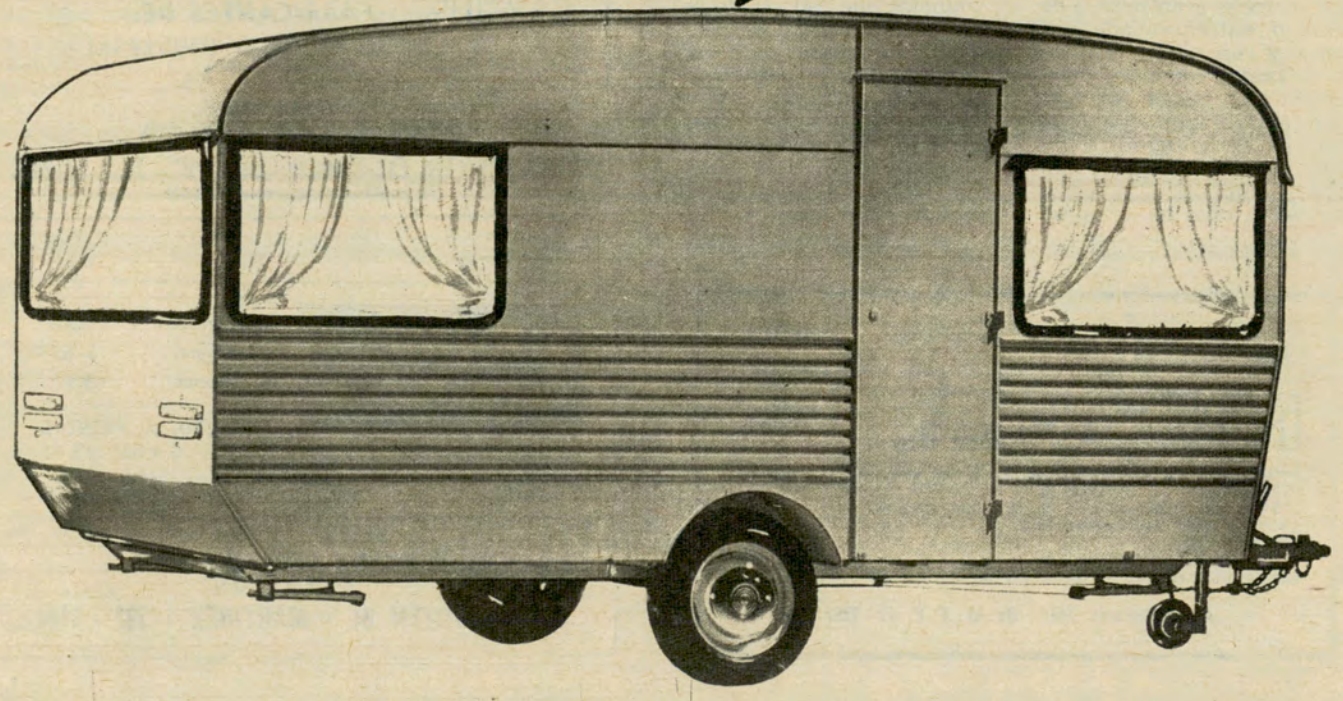
K 516

y ahora...

Pionero S.C.A.

Primera y única fábrica con experiencia y estilo Europeo.

...también produce...



CINCO MODELOS DE TRAILER (caravaning's

- Super liviano
- Moderno en su concepción y fabricación
- Para automóviles desde 800 c.c.
- Interiores cómodos y funcionales
- Diseñado para las rutas argentinas
- Al alcance de todos los presupuestos

PIONERO CARAVANING DIVISION dispone de zonas para agentes en el ramo automotor.

PIONERO S.C.A. - Av. Tiscornia 933
San Isidro - Pvcia. Bs. As.

Haga Camping con Pionero

ARLEM/DEP. PUB. PIONERO S.C.A.

Autoclub informa



El Dr. Jorge Wehbe mientras habla en uno de los seminarios que realizó la General Motors dentro del programa de las Jornadas.



Un grupo de profesores, participantes en las Jornadas Universitarias en la Producción que organizó la General Motors Argentina, recorre las instalaciones de la planta de armado de Chevrolet, en Barracas.

ORGANIZO LA GENERAL MOTORS LAS JORNADAS UNIVERSITARIAS EN LA PRODUCCION

IMPORTANTE significación tuvo el acto de clausura de las Jornadas Universitarias en la Producción, que organizó General Motors Argentina con la cooperación del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria y Molinos Río de la Plata S. A. del grupo Bunge y Born.

La Jornada final se realizó en los salones del Plaza Hotel y se inició con una reunión en la que los universitarios que participaron en los seminarios aportaron interesantes conclusiones. Posteriormente se realizó una reunión con la prensa, y finalmente se agasajó a autoridades nacionales y universitarias, profesores y periodistas, con un almuerzo.

En representación del Poder Ejecutivo Nacional concurrieron el Ing. Raúl Ondarts, subsecretario de Economía; el Dr. Rubens San Sebastián, secretario de Trabajo; el Dr. Juan Llerena Amadeo, subsecretario de Educación; el Dr. Carlos Furlotti, subsecretario de Industria, y el General Ovidio Solari, presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica.

Por el INTA concurrió su presidente el Ing. Gastón Bordelois, y los ingenieros Ragonese y Franchelli. Por Bunge y Born, el Dr León Mainzer y el Ing. Osvaldo Rosato. Por la Universidad, además de los decanos y profesores que participaron en las Jornadas, el Dr. Luis B. Mey, decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires; el Ing. Antonio Marin, decano de Ingeniería de la misma universidad y el Arq. Durañona y Vedia, decano de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas de la Universidad Católica de Buenos Aires.

Como se recuerda, las Jornadas Universitarias en la Producción consistieron en diversos seminarios sobre la modalidad operativa de las empresas General Motors Argentina y Molinos Río de la Plata y el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria.

Participaron en ellas 30 decanos y profesores de 13 universidades de todo el país, quienes pudieron así vivir de cerca los problemas que día a día se presentan a las empresas, realizar preguntas sobre numerosos detalles del proceso productivo y aportar interesantes sugerencias.

El objetivo principal que alentó a General Motors Argentina a auspiciarlas y organizarlas, fue aportar otra posibilidad más de comunicación entre dos sectores que deben estar íntimamente relacionados en una Argentina que avanza decididamente hacia la modernización.

CONCURSO FORD DE CREATIVIDAD INDUSTRIAL



El doctor Liniers de Estrada, vocal del CONET, pone de manifiesto la importancia que reviste el "Concurso Ford de Creatividad Industrial" para la educación técnica, ya que representa un incentivo a la investigación y perfeccionamiento de los alumnos de la especialidad.

EN un acto realizado en los salones del Alvear Palace Hotel se anunció oficialmente la iniciación del "Concurso Ford de Creatividad Industrial", patrocinado por Ford Motor Argentina S. A. y sus concesionarios, y en el cual podrán participar los alumnos de más de 250 escuelas industriales de todo el país, dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET).

El Dr. Julio J. Navarro Monzó, director de dicha empresa, detalló las características del certamen, cuyos objetivos fundamentales son el desarrollo de los conocimientos adquiridos por los alumnos en sus cursos y la creación de hábitos de investigación y perfeccionamiento que redundarán en beneficio de los futuros técnicos y, por ende, de toda la industria nacional.

Posteriormente, el presidente del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford, señor Antonio Chidiak, se refirió a la activa participación que tendrán sus representados en el desarrollo del Concurso como consecuencia de un estrecho y directo contacto con las escuelas industriales de sus respectivas zonas.

El doctor Liniers de Estrada, vocal del CONET, en representación del general Ovidio J. Solari, puso de manifiesto la profunda importancia que reviste esta contribución de una empresa industrial a la educación técnica, ya que no representa sólo un estímulo para la formación profesional sino también una efectiva ayuda para el equipamiento de los establecimientos educacionales de la especialidad a los que pertenezcan los alumnos premiados.

Autoclub informa

EMBRAGUES DOBLES SE FABRICAN POR PRIMERA VEZ EN EL PAIS

WOBRON S.A.I.C., primera fábrica argentina de embragues, ha cumplido 16 años de labor ininterrumpida.

La empresa, que cuenta con cuatro licencias internacionales y provee el equipo original de casi todas las fábricas de automóviles y tractores del país, se encuentra en plena actividad de expansión. Prueba de ello es la construcción de su nueva planta en Gral. Pacheco, de 62.000 m².

Cumpliendo una etapa más en su desarrollo, Wobron ha hecho un nuevo aporte a la industria automotriz del país. Se trata del embrague doble, que por primera vez se fabrica en Latinoamérica y que ya está siendo aplicado en tractores de fabricación nacional.

Dicho embrague ha sido construido de acuerdo con diseños de sus licenciadoras: S.A.F. du Ferodo, de Francia, y Fichtel & Sachs, de Alemania; constituye la combinación en un robusto conjunto de dos embragues accionados en forma sucesiva mediante un único juego de palancas, que incluye dos discos de embrague de diferentes tamaños, uno de los cuales está destinado a la marcha del tractor y el otro al accionamiento de sus implementos a través de la toma de fuerza.



El ingeniero Jorge D. Barmack explica detalles técnicos de los nuevos embragues a Jorge Cupeiro, Manuel Tarducci y Adrián Villegas.



PERIODISTAS VISITAN ORBEA

PERIODISTAS metropolitanos fueron invitados a visitar las modernas instalaciones de la Cartuchería Orbea Argentina S.A., en la que, después de largos años de investigaciones y experiencias, se ha obtenido el revolucionario fulminante "Inox" para sus cartuchos de caza y calibre 22. Con el fulminante "Inox" se hace innecesaria la limpieza de los cañones de la escopeta o rifle, destacándose por la condición notable de impedir que los cartuchos los oxiden. En la foto vemos a los señores Monti, Lemoine, Perry y Porcellana durante la visita.

PREMIO EL ROTARY AL MEJOR COMPAÑERO

CON el brillo habitual se efectuó la Fiesta Anual de la Amistad Escolar que todos los años organiza el Rotary Club de Buenos Aires con motivo de la entrega de los premios "Al mejor compañero". El acto, que se efectuó en el salón del primer piso de la sede del Automóvil Club Argentino, se inició con palabras del representante ad-hoc de esta entidad, designado por la C.D., vocal señor Ovidio Salgueiro. Hablaron seguidamente el presidente del Rotary Club de Buenos Aires, señor Arturo Buxton, y el secretario adjunto, señor José Luis González, procediéndose finalmente a la entrega de los premios. En la foto, uno de los alumnos premiados como el mejor compañero recibe el respectivo diploma.



DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE PERIODISTAS Y ESCRITORES DE TURISMO

EN un comunicado especial, la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo solicita a los organismos y personas vinculadas a esa actividad tomen nota de que el señor Jesús María Pascual ha dejado de pertenecer a aquella entidad. Consecuentemente, la Comisión Directiva de AAPET ha quedado constituida de la siguiente manera: presidente, M. A. Córdova Alsina; vicepresidente 1º, Jaime Giralt Font; vicepresidente 2º, L. M. Sánchez; secretario, Norberto Alvarez Ojea; prosecretario, Juan C. Quintá; tesorero, R. H. Foulkes; protesorero, Jorge Sánchez, y vocales, Antonio Cataldo, José M. Zapiola Boch, Alberto Borrini y Antonio Díaz Funes.

REGRESO DE UN INDUSTRIAL

REGRESO de Francia, Italia y España el señor José Francisco Martínez, presidente de Proyectores Argentinos S.A.I.C., única empresa en latinoamérica dedicada exclusivamente a la fabricación de faros delanteros para automotores.

Durante su permanencia en Europa el señor Martínez realizó gestiones tendientes a procurar la expansión de la firma que en el país representa a CIBIE, de Francia, y con cuyos artículos surte a la totalidad de la industria terminal automotriz argentina.

HISTORIA, PRESENTE Y FUTURO DE SANTA CRUZ

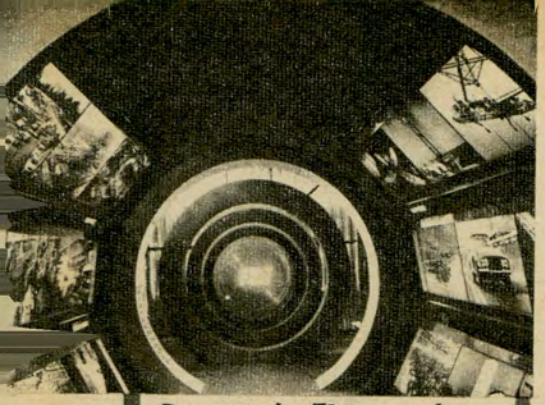
CON el propósito de difundir la gesta histórica de la Provincia más austral de la República, cuyos orígenes se remontan a la época de la conquista hispana, la pujante realidad del presente y las promisorias perspectivas del futuro, la Casa de Santa Cruz ha organizado un ciclo cultural que fue inaugurado en el salón de actos de la Franco Argentina, Hipólito Yrigoyen 458.

Consiste en una serie de conferencias, confiadas a prestigiosas figuras de las letras, el arte, la ciencia y la técnica, que abarcarán diversos aspectos de aquella pujante latitud argentina.

La primera de dichas disertaciones estuvo a cargo del escritor y periodista Juan Hilarión Lenzi, quien abordó el tema: "Semblanza de Santa Cruz - Introducción a su conocimiento".

Campeonato mundial de arada

Se realizó en Nueva Zelandia el campeonato mundial de arada correspondiente a 1967, participando en la final del mismo 26 aradores que representaron a 16 países. Triunfó Paavo Tuominen, de Finlandia, con un tractor Massey-Ferguson equipado con neumáticos Goodyear.



Presentó Fiat un buen stand en la Rural

SOBRE la base de una estructura de líneas convencionales, pero que nos recuerda el escenario de "El túnel del tiempo", FIAT Concord presentó, como ya es tradicional, este stand en la exposición Nacional de Ganadería e Industria, con el lema "FIAT es seguridad".

Peugeot ha presentado su nueva pick-up T 4 B

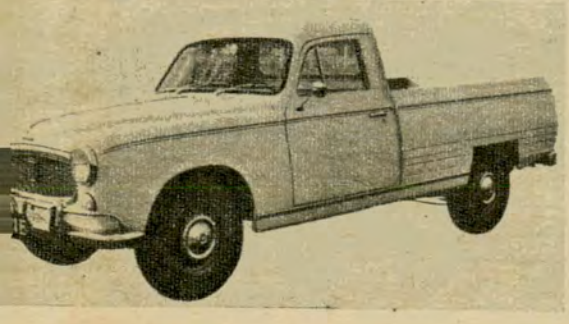
EN una reunión efectuada en su stand, en la Sociedad Rural Argentina, la compañía SAFRAR, fabricante de los coches Peugeot en nuestro país, ha presentado una pick-up de su creación de extraordinario rendimiento y con una excepcional capacidad de carga de 850 kilos útiles.

La carrocería y el tren delantero son tan robustos como los de su famoso modelo 403. La potencia mecánica es igual a la del modelo 404. Es el vehículo ideal para el trabajo en la ciudad y en el campo. Y también para pasear confortablemente en las horas libres.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Potencia SAE: 76 HP a 5.500 rpm. Peso en orden de marcha (aproximado): 1.250 kg. Peso total con carga, autorizada: 2.100 kg. Capacidad de remolque: 1.000 kg. Velocidad máxima de remolque: 70 km/h. Sistema eléctrico: Batería 12 V. Frenos: Hidráulicos a campanas. Carrocería y ejes: Trocha delantera: 1,34 m. Trocha trasera: 1,32 m. Distancia entre ejes: 2,90 m. Largo total: 4,63 m. Ancho total: 1,68 m. Neumáticos: 670 x 15. Performances: Velocidad máxima: 130 km/h. Consumo: 11 litros cada 100 km. La nueva pick-up Peugeot T 4 B está equiada con el poderoso motor XC6-B. Suspensión: adelante, un elástico y amortiguadores a brazos. Atrás, dos elásticos y amortiguadores telescópicos.

La nueva pick-up presentada por Peugeot.



LA CREACION DE CENTROS TURISTICOS SERA PROMOVIDA EN LA ARGENTINA

PRO-CEN-TUR es el nombre de una entidad privada que se ha constituido en Buenos Aires para promover el mejoramiento de las condiciones de receptividad de los contingentes de viajeros que lleguen al país, y la creación de nuevos centros turísticos. Esta nueva entidad, inspirada en las recomendaciones aprobadas en el Décimo Congreso de las Organizaciones Turísticas de América latina, recientemente celebrado en los Estados Unidos, está integrada por técnicos de prestigio internacional, que en la Argentina y otros países americanos estudiarán la mejor forma de incrementar la afluencia de viajeros a las zonas turísticas de mayor atracción, mediante la aplicación de métodos y sistemas racionales vinculados a la hotelería, viajes y shows adecuados a cada lugar.

Inicialmente, Pro-Cen-Tur, que ha instalado sus oficinas en la avenida Belgrano 748, piso 11, oficinas 113 y 114, en esta Capital, está promoviendo la creación de un nuevo conglomerado de 241 hectáreas en la ciudad de Bariloche, a pocas cuadras del Centro Cívico, sobre la Ruta Nacional 258, camino a El Tronador, El Bolsón y Esquel, en el que se dispondrá de plaza, hostería, galería - restaurante, estación de servicio, country club, anfiteatro, cine, supermercado, casino y "boite," además de un Centro de Investigaciones.

Periodistas de turismo visitaron Tucumán

LA Dirección de Turismo y Parques Provinciales de Tucumán invitó a un numeroso grupo de periodistas y escritores especializados a visitar esa provincia, en la que se ha preparado un ambicioso plan de promoción turística.

La delegación, encabezada por el presidente de la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo, señor A. M. Córdova Alsina, fue recibida por el interventor del organismo invitante, mayor (R.) Ramón Eduardo Herrera, efectuándose posteriormente una visita a la Casa Histórica, en donde se rindió un sencillo y emotivo homenaje a los congresales de 1816. Los periodistas, después de ser recibidos por el ministro de Gobierno, doctor Gastón Lacaze, visitaron el embalse del dique El Cadillal, donde se están construyendo instalaciones que permitirán a los turistas gozar de una cómoda estada. Los clubes náuticos tienen proyectado crear allí servicios de botes y lanchas para la práctica del esquí acuático y la motonáutica, así como también la pesca.

En el segundo día de su permanencia en Tucumán, los periodistas, luego de visitar el ingenio Concepción, almorzaron en la hostería San Javier, en el Aconquija, y se trasladaron a Villa Nougués, donde pudieron admirar el magnífico panorama del valle. En el último día de su visita, conocieron Tafí del Valle; epilogando los agasajos con una comida ofrecida en la hostería del Lago San Miguel, por la Dirección de Turismo y Parques Provinciales, a la que asistieron las primeras autoridades de la provincia, representantes de las fuerzas armadas, del arzobispado, el presidente de la Suprema Corte de Justicia y miembros de la industria, la banca, el comercio y periodismo local. El discurso de despedida estuvo a cargo del mayor Herrera, agradeciendo las atenciones recibidas, en nombre de los hombres de prensa invitados, el vicepresidente de la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo, señor Jaime Giralt Font. Por último, el ministro de Gobierno, doctor Gastón Lacaze, expresó, en oportunos y fundados conceptos, la preocupación del gobierno provincial de convertir a Tucumán en acogedor centro de turismo para los contingentes de viajeros de las distintas zonas del país y del exterior.



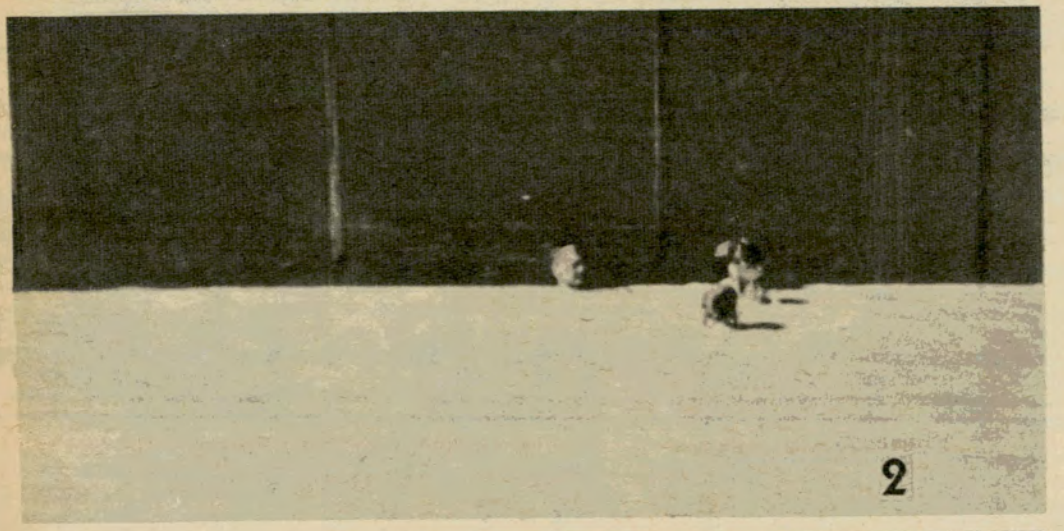
El interventor en la Dirección de Turismo de Tucumán, mayor (R) Ramón Eduardo Herrera, en compañía del presidente y vice de la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo coloca una ofrenda floral en la Casa Histórica en homenaje a los congresales de 1816.

Colombia es el mejor comprador de discos argentinos

EN la conferencia de prensa realizada por el sello grabador de discos Odeón, con motivo de anunciar una nueva promoción de esa empresa de la producción musical folklórica argentina, se informó a los periodistas acerca de cuáles son los países que adquieren obras de autores e intérpretes nacionales en mayor cantidad.

De acuerdo con esas estadísticas, del 1º de julio de 1965 al 30 de junio de 1966, los diez primeros puestos correspondieron, en este orden, a Colombia, España, Japón, Perú, Uruguay, Venezuela, Brasil, Costa Rica, México y Puerto Rico. Del 1º de julio de 1966 al 30 de junio de 1967 el ranking de mayores consumidores de discos argentinos fue el siguiente: Colombia, Chile, Perú, Uruguay, España, Brasil, Venezuela, Bolivia, Japón y Puerto Rico.





2

LAS IGNORADAS TERMAS DE COPAHUE

"La Caldera del Diablo" debe merecer atención preferente

Por C. M.
Para Autoclub
(Fotos del autor)

MODESTO aporte para un mejor conocimiento de los lugares del país, a los cuales el turismo les tiene reservado un sitial de privilegio y un futuro de esplendor, son estas impresiones de un viaje, que en fecha reciente realizara a las Termas de Copahue.

Esas termas sólo han tenido alguna publicidad en el último año, siendo desconocido su nombre hasta entonces por el grueso de la población. El desconocimiento se hacía extensivo inclusive para aquellos que visitan zonas como las de Carhué, Termas de Reyes, Río Hondo y Los Molles de Mendoza, con el propósito de servirse de sus propiedades terapéuticas.

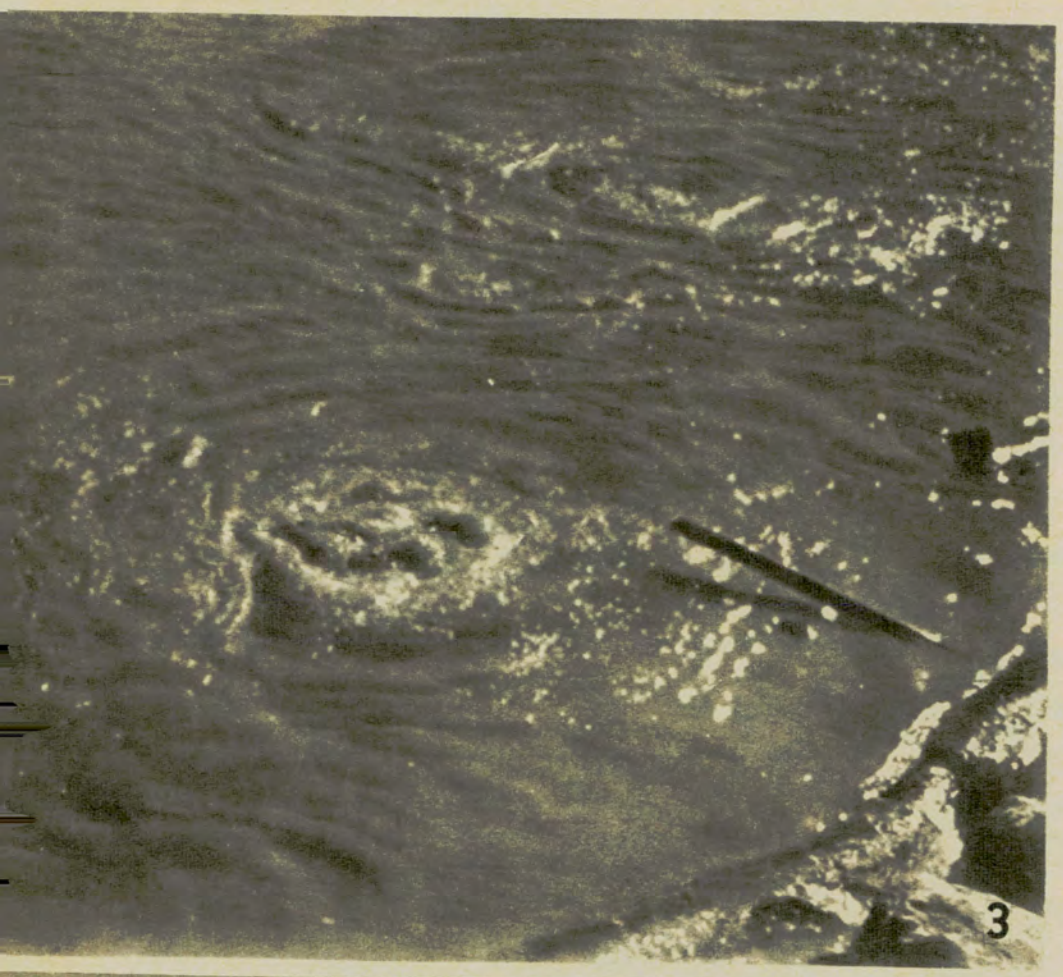
Hasta ayer, hablar de Neuquén, era asociarlo a la idea de Bariloche (aunque esta bella ciudad pertenece a Río Negro) y retrogradando hasta nuestros días de escolares, era hablar de Plaza Huincul, un oscuro lugar *donde también hay petróleo.* Pero la provincia de Neuquén, desde el punto de vista turístico, es mucho, muchísimo más.

Llegando en automóvil por la ruta Nº 22 a la ciudad de Neuquén, ubicada frente a los límites con la provincia del Río Negro, existe aún un tramo a recorrer de la precitada ruta, que la une con la ciudad de Zapala. En ese tramo, de una extensión, entre ambas, de ciento noventa y cinco kilómetros, no existen muchos matices para la atención del turista. Justamente allí termina el asfalto.

El paisaje alucinante

Pero desde Zapala en adelante, y hasta llegar a Copahue, el paisaje alucinante hace que el viajero olvide el ripio que le destruye las cubiertas y lo obliga a manejar a no más de cuarenta km por hora.

Bordeando el Río Agrio, por decenas de kilómetros, el espectáculo brillante es permanente. Por una ruta a veces quinientos metros más alta que el río, y orillándolo sin mejoras introducidas por el hombre, sin vestigio alguno de urbanización, la cámara viajera se extasía, quiere detenerse, y más que captar la ima-



gen, pugna por gritar su admiración.

Llegados a Copahue, observamos que se trata de una pequeña extensión oval de unas nueve o diez hectáreas, ubicada aproximadamente a mil novecientos metros sobre el nivel del mar, completamente rodeada de montañas. Los "habitués" del lugar han dado en llamarlo "La Caldera del Diablo". La fotografía Nº 1, nos ilustra acerca de su corta extensión poblada de nieve eterna.

El volcán epónimo, situado a escasa distancia de las termas, es génesis de lagunas, grietas y fumaro-



BAJO LA LLUVIA Y EL BARRO
LIMPIAPARABRISAS **TRICO** ABRE SU CAMINO

- GOMA IMPORTADA
- NO RAYA EL CRISTAL
- ACERO INOXIDABLE
- EQUIPO ORIGINAL:
  CITROEN
  ESTANCIERA - FIAT
  FALCON - JEEP
  PEUGEOT - RAMBLER
  RENAULT - TORINO

TRICO

PRODUCE:

BUFFALO

Señor Asociado del Automóvil Club Argentino: Desde ahora todas las estaciones de la entidad pueden brindarle otro gran servicio: proveerle de Limpiaparabrisas TRICO.



las, y las emanaciones de ácido sulfhídrico son las características salientes del lugar. De allí surgen las aguas utilizadas para los diferentes baños de salud. En la fotografía Nº 2 se observa la comúnmente llamada "Laguna del Chancho", cuyas aguas son de efecto directo sobre las afecciones reumáticas. El turista suele sumergirse totalmente en esta laguna, y sale por completo cubierto de barro, el cual se seca en contacto con el sol, y lentamente la capa que lo recubre se va esfumando en contacto con el aire y el viento, a medida que transcurren los minutos. Es necesario recalcar que, desde los rincones más remotos del mundo, llegan médicos y pacientes a Copahue, que dan una importancia fundamental a las propiedades terapéuticas de esta pintoresca laguna.

La "Laguna Verde"

En la fotografía Nº 3, se puede observar en un estado de casi-ebullición el agua de la llamada "Laguna Verde", de altas propiedades medicamentosas para las afecciones de la piel. La psoriasis encuentra en la "Laguna Verde" una real y efectiva mejora, que no se logra en los laboratorios. En esa laguna es posible la práctica de la natación y el baño de inmersión. La fotografía Nº 4 ilustra acerca de ello.

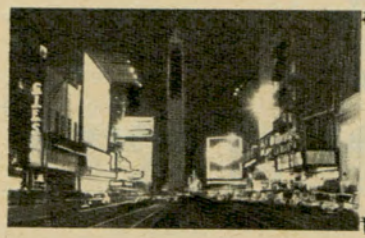
Los baños ya mencionados, así como también los de vapor, son visitados por millares de turistas, muchos de los cuales realizan penosos viajes, en condiciones incómodas, y a veces muy gravosas para sus presupuestos, porque el fin justifica el esfuerzo. Con todo lo expuesto se quiere hacer notar que el apoyo del público es firme, no obstante ser difícil el viaje, y el desembolso sensible.

Pero lo que hace falta es hacer lo que hasta hoy no se ha hecho, Copahue debe ser urbanizado, y de inmediato. Además, la ruta que lo une a Zapala debe ser pavimentada en condiciones de prioridad, para que la distancia que lo separa de esta última localidad no sea palabra "tabú". Es muy llamativo el olvido en que el lugar se vio sumido, aun para quienes, en ejercicios de sus funciones específicas, debieron promocionarlo desde hace muchas décadas. En el siglo pasado los chilenos cruzaban la cordillera y ya utilizaban las termas para curar sus afecciones reumáticas y dérmicas.

Ese olvido permitió que muchos hoteluchos incómodos, atendidos por gente sin conciencia hotelera, ejercieran una especie de dictadura económica sobre quienes "debían aguantar cualquier cosa" en aras del mejoramiento de su salud.

Un gobernante con visión de futuro hizo posible el Hotel Provincial de Copahue, que fue estrenado a principios del año en curso. El turismo y la salud de la población han ganado con este establecimiento una batalla muy importante. Ese hotel está asimismo administrado por un hombre que hace un culto de la atención del turista. Es por eso que desde estas páginas se hacen votos para que el ejemplo de este administrador, sea un "virus" que se propague rápidamente entre sus colegas, para que la estadía en el lugar sea placentera. Y también hacemos votos para que las actuales autoridades de la provincia pulsen las posibilidades de construir más hoteles de la misma envergadura del ya citado, puesto que las corrientes de turismo responderán de manera positiva, sin lugar a dudas.

Y así la estadía placentera será digno complemento del viaje a través de la ruta más hermosa del país. Que sepa el turista que no ha viajado por la ruta nacional Nº 22, que la travesía del Valle del Río Negro le deparará un espectáculo sublime, y lo invitará a hacerlo una y otra vez más. Terminada esa ruta, llegando a Zapala, las orillas del Río Agrio dirán el resto. ●



BUENOS AIRES NOCTURNO

RESTAURANTES - NIGHT CLUBS

Cantina y Rotisería

"LA LLEGADA"

Almuerce y Cene con AIRE ACONDICIONADO

Igual que en su casa

CORDOBA 1751 T.E. 44 - 7097 BUENOS AIRES

Todas las noches

EDMUNDO RIVERO

Atilio Stampone
Leopoldo Federico
Roberto Grela
Enrique M. Francini
Héctor Stamponi

y la actuación especial de

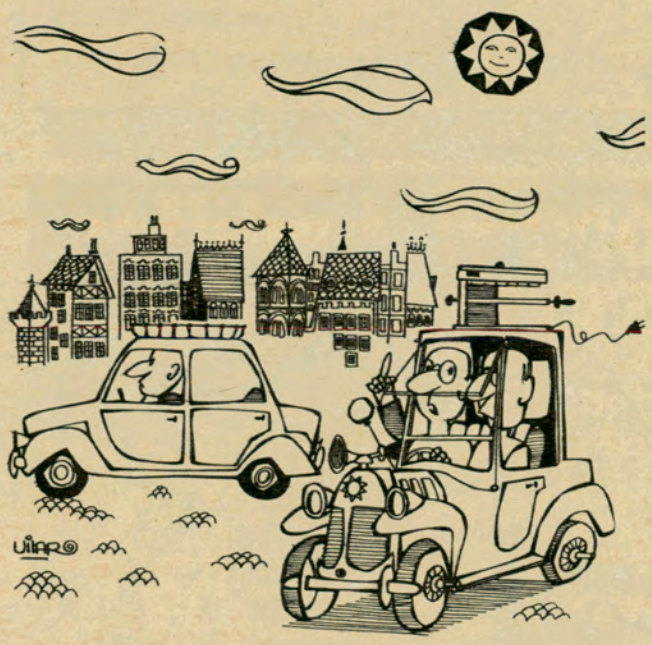
NESTOR FABIAN Y ROSITA QUINTANA



Caño 14

La casa del tango

TALCAHUANO 975 T. E. 44 - 5871



¡Estoy modernizando el auto!...
¡Le puse parrilla eléctrica!

Saboree la mejor carne del mundo en...

LA ESTANCIA



RESTAURANTE
PARRILLA

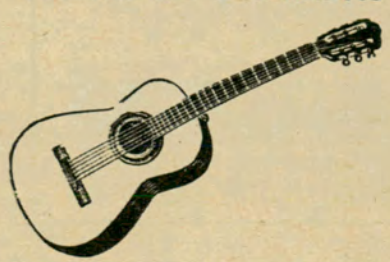
un FOGON en el corazón de BUENOS AIRES

REFRIGERACION

LAVALLE 941 Tel. 35-0336

"EL PALO BORRACHO"
de
HERNAN FIGUEROA REYES
JUNCAL 1773
e/ Callao y R. Peña
795-9915

FOLKLORE Y COMIDAS



"LA PEÑA"
de
HERNAN FIGUEROA REYES
Av. Libertador Gral. San Martín 2216
Olivos - 791-3685

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

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

D. K. TODO

AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

CRAMER 2563

T. E. 78 - 8171 (casi esq. Monroe)

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.)

TALLER MECANICO UNION
IGNACIO GIRO
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.

AUTO UNION MECANICA CHAPA PINTURA

BALANCEO DE RUEDAS

UGARTECHE 3288 - T. E. 71-9751
(altura Avda. Libertador 2900)

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

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico:

82-6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

Señor Socio:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Técnica Mecánica "SILVIO"

77 - 7777

CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC

CAJA
"HYDRA-MATIC"
REPUESTOS
LEGITIMOS

NICARAGUA 5856

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO



EN SU
PEUGEOT
403 - 404

CON SOPORTES DE ACERO

TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA

AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 / 24
T.E. 90-2548 - Bs. As.

1-189

HELLER Hnos.

H 85

SERVICIO OFICIAL
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

Renault
SERVICE GARANTIZADO

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.

CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.

T. E. 84-0212 y 83-3862

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN Hnos.

La casa mejor surtida en
REPUESTOS Y ACCESORIOS
PEUGEOT
y
CITROËN

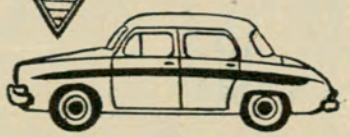
IMPORTACION - FABRICACION

Socios del A. C. A. descuentos especiales.

CABELLO 3363-65
(Alt. Avda. del Libertador 2500)
T. E. 71-3952 - 71-8959 - 72-3957

Para su línea RENAULT... Talleres MELO le ofrece un máximo de SEGURIDAD y CONFIANZA, producto de una larga experiencia al servicio de la MECANICA INTEGRAL.

AMORTIGUACION, TRABAJOS GARANTIDOS. Vea reparar su unidad.



Descuentos especiales a socios del Automóvil Club Argentino.

TALLERES "MELO"

CNEL. RAMON L. FALCON 2517
T. E. 69 - 5287 CAPITAL

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO

SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T.E. 87-1852 - 1992

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD
FIAT

H 84

MECANICA INTEGRAL

Reparaciones en horas
Repuestos y accesorios
legítimos.



Dtos. esp. a socios A.C.A.

SALTA 1160/64
Anexo SALTA 1325/29
Tel. 23-8913 y 23-5673 - Bs.As.

AUXILIO MECANICO
82-6081

NUEVO NUMERO TELEFONICO:
Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS LEGITIMOS

GERMANY MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN

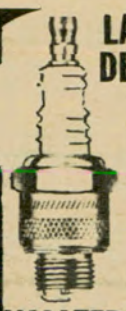
- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

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



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
OSVALDO
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

Studebaker y Citroën
REPUESTOS LEGITIMOS
CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas) T. E. 32 - 9179

K 425

ARONDE VDT SIMCA
REPUESTOS ACCESORIOS
SIMCA ARONDE Y ARIANE
Fiat 600 - 770 - 800 - 1500
Peugeot 403 - 404
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO e HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, Tel. 83-2963, Bs. As.

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

CASA SAENZ 410
DI TELLA - MG - MORRIS
RILEY
Repuestos y accesorios legítimos
Nacionales e Importados
Venta por mayor y menor
Envíos al interior en el día
Anexo **RULEMANES**
Av. Sáenz 410 - Tel. 91-4963 Cap.

LA REVISTA **AUTOCLUB**
tiene una circulación documentada de 364.600 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.

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

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

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

Peruglia

ESTABLECIMIENTOS MECANICOS DE PRECISION

Garantía de larga vida para su motor. Facilidades de pago.

PAROISSIEN 3147 T. E. 70 - 9473 - 8008
CAPITAL FEDERAL

Silenciadores y Caños de Escape

SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE

COLOCACION EN EL ACTO
SOCIOS DEL A.C.A. descuento especial

EQUIPOS ABARTH ESPECIALES Y SIMPLES



CASA AZNAVOUR
JUAN B. JUSTO 1942
(casi esq. Córdoba)

772-4324 SABADO ABIERTO TODO EL DIA

Talleres Mecánicos

CERRUTI Y DI TIRRO
S. R. L.
REPARACION INTEGRAL DEL AUTOMOTOR
• CHAPA • PINTURA
• MECANICA • ELECTRICIDAD
ETC.

ESPECIALIDAD EN CHOQUES Y VUELCOS

Av. Gral. PAZ 243 • 757-5548
SAENZ PEÑA - Prov. de Bs. Aires
(a 3 cuadras puente Lope de Vega)

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

El derrumbe de barrancas en Mar del Plata

EL gobierno de la Provincia de Buenos Aires ha resuelto encarar de inmediato, con la urgencia que las circunstancias aconsejan, el problema de los derrumbes de barrancas en el sector costero de Mar del Plata.

Como es del dominio público, en numerosas oportunidades se han registrado este tipo de desprendimientos que involucraban grandes masas de tierra, que no sólo ponían en peligro los caminos y edificios de la zona ribereña, sino que ya se han producido desgracias personales.

Las obras a realizar son del tipo vial e hidráulico y pueden resumirse señalando que consisten en construir, más adentro, otro camino paralelo al de la costa, y en levantar defensas para evitar otros posibles desmoronamientos de las barrancas.

LANZANI Y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"25 años en la especialidad"



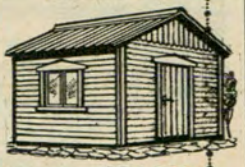
- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

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

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"



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

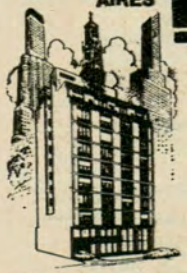
HOTEL **CRILLON**



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

EN BUENOS AIRES
ITALIA HOTEL
ROMANELLI



UNICO CON GARAJE PROPIO
130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS
RESTAURANTE A LA CARTA
AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telegráfica ROMAHOTELES
RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

HOTEL MARCONE S.R.L.

Departamentos especiales para familias, con todo confort.

Amplios salones para banquetes, fiestas y casamientos.

Gran confitería y bailes con las mejores orquestas.

Restaurant vegetariano y a la carta

GRAN TERRAZA DE VERANO

PUEYRREDON 19 1er PISO
87-6574/9659/1298

HAGA TURISMO CON...

(Continuación de la página 71)

Recreo "Luján"

A sólo seis kilómetros de la ciudad de Luján, está ubicado el hermoso Recreo "Luján" del Automóvil Club Argentino, situado junto a la ruta Nº 7, y a 62,100 kilómetros de la Capital Federal. Su acceso puede efectuarse también por medio del F. C. Sarmiento, cuya parada Lezica y Torrezuri, está a escasamente cien metros de la entrada del recreo.

Abarca una superficie de más de 23 hectáreas, con una frondosa arboleda, que se extiende en su casi totalidad. Dispone de servicios sanitarios y agua corriente, juegos para niños, cancha de bochas, etc. Están instalados en el pistoresco parque 159 parrillas y 250 juegos de mesas y bancos de cemento armado, además de numerosos juegos de madera. Actualmente se está finalizando un nuevo pabellón sanitario. Cerca de la entrada se encuentra un restaurante, permanentemente habilitado, que brinda a los asociados un servicio esmerado, al igual que la proveeduría de campo, la que expende, durante la temporada veraniega, bebidas y otros elementos indispensables para las actividades del camping. El precio del cubierto en el restaurante es de $ 300 con un laudo del 22 % y los socios se benefician con un 10 % de descuento sobre esas tarifas. La concurrencia anual ha ido creciendo paulatinamente. En 1964 concurrieron entre socios y acompañantes más de 40.000 personas. En 1965 el número pasó de los 41.000; en 1966 excedió de los 44.000 y hasta junio del corriente año la concurrencia superaba a los 25.500 visitantes.

Adyacente a la entrada del recreo funciona la estación caminera "Luján" del Automóvil Club Argentino.

Plaza del Congreso-Luján

0 Km (Rivadavia 1600) Plaza del Congreso.
7 (Rivadavia 7530). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 612-7876 y 61-6102. Taller mecánico. Gomería. Auxilio mecánico.
12 (Rivadavia 11900). Cruce avenida General Paz. Estación de servicio.
13 (Rivadavia 12600). CIUDADELA. Estación de servicio.
14 (Rivadavia 13000). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida).
15 (Rivadavia 13900). RAMOS MEJIA. Estación de servicio.
17 (Rivadavia 16000). HAEDO. Estación de servicio. Doblar a la izquierda. Paso a nivel y doblar a la derecha.
19 (Rivadavia 17200). MORON. Entrada. Estación de servicio.
20 (Rivadavia 18000). MORON (Centro). Cruce camino de Cintura.
20,4 (Rivadavia 18400). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Tel. 629 - 7137.
20,5 (Rivadavia 18500). Doblar a la izquierda, por la calle Casullo, y a las tres cuadras doblar a la derecha por Bartolomé Mitre. Al llegar a Castelar se retoma la calle Rivadavia, que corresponde a la ruta nacional Nº 7.
23 (Rivadavia 20000). CASTELAR. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Arias y San Nicolás. A las pocas cuadras la ruta 7 cambia de nombre y se sigue por las calles Buenos Aires y luego Zeballos, para retomar de nuevo Rivadavia en el centro de Ituzaingó.
26 (Rivadavia 21700). ITUZAINGO. Estación de servicio.
27 (Rivadavia 23100). Estación de servicio.
29 (Rivadavia 23800). SAN ANTONIO DE PADUA. Estación de servicio.
30 (Rivadavia 25600). MERLO. Estación de servicio. Acceso a Libertad, Marcos Paz y Pontevedra.
31 (Rivadavia 25900). Paso a nivel Doblar a la derecha y luego a la izquierda. Se sigue por la calle Belgrano (2 cuadras) y luego sigue Rivadavia sin número, que corresponde siempre a la ruta 7.
33 Puente río Reconquista.
33,1 PASO DEL REY. Estación de servicio.
36 MORENO. Se cruza Moreno por la calle Mitre. Estación de servicio. Camino pavimentado a San Miguel y Campo de Mayo en ruta 8 (22 Km.)
40 LA REJA. Estación de servicio.
43 J. F. ALVAREZ. Estación de servicio.
47 Estación de servicio. Acceso por ruta provincial Nº 6 a ruta nacional Nº 8.
48 LAS MALVINAS.
51,5 GENERAL RODRIGUóZ. (Entrada). Estación de servicio.
52 GENERAL RODRIGUEZ. (Centro). Estación de servicio. Camino pavimentado a Pilar (17 Km.) en la ruta nacional Nº 8.
53 Policía caminera.
55 Parada La Fraternidad.
58 EL GRANADERO. Estación de servicio.
62,1 Estación caminera del Automóvil Club Argentino (tel. 3). Auxilio mecánico. Restaurante (tel. 46). Recreo del Automóvil Club Argentino.
65 LUJAN. (Entrada). Bifurcación camino a Capilla del Monte y a Mercedes.
69 Se sigue por la ruta 7 en dirección a Carmen de Areco y al llegar al Km. 69 está la gran explanada de acceso a la basílica de Luján. Cien metros más adelante por el camino está el puente sobre el río Luján. •

Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209
Correo Argentino Central (B)

AUXILIO MECANICO

Nuevo Número Telefónico: 82 - 6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

Imp. en Fabril - agosto 1967 - Industria Argentina

NUCLEO

exclusivamente AMBASSADOR

Ventanillas cerradas todo el año. El calor o el frío afuera no interesan,
La tibieza es la mejor compañera de viaje. Viento que no molesta.
Peinados impecables. Caras frescas... Todo para
un apacible trayecto, sin tierra... sin polvo. Arribo feliz!...
El sistema de Aire Acondicionado* original de fábrica, es otra comodidad
exclusivamente AMBASSADOR 380.

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA



(*) Opcional también en Classic 380 y Cross Country 380

FIAT
CONCESIONARIOS

no nos pregunte a nosotros

pregúntele a quienes lo tienen...

Nosotros podemos decirle mucho del FIAT, de su calidad, de su cuidada terminación, de lo fácil que resulta comprarlo, de la eficaz asistencia técnica que lo respalda, de cómo conserva su valor por más que lo usen, y muchísimas cosas más...

Pero preferimos que Ud. hable con cualquiera de los miles de personas que han hecho con un FIAT su propia experiencia.

