

AVTO CLVB

EN ESTA EDICION:

EL SNOBISMO

Una sátira social de VICTORIA OCAMPO

Personas altamente calificadas responden a
una encuesta de AUTOCLUB

LA SEGURIDAD EN LAS CARRERAS DE AUTOMOVILES

AÑO VIII N° 39 - BUENOS AIRES - FEBRERO - MAR. - 1968

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



\$ 200.-

TIRADA

384.500 EJEMPLARES



OFRECE A LOS SOCIOS
DEL A.C.A.
UNA OFERTA
EXTRAORDINARIA!

3 impactos musicales

*
acuarela del BRASIL
4 DISCOS LP EN UN HERMOSO
ALBUM QUE VESTIRA DE
ALEGRIA Y COLOR TODAS
SUS FIESTAS



*
los AÑOS ALEGRES
los 120 MAS GRANDES
EXITOS DEL MOMENTO!

*
el Barroco
10 DISCOS LP
QUE ABARCAN LA MAGICA
ESENCIA DE LA MUSICA
BARROCA.

UNA OBRA SIN PRECEDENTES
EN EL MUNDO ENTERO!

el Barroco

10 discos LP producidos con la más avanzada técnica.
8 horas de concierto con los mejores conjuntos, solistas y directores.
1 libro de gran valor literario y didáctico, que lo situará en la época y le ayudará a entender plenamente obra por obra.

VALOR REAL \$ 14.400.-
UD. PAGA \$ 7.770.-
AHORRA \$ 6.630.-

EN
CUOTAS DE
\$ 1.450.-
MENSUALES



consulte las condiciones especiales
en el certificado

IMPORTANTE: Los que aquí se publican no son más que algunos de los temas que integran esta maravillosa colección.

Disco N° 1 — MUSICA DE LA CORTE DE LUIS XIV
MARIN MARAIS: Suite de la ópera "Alcione". Piezas para viola, libro 2.
FRANCOIS COUPERIN: "Conciertos Reales" - Segundo concierto.

Disco N° 2 — MUSICA DE CAMARA DEL BARROCO ALEMAN
GEORGE PHILIPP TELEMANN: Cuarteto para flauta, oboe, violín y violoncello - DIETRICH BUXTEHUDE: Sonatas en dúo, Op. 1. Cuarta Sonata para violín, viola da gamba y bajo continuo.
JOHANN SEBASTIAN BACH: Sonata en Sol Mayor para flauta, violín y bajo continuo.

Disco N° 3 — BARROCO ITALIANO
TOMMASO ALBINONI: Sonata a cinco en Sol Menor, Op. 2, N° 6, para 2 violines, 2 violas, violoncello y bajo continuo - GIUSEPPE TARTINI: Sinfonía en La.
FRANCESCO GEMINANI: Concerto grosso en Sol Menor, Op. 3 N° 2, para 2 violines, viola, violoncello y orquesta.

Disco N° 4 — JOHANN SEBASTIAN BACH
Concierto Brandenbúrgues N° 2 en Fa Mayor. Doble concierto en Re Menor para violín, oboe, cuerdas y bajo continuo -

Disco N° 5 — MUSICA DE MAESTROS
PIETRO NARDINI: Concierto en Mi Menor para violín - BENEDETTO MARCELLO: Concierto en Do Menor. Interpretado por DIE MASTERPLAYERS, dirigidos por Richard Schumacher. GEORG FRIEDRICH HANDEL: Sonata en Fa Mayor para oboe y guitarra. Sonata en La Menor, Op. 1, N° 4, para flauta y guitarra.

Disco N° 6 — ANTONIO VIVALDI
Concierto en Do Mayor, F XII, N° 23, para 2 flautas, oboe, corno inglés, 2 trompetas, 2 claves y orquesta de cuerdas. Concierto en Do Mayor, F XII, N° 2, para 2 oboes, 2 clarinetes y orquesta de cuerdas - Concierto en Sol Mayor, F.V., N° 2, para dos laúdes y orquesta de cuerdas.

Disco N° 7 — GIUSEPPE TARTINI
Concierto en Do Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín. Concierto en Fa Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín - Concierto en Sol Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín.

Disco N° 8 — BENEDETTO MARCELLO
Concierto a cinco, Op. 1. Concierto N° 1 en Re Mayor. Concierto N° 2 en Mi Menor. Concierto N° 4 en Fa Mayor - Concierto N° 5 en Si Menor. Concierto N° 6 en Si Bemol Mayor. Concierto N° 12 en Sol Mayor.

Disco N° 9 — FRANCOIS COUPERIN
Cuarto libro de piezas para clave: Serie Vigésimo tercera. Serie Vigésimo séptima - Serie Vigésimo quinta.

Disco N° 10 — GEORG PHILIPP TELEMANN
Sonata en Trío en Fa Mayor para flauta dulce, viola discante y bajo continuo. Sonata Polaca en La Menor para violín, viola y bajo continuo.



COMPRANDO 2 DE ESTAS COLECCIONES
OBTENDRA UN 5% DE DESCUENTO EXTRA

música para
la juventud,
música de HOY...
y de siempre!...



LOS AÑOS ALEGRES
Música tan moderna como
el mañana!
Música para bailar y disfrutar
en cada instante!
Música de rigurosa actualidad
a tal punto que reúne los
120 MAS GRANDES EXITOS
DEL MOMENTO!

VALOR REAL \$ 14.150.-
UD. PAGA \$ 6.660.-
AHORRA \$ 7.490.-

EN
CUOTAS DE
\$ 1.250.-
MENSUALES

consulte las condiciones especiales
en el certificado



ENTERESE LEYENDO EN LA PAGINA SIGUIENTE
MAS DETALLES DE ESTA SENSACIONAL OFERTA

IMPORTANTE: Los que aquí se publican no son
más que algunos de los temas que integran esta
maravillosa colección.

- 1 CUERDAS DE ENSUEÑO: Shangri-la - Calcuta -
Dominique - Si te dejara - Esos locos días de verano -
Charada - La calle donde tú vives - Piso de soltero - Las hojas muertas - Si
tuviera un martillo - Tom Dooley - Shenandoah - Paseando -
Cantaremos bajo la luz del sol - Verde Verde - Miguel - Camino sobre
la línea.
- 2 EL NUEVO SONIDO FOLK: Camina derecho - Si
de Amor - Gato callejero - Canción de Bodas Hawaiana - Un
extraño en la Costa - Un gusto a miel - Viaje Sentimental - Púrpura
Vivo.
- 3 PIANO ROMANTICO... VIOLINES ROMAN-
ticos: María Elena - No puedo dejar de quererte - Melodía
de Amor - Gato callejero - Canción de Bodas Hawaiana - Un
extraño en la Costa - Un gusto a miel - Viaje Sentimental - Púrpura
Vivo.
- 4 BRILLANTE Y BULLICIOSO: Java - Plaza Washing-
ton - Algodón de Azúcar - Señor Arenero - Moritat - Campos
Verdes - Fascinación - Terciopelo Azul - Melodía desencadenada -
Marea baja.
- 5 VOCES MAGICAS... SUAVES Y SENTIMEN-
tales: Días de Vino y Rosas - Todos aman a alguien -
Río de Luna - Vete Pequeña - La Gente - Tres monedas en la Fuente
- Cuando calienta el sol - ¿Qué clase de tonto soy? - Hola Muñequita.
- 6 EL SONIDO BAILABLE: ¿Quién está triste ahora? -
Do Re Mi - Quiero tener tu mano - Esposas y Amantes - Muchas
gracias - Eso es amor - La Pantera Rosa - La Buena Vida - Hola, Dame
una mirada.
- 7 BALADAS AL ESTILO VAQUERO: Rosa Vagabun-
da - Adiós, Adiós amor - Tu fiel Corazón - Bouquet de Rosas
- Cualquier momento - Una pequeña lagrimita - Tú eres mi rayo de
sol - El Hotel de los Corazones Destrozados - Yo, el Solitario.
- 8 MUSICA DE PELICULAS: Tema de Lawrence de Ara-
bia - María Esta Noche - Exodo - Angustia de un Querido -
Chimenea - Dedos de Oro - Hi-lili Hi-lo - Nunca en Domingo.
- 9 CANCIONES DE AMOR: Mi cuaderno de colores - Dejé
mi corazón en San Francisco - Amor Perdóname - Momento
para recordar - En la Ciudad - Así surgen los Recuerdos - La Puerta
está aún abierta a mi corazón - ¿Qué queda de nuestros amores - Linda
Nena.
- 10 EL TOQUE LATINO: La chica de Ipanema - Corcovado
- Te guardaré en el corazón - Llévame volando a la Luna -
Desafinado - Melodía de amor - Lágrimas invisibles - Picnic - Y yo
la amo.

CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

- 1 - Marque en la colección deseada el cuadrado 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

Las condiciones y precios del presente certificado tendrán vigencia durante 45 días.

EL BARROCO

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

Monoaural en cuotas: me comprometo al
recibirla abonar \$ 1.450.- más gastos
de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas
mensuales de \$ 1.450.-.

Estereofónico en cuotas: me comprometo
al recibirla abonar \$ 1.590.- más gastos
de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas
mensuales de \$ 1.590.-.

Monoaural al contado: me comprometo
al recibirla abonar \$ 7.770.- más gastos
de envío.

Estereofónico al contado: me comprometo
al recibirla abonar \$ 8.390.- más gas-
tos de envío.

LOS AÑOS ALEGRES

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

☐ Monoaural en cuotas: me comprometo al
recibirla abonar \$ 1.250.- más gastos
de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas
mensuales de \$ 1.250.-.

☐ Estereofónico en cuotas: me comprometo
al recibirla abonar \$ 1.360.- más gastos
de envío. El saldo lo abonaré en 5 cuotas
mensuales de \$ 1.360.-.

☐ Monoaural contado: me comprometo al
recibirla a abonar \$ 6.660.- más gastos
de envío.

☐ Estereofónico al contado: me comprometo
al recibirla abonar \$ 7.240.- más
gastos de envío.

ACUARELA DEL BRASIL

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:

☐ Monoaural en cuotas: me comprometo al
recibirla a abonar \$ 890.- más gastos
de envío (*). El saldo lo abonaré en 3
cuotas mensuales de \$ 890.-

☐ Estereofónico en cuotas: me comprometo
al recibirla a abonar \$ 950.- más gastos
de envío (*). El saldo lo abonaré en 3
cuotas mensuales de \$ 950.-

☐ Monoaural contado: me comprometo al
recibirla a abonar \$ 3.450.- más gastos
de envío (*).

☐ Estereofónico contado: me comprometo al
recibirla a abonar \$ 3.690.- más gastos
de envío (*).

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

NOMBRE

LOCALIDAD

DIRECCION

FIRMA

RESERVADO PARA USO INTERNO

ACA

REMITENTE

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

ENVIE HOY MISMO
ESTE CERTIFICADO
* NO NECESITA SOBRE
NI FRANQUEO

A PRUEBA POR 7 DIAS: Ud. tiene derecho al examen de la
colección hasta un máximo de 7 días: si la misma no le
satisface deberá devolverla y nosotros le reintegramos el
importe pagado, previa pequeña deducción por gastos.

CORTE POR AQUI

UNA MARAVILLOSA Y VIBRANTE
SELECCION MUSICAL:

acuarela
del

BRASIL



Una espléndida y vibrante colección
compuesta por 4 sensacionales L.P. de
inigualable y ardiente ritmo carioca.
Grabados en Brasil, cuna y templo de la
música y la alegría, por PLAZA, el sello
latinoamericano de mayor jerarquía
artística y editados en la Argentina
por DISCOS CBS.

La música tradicional y de permanente
vigencia del Brasil, indispensable aporte para
una perfecta discoteca.

VALOR REAL \$ 5.660.-
UD. PAGA \$ 3.450.-
AHORRA \$ 2.210.-

ESTA
MAGNIFICA COLECCION
POR SOLO

\$ 890.-
MENSUALES

CARNAVAL DEL BRASIL

(En tiempo de marcha) Banda Real de
Momo de Rio de Janeiro.
Tu cabello no niega - Ala-la-o - Anda con
cuidado - Mamá yo quiero - Las pastor-
citas - Me da un dinero - Linda morena -
Toreadas en Madrid - Chiquita bacana -
Entusiasta de radio.

FIESTA EN PERCUSION

Los Saksambistas Brasileños.
Tico-Tico no fubá - Samba fantástico -
Brasil - Volando a Rio - Ojos negros - A
la sudamericana - Bahía - La felicidad -
Carioca - No tengo lágrimas - Copacabana -
- Santa Lucía.

BOSSA BRASS

Conjunto Bossa Brass.
Vivo soñando - Agua de beber - La chica
de Ipanema - Desafinado - Insensatez -
Sólo tenía que ser contigo - Corcovado -
Meditación - Samba de una nota sola -
El morro no tiene vez - Sólo bailo samba -
- Paisaje inútil.

ACUARELA DE BRASIL

30 Años de Samba - Gran Orquesta Inter-
nacional PLAZA -
La voz del Morro - Na baixa do Sapateiro -
Donde el cielo azul es más azul - Ai que
saudades da Amelia - Copacabana - La
felicidad - Madureira Lloró - Acuarela del
Brasil - Maracangalha - Mi consuelo eres
tú - Hechizo de la Villa - Ahora es ceniza.

consulte las condiciones especiales
en el certificado

PERMISO N° 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

A la
División Productos Especiales
DISCOS CBS S.A.I.C.F.

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL DESTINATARIO



Apartado Especial N° 196
BUENOS AIRES

ENVÍE HOY MISMO ESTE CERTIFICADO
NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO

ENTERESE LEYENDO EN LAS PAGINAS ANTERIORES
OTROS DETALLES DE ESTA SENSACIONAL OFERTA

COMPRE POR MENOR **LOZAPLAT** A PRECIO DE MAYOR...

**EL MAYOR BAZAR
AL POR MAYOR**

Unica dirección

CORRIENTES 2699

T. E. 89-9321 88-2882

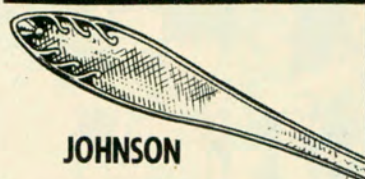


COMPRE POR JUEGO A
PRECIO DE MAYORISTA
CREDITOS

UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL
Y GRAN BUENOS AIRES

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 50%
PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

K 40

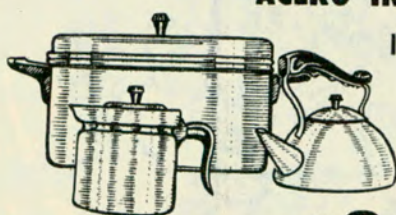


JOHNSON

Jgo. 101 Piezas

INOXIDABLE

\$ 14.500



**BATERIA COCINA
ACERO INOXIDABLE**

IMPORTADO

12 Piezas **\$ 8.900**

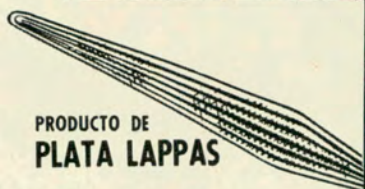


PRODUCTO DE
CHRISTOFLE

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

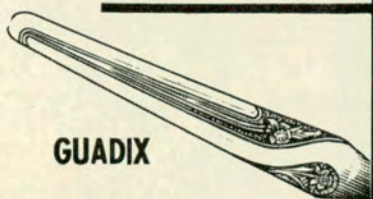


GAMUZA

Modelo **EMBAJADOR**

Juego 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

INOXIDABLE **\$ 29.500**

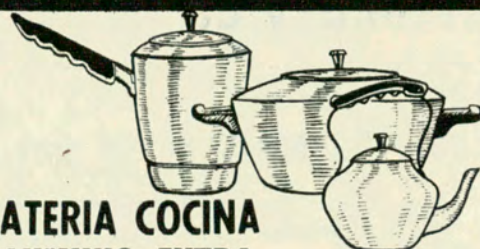


GUADIX

Juego 101 Piezas

INOXIDABLE

\$ 12.500

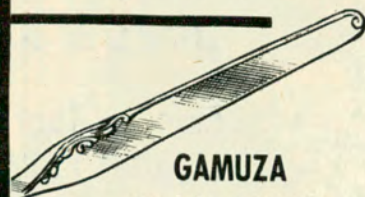


**BATERIA COCINA
ALUMINIO EXTRA**

IMPORTADO

15 Piezas

\$ 4.200



GAMUZA

Modelo **SCALA**

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

\$ 19.500



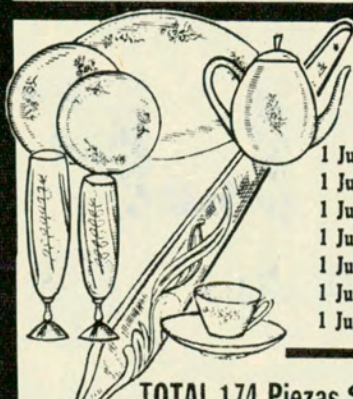
Jgo. Copas

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**



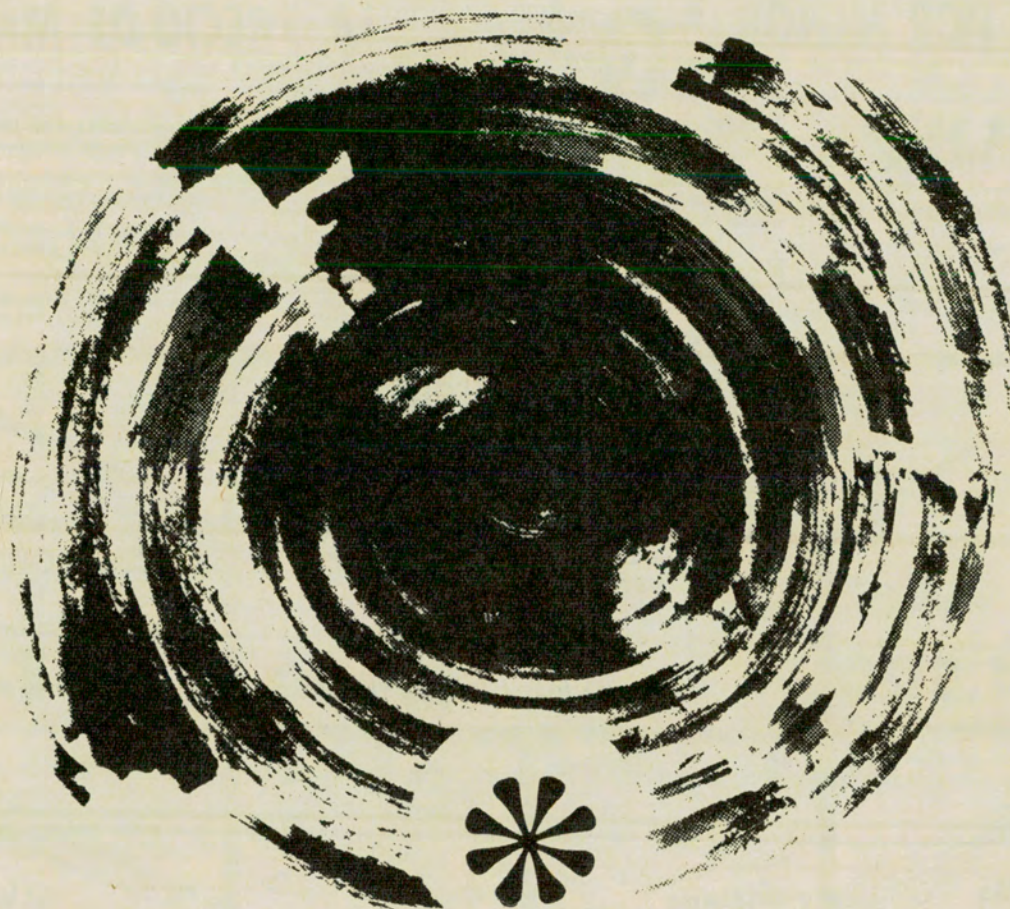
Jgo. Copas

SONORO

Mod. Funcional

74 Piezas

\$ 18.500



UNA FRENADA A PUNTO * puede salvar una vida

Esto lo logrará con el nuevo
LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS YPF que...

- ...no causa corrosión ni deformación de las partes metálicas del sistema de freno.
- ...no desintegra ni modifica la dureza de las partes de caucho del mismo.
- ...es estable a altas temperaturas ambientes y a las que producen las fuertes frenadas.

en el futuro compre
CONFIANZA... es decir
compre **CALIDAD** y
SEGURIDAD, usando

LFH

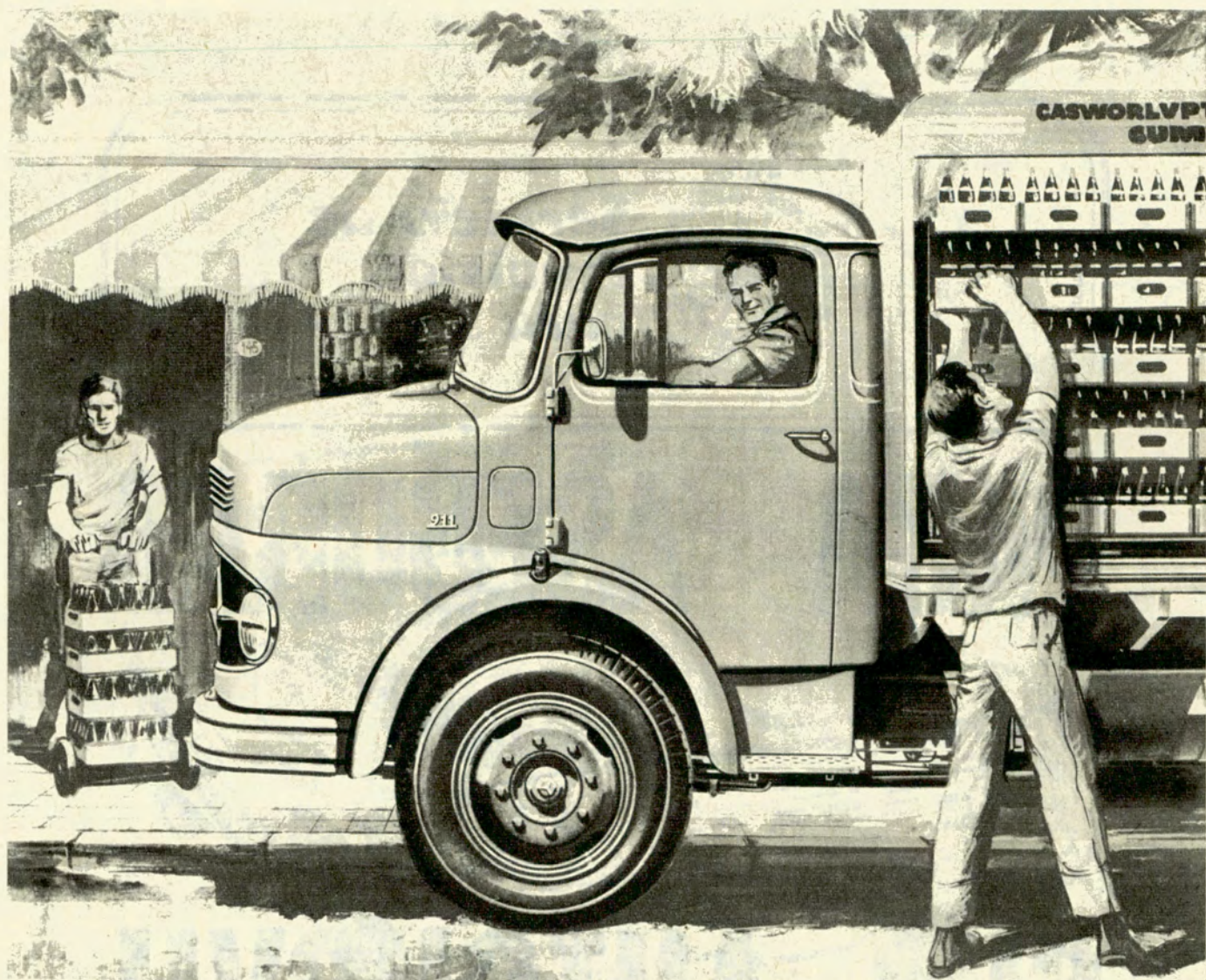
LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS

servicio extra severo - grado 190

En envases de 250 cm³, 1 y 20 lts.



un nuevo producto
de alta calidad

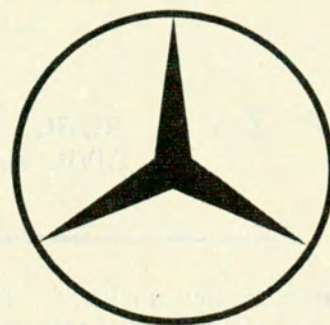


MIEMBRO DE ADEFA

Para que todo transportista tenga su Mercedes-Benz

Otro nuevo Mercedes-Benz: L 911 con 110 HP

Un camión puro camión. Pieza por pieza, un Mercedes-Benz. Para el transporte más ágil y económico: reducidos gastos de consumo y menor precio de venta. Tiene espaciosa y moderna cabina. Cómodo volante de gran tamaño. Con dirección de revolucionaria suavidad. Reducido diámetro de giro. Nuevo Mercedes-Benz L 911. Equipado con el afamado motor Diesel O M 312 de 110 HP. Con su ampliado programa de producción Mercedes-Benz Argentina le brinda ahora, para cada transporte, el camión más adecuado. Y todos con la proverbial calidad Mercedes-Benz.

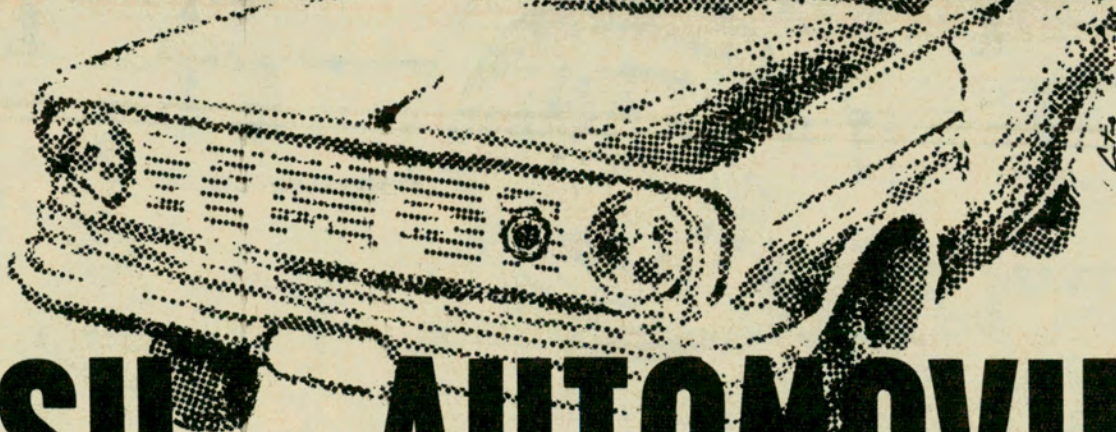


Mercedes-Benz



**Servicio de
Previsión
para socios**

PARA ASEGURAR



SU AUTOMOVIL

**a tarifas y franquicia que brindan
un positivo beneficio económico**

POLIZA 2 CONTRA TODO RIESGO Y FACILIDADES DE PAGO
1 CUOTA AL CONCRETAR EL SEGURO Y
5 BIMESTRES

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

INFORMESE EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DE TODO EL PAIS SOBRE EL VEHICULO DE
SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

se chapalea lindo

Para ella ningún camino es imposible. No es de las que se quedan en la huella. Gran estilo en pick-ups tanto en el campo como en la ciudad.

76 caballos de fuerza y nervio para ir siempre adelante. 850 Kg. de carga útil, en cualquier camino.

Y tan económica, que andando con ella, Ud. se olvida de los surtidores de nafta.

Más de 180.000 unidades en el mundo afirman que T4B es calidad en pick-ups.

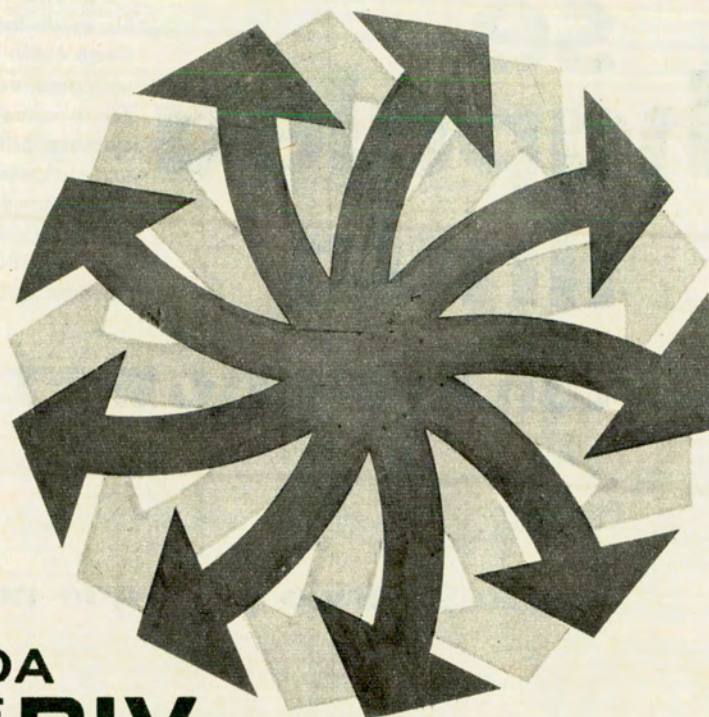
con la PEUGEOT T4B

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

fuerza y nervio para que nada la detenga



cuando muchas marcas no habían nacido, PEUGEOT ya era el coche



TODO ANDA
SOBRE **RIV**




Las más grandes industrias del país y las de automotores en primer montaje, utilizan los Rodamientos RIV. En su automóvil, en su máquina de escribir, en el triciclo de un niño, en un tractor, también están presentes para facilitar los mejores desplazamientos. Rodamientos RIV, fabricados ahora en la Argentina, con 60 años de experiencia internacional, garantizan calidad y rendimiento excepcionales. Rodamientos RIV, que "Giran y giran" mundialmente, cubren en su rubro todas las necesidades de la industria argentina.

RODAMIENTOS

RIV

Distribuye:

COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS 

Produce: COMPAÑIA SUDAMERICANA BTB S. A.

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

AUTO CLUB

TIRADA
384.500
EJEMPLARES

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

sumario

DIRECTOR:	Editorial	12	La Dirección
Dr. César C. Carman Presidente del A. C. A.	Nos escriben	14	
COMISION ASESORA:	Maravillas y problemas de las cataratas		
Dr. Roberto N. Lobos Presidente	del Iguazú	16	Ana Emilia Lahitte
Sr. E. González Vidal	Las calles de Buenos Aires	18	Gustavo García Saravi
Escr. Enrique F. Ghezzi	Buenos Aires en relieve	20	Violeta Valls
Sr. Lino Palacio	El snobismo	22	Victoria Ocampo
Sr. Alfredo Calisto	Asunción, ciudad fundadora	26	Efraín Cardozo
COMISION FINANCIERA:	Las mensajerías de don Timoteo Gordillo	32	J. A. B.
Ing. Mario L. Negri Vicepresidente 2º	Los idiomas culinarios de España y		
de la C. D. del A. C. A.	Argentina	36	Angela Silva
Sr. Federico Lajud Tesorero de la C. D. del A. C. A.	Opina el presidente del Banco de la Nación	40	Manuel Goldstraj
Sr. Eduardo del Piano Presidente de la Comisión	Tarragona, misterio y milagro de una ciudad	42	Noemí Vergara de Bietti
Fiscalizadora de Cuentas del A. C. A.	En Santiago, gobernar es regar	49	Samuel Sosa Córdoba
SECRETARIO GENERAL:	El valle de los templos	50	Magdalen Liddle
Dr. Manuel Goldstraj	Artes y hombres: Saratoga	54	Lily Leino
SECRETARIO DE REDACCION:	Marco Piolo turista	58	Luis de la Plaza
Sr. Jaime G. Font	Haga turismo con Autoclub: Carhué	60	Gustavo A. Guerrero
PROSECRETARIO:	Letra viva	66	Ulyses
Sr. Eduardo Palacios Videla	Libros recibidos	68	
DEPARTAMENTO DE ARTE:	Música grabada	70	Disc Driver
Jefe: Sr. Julio E. Riera	El Gran Premio de Turismo de Carretera	72	Gilberto A. Riega
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:	La asamblea de la F.I.T.A.C.	76	
Jefe: Sr. Fortunato Valotta	La seguridad en el automovilismo deportivo	94	
Sr. Mario R. Lavera	El genio y el factor hereditario	122	
Sr. José Peluso	Autoclub informa	126	
	Caza, camping y pesca	130	
	Autoclub sugiere	138	
	Guía del automovilista	143	

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

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261;
Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9558. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641.

Publicación adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

AÑO VIII
Nº 39
Febrero - Marzo 1968
BUENOS AIRES

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

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

editorial

EN BUSCA

NUESTRA PORTADA



Junto al clásico muñeco del Automóvil Club Argentino, ubicado en la sede central de la entidad, vemos a los tres coches de Fórmula 3 que recientemente han sido nacionalizados como resultado de las gestiones efectuadas ante las autoridades correspondientes.

Estos tres automóviles, que están desde ahora al servicio del país, para el conocimiento técnico y la capacitación de los volantes del mañana más del A.C.A. al progreso del deporte, como expresión de noble esfuerzo y emulación.

Foto en color directo de J. Giralt Font

RESPECTO del tema que da título a esta nota, en esta edición publicamos las opiniones autorizadas de conspicuos dirigentes del automovilismo deportivo, es decir, de entidades que se preocupan del desarrollo y la organización de tales competencias, particularmente de las del tipo conocido como "Turismo de Carretera" (TC); también opinan en estas páginas numerosos conductores de esa especialidad deportiva, veteranos plenamente consagrados la mayoría y de respetables antecedentes y trayectoria todos; en fin —the last but not the least—, hemos incorporado a esta encuesta la juiciosa experiencia y los puntos de vista opinables de algunos de los periodistas metropolitanos de mayor prestigio, especializados en la observación y el comentario de las carreras de automóviles.

No hemos elegido al azar esta oportunidad para realizar esa encuesta, ni lo hacemos, por otra parte, con el propósito de prolongar los ecos de una controversia impuesta por el progreso mecánico e iniciada, en realidad, desde el momento mismo en que la máquina automóvil empezó a trepar hacia las altas marcas de velocidad, sea que la manejase el usuario común, un pacífico padre de familia, o un profesional de la conducción en carreras de competencias. Nuestra intención es llegar a una especie de "puesta a punto", digamos así, del problema, a través de los enfoques y juicios de personas que tienen el deber o la posibilidad de conocerlo y el derecho de propugnar o disentir con determinadas soluciones, todo ello sin perjuicio de que el Automóvil Club Argentino, dentro de su propia línea de acción, agote sus esfuerzos en la lucha por la seguridad en las carreras, para el público y conductores, fundado en su larga experiencia.

Esta Entidad y sus dirigentes responsables, movidos por su permanente afán de encontrar un mecanismo operativo eficaz y normas adecuadas y prácticas para ese cada día más exigente problema, han adoptado recientemente una serie orgánica y coherente de medidas que están dentro de su jurisdicción y de sus posibilidades, para que en el futuro inmediato y mediato la organización y realización de las carreras se lleven a cabo sobre la base de reglamentaciones precisas que, si son fielmente observadas por todos, han de llevar la tranquilidad al ánimo de la multitud de aficionados y de los corredores mismos, y también a las muchas entidades que han hecho del deporte automovilístico el objetivo esencial o uno de los más importantes de sus actividades. Las medidas adoptadas, cuyo espíritu se refleja en las cláusulas nuevas o reformadas del Estatuto de la Comisión Deportiva Automovilista y del consecuente Reglamento dictado por ésta, en muchos aspectos coinciden con los puntos de vista esenciales que se puede advertir en buena parte de las respuestas recogidas en la encuesta realizada por AUTOCLUB. Esa

DE SEGURIDAD

coincidencia es fácilmente explicable, por lo demás, si se piensa que el Automóvil Club Argentino, gracias a la eminente función rectora que ejerce en el ámbito del automovilismo y porque es la fuente de las iniciativas orientadoras de ese deporte, ha atesorado una larga experiencia, depurada por su vocación desinteresada, que le permite convertir las observaciones empíricas en normas inobjectables y de significación trascendente que benefician a todos los deportistas. Además, movido por su criterio promocional y no sólo circunstancial, este Club se adelanta a menudo a los requerimientos del deporte automotor en desarrollo como lo hace en tantas otras direcciones, al servicio del país.

Tanto las reformas del antes mencionado Estatuto como las del correspondiente Reglamento, contribuyen a definir positivamente las orientaciones fundamentales que permitirán, en el tiempo inmediato, extender las posibilidades de una buena organización y de la seguridad en las competencias automovilísticas; pero aquellas reformas tienen también otro objetivo: asegurar una auténtica representación de los automovilistas del país —a través de las entidades que los agrupan—, en el seno de la Comisión Deportiva Automovilista, con lo cual se conseguirá realmente estimular el desarrollo del noble deporte a lo ancho y lo largo del territorio nacional. Algunas consideraciones pertinentes deben ser expuestas aquí.

En primer lugar, el A.C.A. considera que las carreras de automóviles no pueden ser, por lo menos exclusivamente, ni fuentes de recursos patrimoniales, de utilidades, de ganancias, y tampoco deben ser sólo exhibiciones destinadas a halagar o estimular emociones primarias. Son competencias deportivas, esencialmente deportivas. Se comprende que, dadas la índole y la base del deporte automotor, los valores materiales cuentan en su progreso poderosamente, y no podría ser de otro modo; pero lo que importa es que el magnífico espectáculo sea organizado y ofrecido al público como lo que es por su naturaleza: una manifestación de destreza, de capacidad conductiva, de coraje, de serenidad, de temple y carácter. Precisamente son éstas las condiciones que tanto atraen al espectador que acude a los circuitos o caminos.

Por otra lado está la función "misionera", digamos así, del Automóvil Club Argentino: fomentar el deporte del automovilismo por todos los medios posibles y en todas las latitudes del país. Dentro de la constitución que prevalecía hasta ahora en la Comisión Deportiva Automovilista, era evidente que, por razones de hecho más que debido a un preconcebido propósito de predominio, cierto número de entidades afiliadas, que se hallan concentradas en una limitada zona geográfica del territorio nacional (la "pampa húmeda", podríamos

llamarla sin equivocarnos mucho: Buenos Aires, parte de La Pampa, de Santa Fe y de Córdoba), prevalecían en el seno de aquel organismo rector, sea por su cantidad, sea por su potencialidad económica y societaria. Esta situación no resultaba favorable para una política de promoción del deporte en las provincias menos favorecidas y no sólo en las que pesan por el volumen de su población o de sus recursos. Esta comprobación llevó a las autoridades del A.C.A. a la convicción de que era necesario reestructurar el régimen representativo que se reflejaba en la Comisión Deportiva. Por eso, desde hace tiempo, aquéllas se venían ocupando de la posibilidad de establecer una representación regional o zonal, dentro de ciertos requisitos indispensables para hacerla formalmente auténtica. Ahora se aprovechó la renovación, siquiera parcial, de la dirección de la C. Deportiva para reformar el Estatuto de este cuerpo, inspirándolo en ese pensamiento de lato significado nacional y deportivo. Dentro de la nueva organización, el A.C.A. necesariamente no podrá declinar la responsabilidad institucional que le impone su posición internacional en este campo, y, por ello, conservará la eminencia natural de su función rectora; pero a los fines de la promoción del automovilismo, sólo actuará como una simple entidad afiliada a la Comisión Deportiva Automovilista.

Finalmente, ahí está el candente problema de la seguridad específica del público y de los conductores durante las carreras. En el nuevo Reglamento, como ya lo hemos adelantado, se han establecido rigurosas medidas de control de la aptitud de las máquinas y de los hombres que van a conducirlos, y se dejan abiertas todas las posibilidades prácticas para que esas medidas puedan ser severamente aplicadas y ampliadas, cuando las circunstancias lo exijan. Pero para nadie puede pasar inadvertido el hecho de que, sin considerar el riesgo natural e inevitable inherente a toda competencia automovilística (aún en los "rallies"), y especialmente en las que la velocidad es un elemento esencial, el máximo razonablemente posible de seguridad, para corredores y público, sólo podría ser obtenido si se contase con buenos circuitos, contruidos o preparados para esta clase de competencias, es decir, para las carreras con máquinas de alto poder y velocidad. Por supuesto, el ideal teórico está en la construcción de autódromos, particularmente si se piensa en las poderosas máquinas de fórmulas internacionales; y aunque es ése un ideal todavía distante, conviene que dejemos aclarado que el Automóvil Club Argentino ha de auspiciar y estimular, en cuanto estuviese a su alcance, la construcción de autódromos y pistas o circuitos adecuados, en las provincias, para cuya finalidad, que obviamente está en el interés del deporte automotor nacional, no escatimará esfuerzos.

LA DIRECCION



FELICITACIONES

Señor Director:

Quiero transmitirle impresiones muy gratas de un viaje que realicé con mi familia al interior del país. En las estaciones de servicio del Club a las que tuve que acudir fueron muy amables con nosotros, e incluso tuve oportunidad de conocer en esos lugares familiares con mi mismo apellido, que eran socios del A.C.A., y son fervientes admiradores de esta gran asociación.

Por intermedio de esta sección de AUTOCLUB "Nos escriben los lectores", les hago llegar mis más calurosas felicitaciones.

ROBERTO MARIO CORIA
Pichincha 2110, Dpto. 9
Capital Federal

Señor Director:

Soy una entusiasta y asidua lectora de la revista "AUTOCLUB", que usted tan dignamente dirige.

Las notas de gran actualidad como así también los relatos históricos y los comentarios de viajes por el mundo entero, escritos de manera sencilla y amena, son leídos con gran entusiasmo.

La Revista AUTOCLUB cumple eficazmente su misión informativa y orientadora, instruye a la vez que deleita; anima y predispone el espíritu al viaje cómodo y seguro.

Para los que no pueden realizar momentáneamente viajes por todas las rutas del mundo, proporciona con la lectura de sus interesantes artículos, momentos de sano regocijo y esparcimiento, llevando a la imaginación por lugares de infinita belleza y de inesperadas sorpresas.

Es por todos estos motivos, deseo hacer llegar a usted y por su intermedio a esa digna comisión las felicitaciones y el anhelo de mucho éxito.

NELLY QUIROGA DE AREVALO B.
Laprida 114, Oeste
San Juan

Señor Director:

Deseo hacer llegar a esa Dirección mis felicitaciones a AUTOCLUB, la revista del A.C.A. Pocas veces se puede poseer una revista tan completa y tan interesante.

LORENZO GIAYETTO FERRERO
Socio Vitalicio N° 3227
Caseros 163
Santiago del Estero

Señor Director:

Quiero hacerle llegar mis muy efusivas felicitaciones por el éxito que ha logrado la revista AUTOCLUB, éxito y acierto que se manifiesta en la atracción e interés de los que somos sus ansiosos lectores.

Particularmente, constituye una nota digna de atención el viaje imaginativo de sus páginas por la vasta geografía del país, que alienta el turismo nacional y ayuda a comprender a los argentinos la magnitud de nuestras posibilidades.

No menor atención despiertan las colaboraciones que sobre temas de interés se extienden sobre asuntos de carácter general que hacen a la mayor atracción del lector, tanto por la variedad como por el trato culto y ajustado del escritor.

Es esa prosa amable y preocupada en satisfacer de una u otra manera los fines de la Institución, el motivo que me mueve a escribir, para seguir alentando al señor Director en la laboriosa función de su desempeño. Por todo esto, reciba usted la reiteración de mis felicitaciones.

LUIS MARIA CODORO MACIAS
Cuba 2425
Capital Federal

Señor Director:

Creo cumplir con un deber de estricta justicia haciéndole llegar mis más efusivas felicitaciones por la importancia, calidad e interés que ha adquirido y despertado la Revista AUTOCLUB de su digna dirección.

Socio Vitalicio N° 8245
ATILIO FAGGIONI
Moreno 2145, 7º, 30 "A"
Mar del Plata

¿LE SOBRA UN PESO?

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para formular por su intermedio un pedido a los socios del A.C.A.

Soy maestra de la escuela N° 44 de Santo Tomás, Neuquén, y a esta escuela concurren 60 alumnos provenientes de familias de la más humilde condición; la mayoría de ellos debe caminar más de 50 cuadras para llegar y algunos ni siquiera desayunan.

Por eso me atrevo a pedir ropa o calzado usado, así como lápices y cuadernos.

También me atrevo a decir que si cada socio de esa magnífica Institución colaborara con 1 solo peso, podría ser posible dar almuerzo a los alumnos hasta la terminación de las clases (31 de mayo).

Como el correo es a caballo, cualquier donación ruego sea enviada a CASA BURCHICO (para Escuela 44), ZAPALA.

M. E. FERNANDEZ DE GILARDI
Santo Tomás, Neuquén.

CABALLEROS DEL CAMINO

Señor Director:

Cerca del aeropuerto de Ezeiza, el coche que manejaba sufrió un desperfecto en el motor y me quedé en el medio del camino, pasando un largo rato de angustia, pues no entiendo nada de mecánica, ni los curiosos que se acercaron tampoco, y la noche se venía encima.

Enhorabuena, un señor me ofreció sus servicios, no obstante estar muy apurado por un compromiso en la Capital. Digo esto porque tiene doble mérito.

Al descubrir una pérdida de nafta sacó el filtro de aire y observó que el cañito de nafta no ajustaba debidamente en el carburador, subsanándolo de inmediato, con elementos y herramientas que llevaba en su coche. Puesto en marcha el motor, andaba ahora perfectamente. Imagínese mi alegría.

Esto no tendría mayor importancia

si no lo sumáramos a la gran cantidad de gente que este señor ayuda a salir del mal momento, pues en la conversación surgió que es habitual en él hacer este tipo de servicios, desde que adquirió los conocimientos adecuados en la Escuela de Mecánica del A.C.A.

Debe llenar de orgullo a esa Institución saber que de esa Escuela salió esta persona, que con capacidad y buena voluntad está haciendo tanto bien a los que se encuentran desamparados en caminos donde nadie les puede dar una mano, motivo por el cual desearía que como premio se publique en la revista AUTOCLUB una felicitación a este caballero del camino, que dijo llamarse Arbizu. Es una deuda que tenemos con él todos aquellos que él nos ha ayudado y el deseo de que ese premio lo aliente a seguir con sus buenos servicios y que sirva de acicate a los demás automovilistas del país.

Vaya también mis felicitaciones al señor presidente del A.C.A. por haber creado la Escuela.

MARIA DELIA FRANCO
Valentin Alsina 992
Hurlingham, Bs. As.

"OLVIDO A LOS CHECOS..."

Señor Director:

Muy interesante es la colaboración del amigo saenzpeñense, que en la página 82 de AUTOCLUB, número 38, dedica a la segunda capital del Chaco; pero olvidó a los checoslovacos, que fueron los primeros pobladores que pisaron tierras de la zona, y que hasta hoy forman el 80 por ciento de ese crisol de razas, y a ellos se debe en gran parte la contribución tesonera y abnegada para que Presidencia Roque Sáenz Peña llegara a ser lo que es ahora: La orgullosa capital del oro blanco.

LEOPOLDO DUFFEK
Un amigo de AUTOCLUB

PINCHADURAS DE NEUMATICOS

Señor Director:

Yo conozco Europa y puedo asegurarle que allí se riega las calles con las bocas de riego a manguera, con la presión de las mangueras de bomberos, 3 y 4 veces por día (horas 3, 10, 16 y 19).

Y hay el mismo público por las calles que aquí, porque la población (densidad) por km² es la misma o mayor.

Lo hacen los municipios y va incluido en el servicio de lavado, barrido y limpieza (y alumbrado), y no sólo en las capitales.

Este preámbulo viene al caso por el porcentaje de pinchaduras de las cubiertas de los automóviles que sufrimos en nuestra ciudad, donde apenas hay riego; haga comparar la proporción de auxilios por pinchaduras de gomas de los Automóvil Clubs españoles, franceses, alemanes, italianos, suecos, etc. y verá la proporción y diferencia con el nuestro. Por supuesto, no podemos preguntarle eso a los gomeros, porque a ellos les conviene la suciedad en las calles.

JUAN OLIVERAS
Socio Plenario N° 291.652
Nahuel Huapi 5666
Capital Federal

PROCEDER ENCOMIABLE

Señor Director:

Estando con mi familia en el Centro Turístico del Delta el día 20-1-68, extravié un reloj con malla de oro que

sinceramente pensé que no iba a recuperar jamás. Sin embargo no fue así, ya que por intermedio del señor Luis Cabañes, encargado de la Guardia de ese día, se enteró el señor José Ricardo Martinelli, socio plenario N° 299876 de lo ocurrido, llevándose personalmente el reloj a mi domicilio, dado que era él quien lo había encontrado.

Al quererle ofrecer una recompensa no me la aceptó, lo que resalta más la actitud de este socio que es un caballero al que no hay palabras para agradecerle el gesto tenido. Lo mismo ocurre con el personal de Guardia que vivió mi inquietud y ayudó para que lograré recuperar el objeto perdido, que si tiene valor material también tiene profundo valor espiritual por ser un recuerdo, ya que fue un regalo hecho a mí por mi padre hace 25 años.

MIGUEL ROBERTO VENTURA
Socio Plenario N° 221.022
Charcas 5027, Capital.

VOLVIENDO A YAPEYU

Señor Director:

En el número 35 de AUTOCLUB se publicó una carta que firma el doctor José Nazario Gómez de la que tan sólo ahora me entero, y que se refiere al significado que, según el autor, tiene el nombre "Yapeyú". En ella se afirma que "existen varias traducciones de la palabra de referencia, y ello se debe a que en la provincia de Corrientes, en la parte norte de la misma, hasta el río Corrientes, se habla todavía un dialecto del guaraní, que no es el idioma guaraní que se habla en la república del Paraguay, idioma oficial de aquel país". (Sic.)

T mi juicio, esta afirmación sobre el motivo al que obedecen las distintas traducciones de la voz en cuestión es inaceptable, puesto que no sólo correntinos, sino también destacados guaranistas paraguayos —entre ellos, Anselmo Jover Peralta, profundo conocedor del idioma— han dado varias posibles traducciones, como se ha hecho notar en el trabajo publicado en el número 28 de AUTOCLUB.

Lo que sí debe aprobarse decididamente es eso de "que conviene saber en lo posible" el significado exacto de la palabra Yapeyú, no sólo por ser el nombre del pueblo natal de San Martín, sino por haber sido también esa población la más próspera y la que desempeñó en su tiempo, en muchos aspectos, el papel más relevante de las treinta misiones (no siete, como dice equivocadamente el doctor Gómez) fundadas por los jesuitas y de las que éstos fueron extrañados, en efecto, por orden de Carlos III fechada el 27 de febrero de 1767 (no 1776) y que, en Yapeyú, tuvo ejecución, en julio de 1768, después de la cual, el pueblo siguió viviendo con el nuevo régimen civil y religioso previsto para todas las que fueron hasta entonces misiones jesuíticas.

ADOLFO E. PACHECO
Sarandí 626, 1° A.
Capital Federal.

UNA RUTA OLVIDADA

Señor Director:

Hablar de la Ruta Nacional 7, denominada Gral. José de San Martín, es hablar de uno de los caminos más importantes del país, teniendo en cuenta que une la Capital Federal con las provincias de Cuyo, atravesando en su extenso recorrido otras tres importantes provincias: Buenos Aires, Santa Fe y

Córdoba. Pero a pesar de su indiscutible importancia, está olvidada en parte, y digo esto porque son varios los tramos que carecen de pavimentación, tales como el de Junín (Bs. Aires) hasta Villa Mercedes (San Luis), tramo este que comprende más de 800 kilómetros de pésimos caminos de tierra que dejan bastante que desear, ya que es muy frecuente, en épocas de lluvias, ver metidos dentro de lagunas y pantanos a muchos vehículos. Parecidos malos tramos abundan en el trayecto entre Rufino (Santa Fe) y Justo Daract (San Luis).

Se han realizado muchas gestiones, desde hace varios años para remediar esa situación, e inclusive está constituido un organismo denominado "Comisión Interprovincial Ruta Internacional N° 7", que cuenta con más de treinta subcomisiones en distintos pueblos de las provincias afectadas; pero hasta la fecha esas gestiones no han dado frutos, simplemente, no han pasado de promesas.

JOSE ELIA
Socio Activo N° 174.341
La Cautiva, F.N.G.S.M.

RELACION DE CUITAS

Señor Director:

Deseo unir mi voz a la de los que, desde todas partes, afirman a coro que AUTOCLUB es una excelente manera de tener informados y unidos a los socios del A.C.A.

Pero, y siempre habrá peros, mas esta vez no son imputables a ustedes ni a sus eficaces colaboradores, sino a los anunciantes: Salvo una muy honrosa excepción, en tres años no he conseguido que casa alguna conteste a mis cartas solicitando informes sobre artículos, implementos de camping, trailers, etc., que promocionan.

Esperando que esta relación de cuitas sea de alguna utilidad, saluda a usted muy cordialmente.

DR. C. SVEND VENNING NIELSEN
Socio Activo N° 151.665
Reconquista 2737
Necochea, Pcia. Bs. As.

MONTE MAIZ, CENTRO VITAL

Señor Director:

Cuando apareció en AUTOCLUB el artículo "Monte Maíz, Capital del ganado porcino", los que no conocían la localidad indagaron su ubicación y su importancia. Ahora, cuando apareció el aviso que se publicó en casi todos los diarios de la República anunciando la inauguración de una moderna e importante fábrica de discos para maquinarias agrícolas y en el que se indicaba esa ubicación con una síntesis esquemática del mapa de la provincia de Córdoba, ya habrán podido apreciar algo de la importancia que está logrando esta localidad, con su progreso acelerado y las obras importantes que se están convirtiendo en realidad con la colaboración de la población y también, indirectamente, con el apoyo de las autoridades locales y de la provincia.

El 28 de octubre de 1967, casi al cumplirse los 65 años de su nacimiento, el pueblo de Monte Maíz ha visto colmadas algunas de sus aspiraciones, propiciadas por todo su pueblo, representado por las fuerzas vivas y solamente con el propósito de lograr el progreso de esta casi ciudad en expansión.

Ese día se designó un tramo de la ruta pavimentada que cruza el pueblo con el nombre del gran americano John F. Kennedy; se colocó la piedra fundamental del aeródromo en construc-

ción, que tendrá una pista superior a los 1.400 metros; además, en el mismo lugar se proyecta construir una parada de ómnibus y posiblemente un motel para hospedaje.

Se inauguró la fábrica de discos Ingersoll-Agrometal SACI, que se considera la más grande y moderna del mundo y en cuya sociedad aportan capitales, en montos iguales, Agrometal SACI y la Ingersoll Products, División de Borg Warner Corporation, de Chicago.

Monte Maíz tiene desde 1955 una sucursal del Banco de la Provincia de Córdoba, que está considerada entre las más importantes de esta institución por las operaciones que realiza.

Poseemos tres escuelas primarias oficiales: nacional, provincial y "Mamerto Esquiú", y el colegio secundario "Sagrado Corazón", de donde ya salieron docentes, profesores y peritos mercantiles; éste cuenta con edificio propio, pagado por el pueblo y es apoyado por personas que lograron su propósito cuando parecía una fantasía imposible. También funciona una escuela particular, de destacada eficiencia.

No olvidemos los dos clubs deportivos: Lambert y Argentino, con sus sedes en terminación y sus amplias instalaciones deportivas; el Tiro Federal "General Arana", que cumple su labor propia para la juventud y los afectos al tiro ciudadano.

Está, como en todo pueblo, la sociedad que fundaron los italianos y que sigue, entre otros fines, practicando la mutualidad.

Confiamos en que el Automóvil Club Argentino, con el apoyo de los pobladores locales y atendiendo al progreso de la zona, pueda instalar oportunamente una estación de servicio; justamente podría ser en el lugar próximo al aeródromo, parada de ómnibus, etc., sobre la misma Ruta 11, por la que queda unida Córdoba con Rosario y la Capital Federal pasando por Firmat y Colón.

JUAN NEGRINI
(Delegado del A.C.A.),
Monte Maíz, Córdoba.

UN GRAVE PELIGRO

Señor Director:

Existe en esta localidad en el lado Este, una gran laguna de petróleo, cuyo caudal se va formando con el combustible sobrante de las máquinas del F.C. Gral. Roca, la que se encuentra al aire libre y constituye un serio peligro por el material inflamable que contiene y por estar ubicado el depósito cerca de una colonia de casas pertenecientes al personal ferroviario.

Cuando se limpian las locomotoras para destinarlas a reparaciones, el combustible sobrante de las máquinas se arroja en el lugar mencionado y luego, en forma periódica, se quema, cuyo incendio provoca gran alarma en la población, concurriendo los bomberos por la gran humareda que ocasiona y por las enormes llamas que se producen, situación ésta que se mantiene durante varias horas con gran inquietud y zozobra del vecindario de la zona. Sería interesante ver si no se le podría dar otro destino a este combustible y evitar de esa manera la incertidumbre y la alarma que esta situación acarrea, cuyo procedimiento de quemar el petróleo en plena población es unánimemente censurado.

PEDRO MARZORATI
Secretario Comisión Vecinal Remedios de Escalada (O) FNRR
Gral. Alvarez 310
R. de Escalada, Bs. As.

ESTAMPAS ARGENTINAS

Por
ANA EMILIA LAHITTE
Para Autoclub

MARAVILLAS Y PROBLEMAS DE LAS CATARATAS DEL IGUAZÚ

CONOCERLAS es un privilegio que justifica una vida. Muchas dimensiones del alma se ahondan y perfeccionan en el ejercicio valorativo de la belleza; y el Parque Nacional de Iguazú resulta prueba definitiva: dueño de fastuosa riqueza vegetal —esmeradamente cuidada—, llegará a ser, con el tiempo, un modelo en su género. Cuando haya hoteles con capacidad suficiente para el gran turismo mundial —como ya se proyecta—, Iguazú ayudará a descentralizar la elección obsesiva de Mar del Plata - Córdoba - Mendoza - Bariloche, que limita a los argentinos dentro de la maravilla que es su propio país, de punta a punta.

Al cruzar al Brasil, se tiene idea de lo que abarca, realmente, un

Al pisar el territorio brasileño, mirando hacia el nuestro, el horizonte se nos viene encima, volcado en saltos de agua totalmente indescriptibles.

centro internacional de turismo: Foz de Iguazú, con su rosada construcción colonial extendida entre palmares, saluda, desde la otra orilla, a los recién llegados al viejo y confortable hotel *Cataratas*, seguro de que al día siguiente, a más tardar, cruzarán el río, en su busca.

Por algo los brasileños dicen que *nosotros ponemos la hermosura y ellos el balcón...* Es exacto: al pisar su territorio y volver la cabeza hacia el nuestro, el horizonte se nos viene encima, volcado en saltos de agua totalmente indescriptibles. Aquello anonada. (Y se da gracias

a Dios por el don de la vista que, aunque sea por instantes, capta aquel milagro de la Creación.) En perspectiva, vemos por fin a la Argentina como no la habíamos visto nunca desde nuestro suelo: aquello es *nuestro* país, aquellas son *nuestras* famosísimas Cataratas del Iguazú.

Superada la euforia, cedemos paso a la justa admiración por el espléndido hotel brasileño, con el gran parque cubriendo las barrancas, con su trazado a distintos niveles, aprovechando lo abrupto del terreno; con senderos sinuosos, escalinatas y puentes, terrazas y miradores es-



tratégicos, balaustradas y descansos, que hacen posible la contemplación ininterrumpida durante más de una hora de recorrido. Culmina el asombro en la *Garganta del Diablo*, fragorosa y terrible.

Sí, nos repetimos, aquel es *nuestro* país, dueño y señor de una de las maravillas del mundo. Pero, ¡qué pocos llegan a conocerla!... Eso es lo que duele, lo que preocupa. Misiones, en pleno, es una provincia que hay que promocionar al máximo, hasta convertirla en punto de mira universal.

Conocer la patria equivale a nombrarla con todas las letras; enamorarse de la propia tierra es quedar ligado a ella con el más perdurable de los lazos. Y resulta absurdo que, nada menos que en la época que nos ha tocado vivir, todavía sea problemático que nuestros estudiantes conozcan el interior de la República, como es necesario, indispensable, que lo hagan. Pero ése es otro tema, que tocaremos aparte.

Lo peligroso es que, al regreso de los viajes, solemos hablar con sentido de tarjeta postal. Aún como publicidad, el sistema resulta inactual. *Aquí ahora*, hay que desnudar el pro y el contra de los seres y de las cosas; la gente exige el impacto de la verdad y responde más al contraluz que al encandilamiento. Por eso vamos a cuestionar, sería, constructivamente, algunos aspectos de un viaje por tierra a las Cataratas del Iguazú.

Decimos *por tierra*, pues ésa es la vía ideal para el viajero que desee conocer, palmo a palmo, el estupefahendo territorio misionero. En tal caso, si no se dispone de auto, los ómnibus de la línea podrán trasladarlo desde Posadas al Parque Nacional... ¡siempre y cuando las lluvias no dispongan lo contrario! Si ello ocurre, aconsejamos no insistir a no ser que se quiera quedar aislado en medio de la selva y, después de tres o cuatro días de odisea, llegar a destino con algo que contar a los amigos. ¡Caminos, caminos, faltan caminos!

Nosotros, precavidos, nos resignamos al salto mecánico del avión y, vislumbrando a duras penas el mapa en relieve que nos escamoteaba emoción y paisaje, avistamos, en pocos minutos, el aeródromo de Iguazú. (Aerolíneas Argentinas, con su excelente servicio, conducía desde Buenos Aires a un contingente alemán avezado en travesías internacionales; en el fondo experimentábamos un legítimo orgullo por lo que habríamos de ofrecerles, capaz de superar cualquier compa-

ración.) Ya sobre los primeros saltos, la máquina se inclinó levemente e hizo un vuelo circular, para que los pasajeros se iniciaran en la contemplación del arco iris de espuma que se adelanta al fragor de las aguas. Un ¡Ahhhh!... en varios idiomas atravesó el clima especial creado por el suspenso del aterrizaje. Entonces nos saludó el precario, modestísimo aeródromo, entre pajonales...

Ingenuo sería tratar de describirla. Cada ser humano que pasee su asombro por aquellas latitudes reaccionará de diferente manera. Pero al principio me atrevo a afirmar que lo que más llama la atención es la falta de silencio. Luego, uno se puebla de color. Y se echa a caminar por aquel jardín desconocido que las mariposas enormes florecen en los aires, simulando flores; que las flores coronan des-



Los pocos que llegan a conocer las maravillas de nuestro Iguazú, ven culminar su asombro en la Garganta del Diablo, fragorosa y terrible.

Una vez más surgieron nuestros *porqués*, sin obtener respuesta que justifique, a través de las décadas, esa falta de impulso oficial para *nuestro* turismo, el turismo argentino. Nos consta que Misiones lucha, en la medida de sus fuerzas y con gran éxito, por superar problemas mayores; por lo mismo urge *poner el hombro* para que surja, de una buena vez, en la medida de sus excepcionales posibilidades; podría constituirse en inagotable fuente de divisas, además de representarnos, ante el mundo, con el paraíso habitable de su naturaleza prodigiosa.

de la copa de los árboles altísimos, esas copas que son, en sí mismas pequeñas selvas, pues allí donde las plantas acostumbran a comunicarse con el cielo brota un límite intermedio, exótico, formado por diferentes especies de parásitos vegetales y filodendros que echan hacia abajo la catarata menor de sus raíces, entre lianas y nidos de pájaros.

Todo circundado por las voces ininterrumpidas del abismo y por el vaho constante que esfuma las imágenes, volviéndolas aún más irreales. Todo limitando el noroeste bellísimo de la patria. •

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
**GUSTAVO
GARCIA
SARAVI**

Para Autoclub
Fotos de J. Giralt Font



La vereda de los números pares de la breve calle Florencio Balcarce. En el número 80, que es la segunda casa de la derecha, con amplio balcón saliente, Rafael Alberto Arrieta escribió, entre otros, el *Soneto de la Rosa*.

Florencio Balcarce

DEBIERA haber un inspector municipal —o, mejor dicho, una inspectora bonita— en cada uno de los extremos de Florencio Balcarce, con la obligación expresa de exigirle a todos los automovilistas o transeúntes —como en el juego del “Martín Pescador”— la lectura de un poema de Rafael Alberto Arrieta y otro de Conrado Nalé Roxlo.

Y entonces sucedería que el hombre del portafolios, el agresivo, el apurado, el banquero, que lleva pagarés y recibos en los bolsillos, no tendría más remedio que detenerse unos segundos y, sonrojándose hasta los huesos y poniéndose en actitud especial, decir, por ejemplo, las palabras que no pronuncia desde la adolescencia: *Soneto de la Rosa*:

*Sobre la mesa en que mi verso nace
para cantarla, silenciosa expira
y su ancha y roja túnica deshace
como esparciendo el fuego de una pira.*

*Desprendidos jirones de su estrofa
caen al soplo de insensible viento
y la desnudan cerca de la estrofa
que nutre y viste su divino aliento.*

*Ya palidece el día y en la estancia
donde la claridad se hace fragancia,
muere la rosa, enciéndose la estrella...*

*Mi alma recoge su postrer dulzura
y labra su piadosa sepultura
este soneto que nació por ella.*

Únicamente después de cumplir con este requisito podría seguir adelante. Y la bella inspectora municipal guardaría con una sonrisa los papeles para las multas.



La otra vereda de la calle Florencio Balcarce. En el número 15, que es la casa en cuya puerta aparece una dama, vive Conrado Nalé Roxlo, el tan periodista como poeta, autor de *El Grillo*.

Claro que en la otra esquina debería repetir la ceremonia. Y el poderoso ejecutivo, el personaje con sombrero y guantes, el propietario de vaya a saberse qué poderes, estaría obligado a redescubrir la hermosura por segunda vez, y si no quiere quedarse en Florencio Balcarce para siempre, recitar como un niño el memorable *El Grillo*, de Nalé Roxlo:

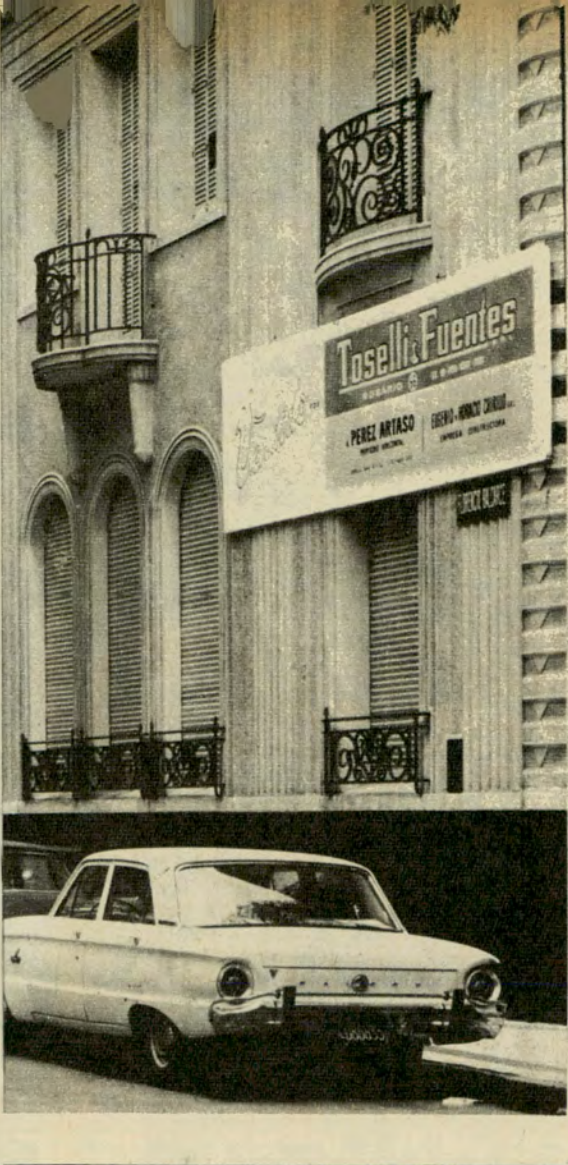
*Música porque sí, música vana
como la vana música del grillo,
mi corazón eglógico y sencillo
se ha despertado grillo esta mañana.*

*¿Es este cielo azul de porcelana?
¿Es una copa de oro el espinillo?
¿O es que en mi nueva condición de grillo
veo todo a lo grillo esta mañana?*

*¡Qué bien suena la flauta de la rana!...
Pero no es son de flautas: en un platillo
de vibrante cristal de a dos desgrana*

*gotas de agua sonora. ¡Qué sencillo
es a quien tiene corazón de grillo
interpretar la vida esta mañana!*

Esta ya larga y fantasiosa introducción, que incluye afortunadamente dos sonetos, halla su explicación en los siguientes párrafos del autor de *Claro desvelo*, que sirve como prólogo al libro *Lejano ayer*: Rafael Alberto Arrieta vive en la calle Florencio Balcarce N° 80, y yo en el N° 15. Desde el balcón de mi casa veo la fachada de la suya y, con un poco de imaginación, los lomos de sus libros cuidadosamente ordenados en los plúteos de su espaciosa librería,



una de las bobliotecas particulares más escogidas y ricas del país, donde pueden hallarse centenares de ejemplares inhallables, especies casi extinguidas, que despiertan la pasión del bibliófilo y el amor del estudioso.

Vale la pena seguir de la mano del humor y el conocimiento de Nalé Roxlo: Como ya dije, escribo especialmente para los lectores del futuro, siempre ávidos de la "petite histoire". La historia menuda de la calle Florencio Balcarce — que algunos espíritus denigratorios llaman pasaje, por ser angosta y no tener más que una cuadra — no lo es tanto si nos atenemos a sus reducidas dimensiones. Nace dicha calle en el parque Rivadavia, penumbroso de árboles viejos y amoroso de jóvenes parejas, y muere, cortada por antiguas casas y añosos paraísos, como por un telón de fondo teatral. Haré crónica al modo en que Mesonero Romanos la hizo de las calles de Madrid.

El escritor-grillo continúa: En la casa de la calle Yerbal, que la limita, vivió el coronel Graneros, quien por muchos años fue jefe ejemplar de nuestros bomberos. En la acera de enumeración par, donde vive el poeta que justifica estas precisiones, tuvo la suya un matrimonio Faggionato, con cuya hija se casó un joven y brillante abogado que vino a compartir el hogar de sus suegros y llegó a ser presidente de la República. Su nombre, Arturo Frondizi. En el N° 81 reside el sabio entomólogo doctor Eduardo del Puente. A pocas puertas de la mía vivió y prosperó el marsellés Feliciano Brunelli, músico dedicado a ex-

plotar nuestro indefenso folklore. Que de todo hoy en la viña del Señor.

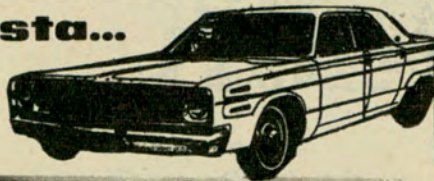
Nalé Roxlo no puede con su genio y terminó así su historia menuda: El nombre de la calle se debe, como tantas cosas, a un malentendido, según paso a demostrarlo. Durante muchos años se llamó Videla Dorna. Era un nombre breve, eufónico y con un saborcillo a guía social que no desagradaba a las niñas de la cuadra. Pero un día las autoridades municipales decidieron cambiarlo por el tenebroso y cálido de África. Arrieta, con gesto autoritario, de gran señor, ordenó a los munícipes que metieran chapas en bolsa, y fue obedecido. Enteradas las autoridades de la airada protesta del poeta y respetuosos de su prestigio, le preguntaron qué nombre

deseaba para su calle. Por toda respuesta, mi vecino les mandó un ejemplar de su "Florencio Balcarce", de reciente aparición. Y aquí viene el malentendido. Se le yuso a la calle Florencio Balcarce, a secas, cuando lo que correspondía era "Florencio Balcarce por Rafael Alberto Arrieta. Edición de Julio Suárez, 1939".

Creo que es en la famosa recopilación de Montaigne donde el francés, curándose en salud, hace la cita de un griego que al referirse a otro, expresa que si se le quitara a la obra de éste los conceptos ajenos, su publicación no sería más que una larga suma de páginas en blanco. Yo, por las dudas, mientras camino por Florencio Balcarce, repito la cita de la cita, y me quedo conforme. •

sr. automovilista...

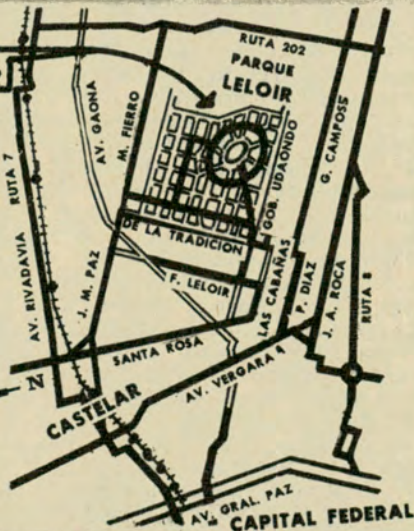
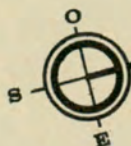
visite



AQUI LO ESPERAMOS ...

**VENTA
PARTICULAR
EN
MENSUALIDADES**

INFORMES



...sigalo a Luchetti

DE LA CORPORACION DE REMATADORES Y DE LA CAMARA ARGENTINA DE EMPRESAS VENEDORAS DE TERRENOS

SUIPACHA 58, 35-0179 - 0903

P. A. 101 - 39,40 y 44 - 67

BUENOS AIRES EN RELIEVE

DE BELGRANO A LA COSTANERA SUR

Por VIOLETA VALLS

Para Autoclub

Fotos de Aníbal Aparicio

BUENOS Aires tiene una avenida aristocrática, donde las residencias presentan similar arquitectura. Profusa arboleda le confiere a la misma el inconfundible estilo que caracteriza al barrio de Belgrano. Esta calle es Avenida de Los Incas, vía que elegimos para acercarnos a las barrancas.

En las dos plazoletas, existentes entre Superí y Corregidores, detenemos la marcha para fotografiar dos mármoles: *Gladiador Borghese* y *Púgil Damoseno*, reproducciones adquiridas por la Municipalidad para embellecer este paseo.

A cuatro cuadras de allí, junto a la estación de Belgrano R., hay una *Maternidad* realizada por el escultor Lombardo Pietro Tenti, quien fue un autodidacta, Naturalizado argentino, muchas de sus obras merecieron premios importantes en los salones anuales y se conservan en el Museo de Bellas Artes de Buenos Aires, en Rosario, Santa Fe y Paraná.

Proseguimos nuestro itinerario hacia las barrancas de Belgrano. La topografía de la plaza del mismo nombre ha sido bien aprovechada para el emplazamiento de diferentes esculturas. El creador de nues-

Reproducción de la estatua de la Libertad, de Nueva York, que pocos saben que está en las barrancas de Belgrano.



Púgil Damoseno, reproducción ubicada en Avenida de los Incas y Superí.



Maternidad, del escultor italiano Pietro Tenti, ubicada en la Plaza Castelli.

tra bandera tiene su homenaje en el busto realizado por el uruguayo Lucio Fontana. Nuestro conocidísimo Perloti es el autor —por su parte— del busto de San Martín ubicado en otro sector del paseo, junto a la empalizada circular. En lo alto de la barranca descubrimos una simpática reproducción de la estatua de *La Libertad*, existente a la entrada de Nueva York. La edificación que le sirve de telón de fondo le resta importancia, aunque no belleza.

Hacia el límite con Juramento, un bronce de Correa Morales —nuestro primer escultor cronológicamente— recuerda al presbítero Alberti. Pero lo que capta nuestro interés, sin duda alguna, es una fuente que cuyos datos no figuran en el archivo municipal. Por ello nos permitimos, el fotógrafo y yo, bautizarla *La mujer del cántaro*.

Dejamos atrás barrancas de Belgrano. Enfilamos hacia el Este, con la intención de recorrer el Balneario Sur en procura de nuevos mármoles y bronce.

Al llegar a la famosa fuente de Lola Mora, buscamos lugar para estacionar. Mientras el fotógrafo se

decide por la cámara que va a utilizar, cruzo a observar de cerca esas mórbidas y blancas Nereidas. Sobre un pilar de piedra se erigen dos desnudos femeninos: uno es una sirena. Encaramada en una valva está la tercera figura femenina. Tres desnudos viriles ubicados en la base —una valva más grande— sostienen por las bridas a otros tantos corceles con cascos alados.

La fuente no estuvo siempre aquí. Cuando nuestra escultora la trajo de Italia, halagada por los elogiosos comentarios de Gabriel D'Annunzio y de personajes de la nobleza, la obra se emplazó en el Parque Colón. Pero la censura local pudo más que el arte. Resultado: urgente mudanza a un lugar menos concurrido. Desde entonces han pasado unas cuantas décadas.

En el extremo del espigón del balneario, un bronce immortaliza la hazaña del *Plus Ultra*, aquel famoso vuelo que muchos porteños presenciaron y que hoy forma parte del álbum de recuerdos de los años locos. El heroísmo de Luis Viale también tiene perenne gratitud en la forma de otro bronce, cuyo autor fue Eduardo Tabbachi.

Mujer con cántaro, que forma parte de una fuente situada en las barrancas de Belgrano.



A pesar de la magnitud de su arquitectura y la complejidad de figuras que lo componen, el *Monumento a España*, sito en las proximidades, es una obra que muchos porteños desconocen.

Esta obra fue encargada en 1911 por la Comisión del Centenario y se inauguró en 1937. Perteneció al escultor argentino Arturo Dresco y está realizada en granito rojo lustrado y bronce. Sobre el frente y parte baja se observan las figuras de Isabel la Católica y Cristóbal Colón. La cronología desde el descubrimiento de América hasta los virreinos está sintetizada en las figuras de Pedro de Mendoza, Garay, el padre Las Casas, Irala y Alvar Núñez, en la parte anterior. En el contrafrente —y de derecha a izquierda— puede verse a Vértiz, Cevallos, Solano y Hernandarias. En el segundo grupo aparecen los virreyes Del Pino, Cerviño y Cisneros. Por el lateral derecho, Maga-

tua, es también un solo bloque de 25 toneladas.

A sus pies, en la parte frontal, se halla el grupo escultórico que simboliza la salida del puerto de Palos, el 3 de agosto de 1492. Una figura sostiene una lámpara votiva: es España. Hay otras que representan el Genio, el Océano, la Fe, la Justicia, la Historia, la Teoría y la Voluntad. La escena del juramento ante los Reyes Católicos está en bajorrelieve, a un costado.

Todo este magnífico trabajo fue realizado por el plástico italiano Arnaldo Zocchi. Una idea de la importancia de la obra puede dársela su precio en metálico: un millón doscientos mil pesos, en el mes de junio de 1921. Su otro valor, el que lo consagra como escultura de clásica belleza, no puede medirse con la misma unidad, a pesar de los años y de la inflación, que también alcanzó a las obras de arte. •



Las Nereidas, de la discutida fuente de Lola Mora, en el Balneario.



Monumento conmemorativo del histórico vuelo del "Plus Ultra".

Detalle frontal del monumento a Cristóbal Colón.

llanes; por el izquierdo, otro navegante: Solís. Coronan el grupo dos figuras unidas que simbolizan a España y a la Argentina, ésta última de pie junto a su madre.

Retomamos la avenida Tristán Achával Rodríguez, en dirección norte. Luego de cruzar el puerto por el puente de la avenida Belgrano, llegamos a la plaza Colón. El monumento que inmortaliza al insigne descubridor de *Las Indias* fue donado por la colectividad italiana, en el año 1921. Fue realizado en mármol de Carrara. La figura central es un solo bloque de seis metros de altura y de cuarenta toneladas. El capitel que remata la columna sobre la que se asienta la esta-



Monumento a España, del argentino Arturo Dresco, ubicado en el Balneario Sur.

EN el pequeño Larousse Ilustrado aparece la palabra *snoob* como sinónimo de vanidoso. Este diccionario está en todas las manos alfabetas. El duque de Bedford en su libro sobre los *snoobs* (*The Duke of Bedford's Book of Snoobs*) asegura que la palabra es una abreviación de *sine nobilitas* (sin nobleza), *s-nob*, usada en la Edad Media en las Universidades para designar a los estudiantes cuyas familias carecían de títulos nobiliarios.

Sea o no exacta, esta etimología, no parece demasiado descaminada. Sólo que ahora el término no se aplica a los estudiantes desprovistos de títulos. Ha tomado un sentido mucho más vasto y abarca diversas manifestaciones de esa modalidad. Hay numerosas variedades de *snoobs* y de *snoobismo*. El social es una de ellas. Pero, además, existe un *snoobismo* en arquitectura, pintura, música, literatura, cine, política, moralidad, inmoralidad, *gauchismo* (aquí), *compadraje* (aquí), *tangomanía* (aquí), *Santelmería* (aquí), *turismo*, *arreglo de flores*.

¿Música? *Boulez*, dirigiendo el concierto para tres orquestas de *Stokhausen*, por ejemplo. ¿Turismo? *Grecia*. ¿Arreglo de flores? *Ikebana* (ha de ser precioso en el Japón; en nuestro país falla). ¿Cine? *Bergman*, *Antonioni*. ¿Política? *Gentes de sociedad* con un pie (el pie vanguardista) en el comunismo, y otro en el más rancio conservadurismo (el pie capitalista). ¿Pintura? La adquisición de pintura abstracta, no figurativa, por compradores que la aborrecen (pero es el *dernier cri*. ¿Qué remedio queda?). No sigo. Me aburre la lista.

Lo dicho no significa que *Bergman* y *Antonioni* no sean cineastas de talento; *Grecia*, una maravilla; *Boulez*, un gran director; *Stokhausen*, un innovador; el *ikebana*, una manera original de disponer tres ramitas en un florero... Se trata de otro asunto. Se trata de una actitud, o de una maniobra adoptada por mucha gente frente a tal o cual cosa, por ocurrírseles que de ese modo conseguirán llamar la atención en arte, o brillar en sociedad, o lo que fuere.

Aspecto social del *snoobismo*

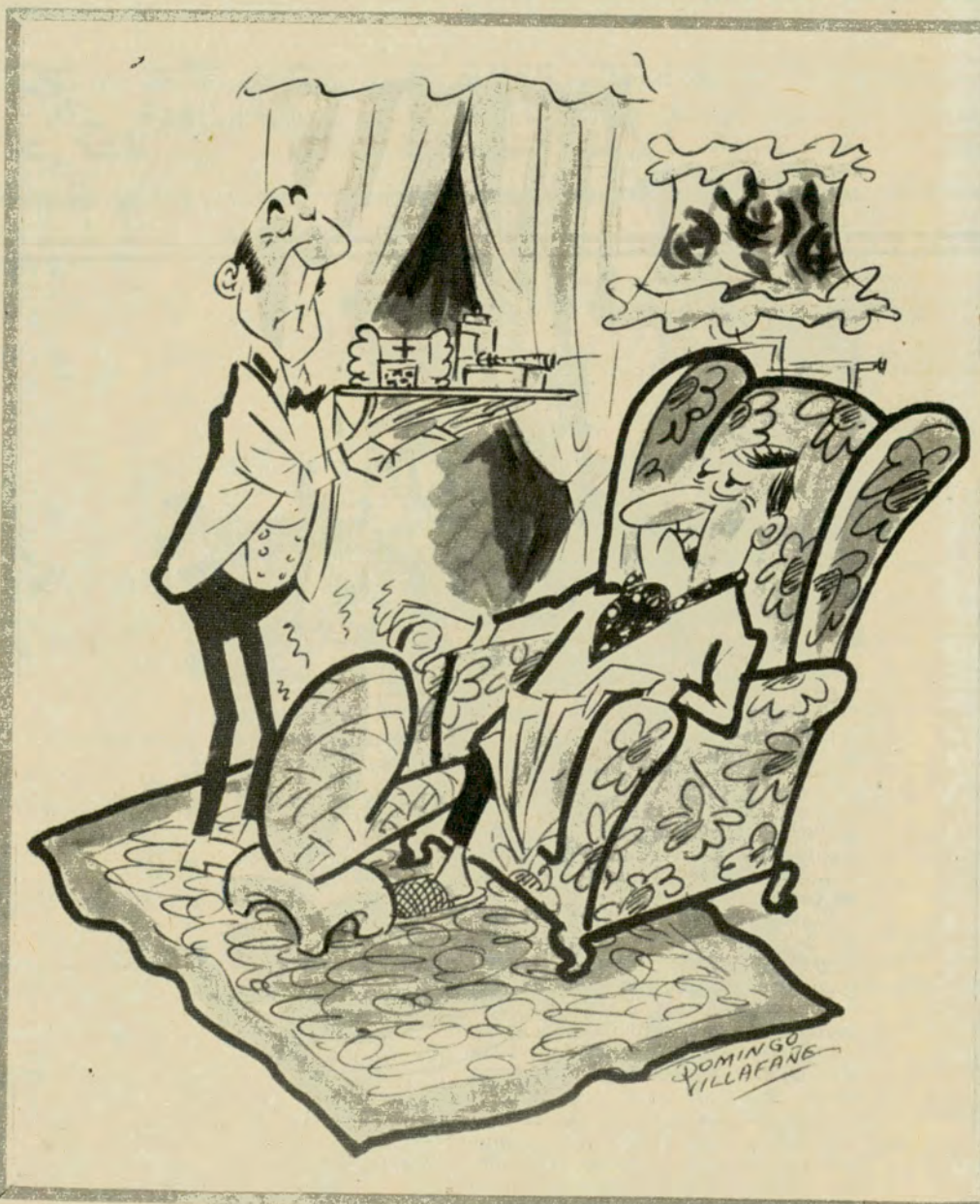
La obra del duque de Bedford se limita al aspecto social del *snoobismo*, y se complace en dar consejos burlones a quienes desean ingresar en el círculo cerrado (bastante entreabierto ya) de la aristocracia británica. Los ritos que conserva y observa esta aristocracia (entreverada con la plutocracia, sea dicho de paso) y las reglas a que se somete y somete a los demás, son bien conocidas por el duque de Bedford. Está en condiciones de guiar al neófito para que no choque o indisponga a ese selecto grupo humano. No se distingue claramente, al leer el libro, qué le divierte más al duque:

EL SNOOBISMO

(Consejos del duque de Bedford a quienes quieren alternar con la aristocracia)

Por VICTORIA OCAMPO

Para Autoclub
Ilustró Villafañe



si el ridículo de los que aspiran a llamarle Johnny, o el de los que se escandalizan de que *cualquiera* se atreva a llamarlo por su nombre de pila.

Hace pocos meses descubrí este libro en Londres. Su comicidad reside en la demostración de que, en nuestro mundo absurdo, ciertos usos y costumbres han de respetarse como cosa sacrosanta, inclusive cuando no lo merecen.

No cometamos una injusticia: las convenciones no son monopolio de la aristocracia. Todas las clases tienen su repertorio de convenciones. En los democráticos Estados Unidos, son igualmente feroces y estúpidas. Ejemplo: se corta al roastbeef (o cualquier carne no contaminada por la aftosa, desde luego) con el cuchillo en la derecha y el tenedor en la izquierda. Pero apenas terminada la operación, el cuchillo se

con la derecha, después de haber dejado en el plato la carne cortada en bocaditos. En los Estados Unidos, no observar esta regla se considera como una falta de educación; pero observarla cuando se está en las Islas Británicas, es una grosería. Sólo es más imperdonable (dice Bedford) tomar café con leche durante el almuerzo o la comida (costumbre yanqui). Supongo que si el comensal armado de un tenedor en la derecha (para la carne) y de una taza de café con leche en la izquierda es el presidente de la Chase Manhattan Bank, no pasa nada. Un Rockefeller tiene derecho a comer como se le antoje. Y también un Ford. Y también un Vanderbilt. Pero que de ninguna manera lo haga Perico de los Palotes.

Una lista muy amplia

Los títulos de los capítulos del li-

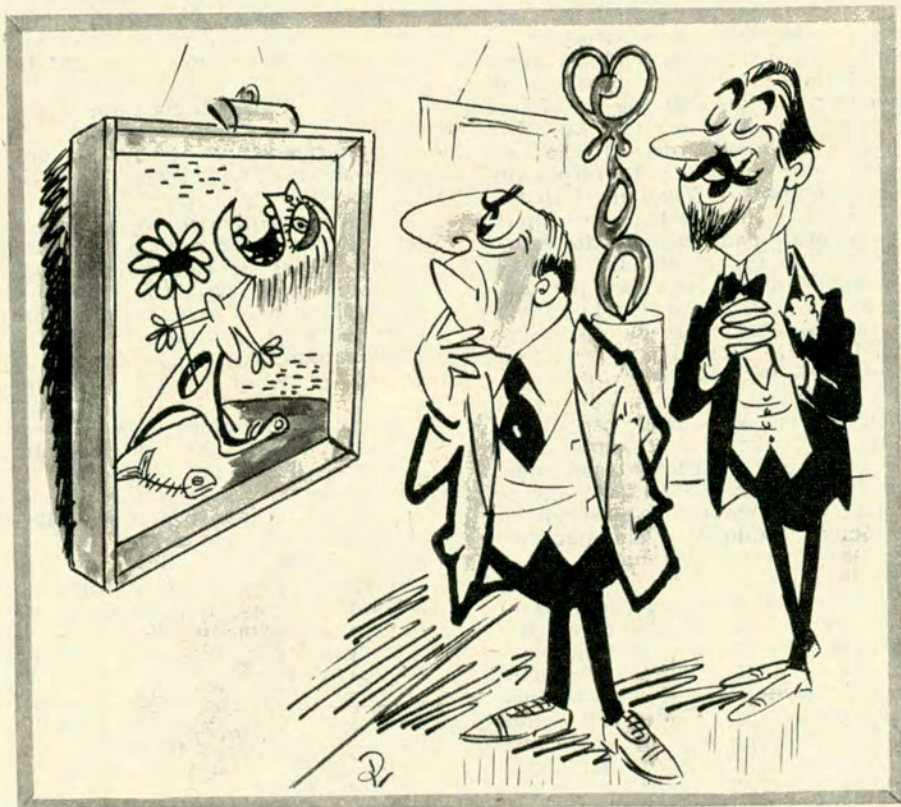
ford desaprobaba (como Thomas Moore) el casamiento de Enrique VIII con Ana Boleyn. Sin embargo (tal era su prestigio), pudo mantenerse en buenos términos con el rey, que no aguantaba pulgas (aunque fueran vaticanas) en materia de casamenterías.

Las informaciones son, pues, fidedignas. Nos advierte Bedford que en tiempos de Tackeray (que también escribió sobre snobismo), era fácil distinguir un gentleman o una lady del común de los mortales. ¿Cómo? Por su indumentaria. Pero incluso estos trajes, llevados por algunos *parvenus*, no podían engañar. En cuanto abría la boca el bien trajeado guarango, mostraba la hilacha, revelaba su origen plebeyo por el vocabulario y el acento. Pero hoy —dice el duque— con la radio y la televisión, cualquier mamarracho que se toma el trabajo de fijarse un poco en lo que oye, puede pronto pronunciar y expresarse como un speaker de la B.B.C. Además, Nancy Mitford ha traicionado a su clase librándose sus secretos en una obra titulada *Noblesse oblige*. Ya todos están enterados, en Inglaterra, de que la aristocracia no dice *note paper*, sino *writing paper*, y cosas por el estilo.

Yo no sabría definir cómo actúan la radio y la televisión en nuestra democrática Argentina, y si estos *mediums* han cambiado el vocabulario y el acento de tal o cual clase social. Pero en esta tierra *sine nobilitas* (excepto en las razas vacuna y caballar), abundan los tabúes y las convenciones rígidas en la clase llamada alta. Y también otro tipo de tabúes y convenciones en la clase media y en la clase obrera. Ciertas palabras denuncian, para la clase alta, lo que ella clasifica de *medio pelo*. Empezando por eso mismo del pelo. La clase alta no tiene *cabello*: tiene pelo. La clase alta no *cena*, come. La clase alta no dice hermoso, ni bello. Usa un solo calificativo: lindo. La clase alta no ve películas, ve films o vistas. ¿Viste que linda vista? Este paupérrimo vocabulario es lo elegante. Cuando se echa mano, en esas esferas, de un término algo desusado, porque es el término exacto, siente uno ganas de agregar: *Con perdón de la palabra*. Claro. El término exacto suena a pedantería horrenda. En cambio, qué bien está *macana* y todos sus derivados. Un hombre macanudo es un hombre estúpido. Un macaneador es un mentiroso; ¡qué macana!, puede significar: ¡Qué barbaridad! (si a alguien le pasa una desgracia); o puede querer decir ¡qué estupidez! No hay palabra más adecuada a la pereza mental. Ya lo digo Borges.

Palabras y palabras

He comprobado que en otras clases sociales hay rechazo a ciertas palabras y aceptación de otras por



posa sobre el borde del plato y el tenedor se toma con la mano derecha (así comen los chicos). Esta costumbre no es importada de Europa. Ni se practica en Hispanoamérica. Es ciento por ciento norteamericana. Pero si un extranjero desprevenido no come a la manera de U.S.A., en U.S.A., lo mirarán como a un mal educado. Es casi peor que tomar una calle de contramano.

Al duque de Bedford no se le escapó este detalle. Les recomienda a sus lectores norteamericanos que si los invitan a una comida en un castillo inglés, no vayan, bajo ningún pretexto, a tomar el tenedor

bro de Bedford dan una idea del espíritu que lo inspira: Qué es un snob. Qué ha de reverenciarse. Un privilegio de todas las clases (se refiere al privilegio de ser snob). Sobre vestuario. Sobre autos. Sobre comidas. Sobre arte. Sobre viajes. Sobre la vida amorosa. Sobre las enfermedades.

Nada falta en la lista. El autor es un erudito en la materia. Créase o no, hay enfermedades que son aristocráticas, y otras no. Las varias no lo son. La gota (que por desgracia ha disminuido), sí.

Los antepasados del duque recibieron todos los honores y tomaron parte en no pocas batallas. Un Bed-

motivos que no he alcanzado a comprender. Sin advertir que cometía una *gaffe* (que metía la pata, en buen criollo), le pregunté un día a una persona, perfectamente educada (parecía), cómo estaba su *mother*. Usaba la palabra oída en mi tribu. La que usaban mi abuelo y mi padre al referirse a sus mujeres. El señor me contestó, secamente, que su *señora* estaba bien, gracias. Subrayó lo de *señora* con inconfundible agresividad. Quedé consternada y espantada de mi indelicadeza. Por eso ahora titubeo antes de decir *mujer*, o *señora*, o *esposa* (según el aire de mi interlocutor). Podría decir *mujer*, agregando: *Con perdón de la palabra* —pienso, a veces.

El duque de Bedford, descendiente de una familia acostumbrada a comer a mesa y mantel, como repetía mi tía Ana (es decir, a comer copiosamente y bien, lo que suele embotarlo el entendimiento), subraya que al snobismo se lo puede estudiar en todas las clases sociales, aunque sus manifestaciones difieran. Está el hombre del snobismo al revés, el que se jacta de lo contrario de lo que podría jactarse el duque de Bedford: ser un hombre de muy humilde extracción. Pero adviértase que no menciona su origen con humildad, sino con orgullo (cosa excusable: ha sabido abrirse camino en la vida sin ayuda de sus antepasados) y con snobismo (cosa menos loable y que lo emparenta con los tilingos del otro bando... el de los aristócratas). El duque de Bedford sería snob si se lo pasara contándonos que es dueño de Woburn Abbey, y que uno de sus antepasados había estado en el *Camp du Drap d'Or*. Pero no menos snob, a su manera, es aquel señor que durante un almuerzo en mi casa, me informó varias veces que su padre era (o había sido) carbonero. Yo no atinaba a contestarle adecuadamente, por ignorar qué comentario le parecía adecuado. El tono que empleaba era el de: *su abuelo era estanciero, su padre ingeniero: pues sépase usted que mi padre carbonero valía tanto como ellos*. Yo no se lo discutía a este snob de la carbonería. El snobismo que se nutre del azar del nacimiento es el más risible de todos. ¡Vaya un mérito!

Las dos alternativas

El asunto auto se presta también al snobismo. Según Bedford, hay dos alternativas (para ser bien mirado por la aristocracia): tener un auto magnífico, pintado de negro o gris oscuro, colores serios, o tener un miniauto. El miniauto le permite declarar a su dueño: *Estoy harto de autos grandes, en esta época nunca se encuentra lugar para estacionar semejantes mastodontes*. Claro que esto no es la verdad. La verdad es que ya no hay dinero para comprarlos o mantenerlos por los gastos que ocasionan. Los duques tronados abundan.

Hay quien sostiene que los autos convertibles, rápidos, potentes, de

sport, son símbolo de virilidad. Pero las personas dedicadas a escalar posiciones en sociedad, no tienen mucho tiempo (si es que alguno les queda) para consagrarlo a demostraciones de machismo. Según Bedford, trepar en sociedad es un *full time job*.

En cuanto al chofer, da categoría tenerlo; pero este asunto es arduo de resolver hoy día. El chofer de prestigio es el que ha envejecido al servicio de la misma familia. Y tanto el chofer como el *butler* en esas condiciones suelen ser más snobs que sus patrones y a veces más mandones. Los nuevos tienen otros inconvenientes: difícilmente se los puede hacer pasar por antiguos servidores de la casa.

Manejar el auto propio es ya admitido. Excepto en el caso de una señora vestida para un baile. En ese caso manejar está mal visto.

Sobre el snobismo del *butler* puedo dar fe. En una época en que tenía un departamento en París, me recomendó uno —que salía de la embajada de España— el marqués de Mambas. Era un español de buena pinta, que conocía su oficio. A poco de estar en casa, Leo Ferrer vino una tarde (el hijo del historiador Guglielmo Ferrer y de Gina Lombroso). Vivía en el *Quartier Latin* y solía vestirse sin demasiada prolijidad, como todo estudiante que se respeta. Le pedí al recomendado de Mambas que trajera una taza de té con bizcochos para Leo. Con marcada displicencia la trajo, pero mal servida, con una servilleta usada y un plato rajado. Cuando Leo se fue, llamé al españolísimo y esplendoroso ejemplar de los criados españoles y le pregunté qué significaba esa manera de proceder. Me contestó que él estaba acostumbrado a servir a príncipes, a duques, a embajadores, incluso a testas coronadas, no a gentes de poca monta. Le dije que, para mí, ese joven representaba lo que para él las testas coronadas. (Leo era escritor; murió muy joven en un accidente de auto). Agregué que si no deseaba aceptar mi criterio podía buscarse otra colocación. Se quedó, pero con aire ofendido. Para darle gusto, invité a algunos embajadores amigos. No se le podía retirar de golpe la droga.

Entre la gente de la *haute couture*, probadoras y vendedoras de grandes casas, el snobismo es delirante. Probarle un traje a la princesa Margarita, a Farah Pahlvi, a la duquesa de Windsor, etc., es un honor insigne: significa el premio Nobel de una modista.

Una anécdota al pasar

Para concluir por hoy con este tema, inagotable, contaré una anécdota que prueba cómo, a veces, los que están más próximos a las testas coronadas son los menos snobs (no necesitan serlo). Estaba yo en Londres, en 1946, justo después de la Guerra Mundial (las otras nunca se acaban). Había racionamiento y la vida material se desarrollaba con algunas dificultades en una ciudad

aún en ruinas. Un amigo de Lawrence de Arabia, con quien deseaba hablar por ese motivo, y que ocupaba un alto cargo en un banco, me invitó a almorzar. Almorzamos en el edificio mismo del banco, en una sala privada. No había nadie para servir el almuerzo y las fuentes de plata, con su tapa, estaban alineadas sobre un magnífico aparador de caoba. Cada uno tenía que servirse. Además del señor B., llegaron allí otros dos comensales. Me los presentó, pero no presté atención a los nombres (sólo me interesaba mi conversación con B.). Nos sentamos. Uno de los comensales, el más joven, se mostró extremadamente atento. Para evitar que yo me levantara me servía él mismo los platos, me llenaba el vaso de agua, si se me acababa el pan, se daba prisa en traerme otras tostadas. Cuando después del almuerzo nos quedamos solos con B., le pregunté: *¿Quién es esa persona tan simpática y amable?* Me contestó: *Es un hermano de Queen Elizabeth*, (la reina madre era reina entonces).

Esta es la gran Inglaterra, la Inglaterra que admiro —pensé—. Y confieso que estuve al borde de una crisis de snobismo social. Pero se me pasó.

Bedford termina su libro, tan hilarante, advirtiéndole al *trepador* social que si ha conseguido bailar dos veces con alguien en la Familia Real, o si lo han invitado a un Garden Party (con mayúsculas), en Buckingham Palace, ha llegado a la cumbre de su carrera. Y de paso, da algunos consejos sobre turismo, que les comunico a los lectores de AUTOCUB. Los intelectuales —dice— suelen descubrir lugares encantadores. Por ejemplo, descubrieron las Baleares; Mallorca; Ibiza. Pero a poco de andar, esos lugares se vieron invadidos por los snobs y luego por las multitudes; los intelectuales, asqueados, huyeron. Por el momento. Corfú y Quíos son lugares donde la gente elegante se da cita. Pero nada de Miami, ni de Costa Brava. Las Islas Vírgenes están poniéndose de moda; Turquía también. Y el norte de África. Nada de Cannes ni de Niza. Ni siquiera Saint-Tropez.

Hemos visto este fenómeno en Mar del Plata. Empezó por ser un balneario elegante, aunque sin lujo, para un grupo de privilegiados. Ahora es lujoso pero no elegante, y quien quiere estar a la *page* se va a veranear al Uruguay. Algunos seguimos fieles a Punta Mogotes y a los acantilados de Chapadmalal. Los preferimos a Corfú. Pero no pretendemos veranear elegantemente.

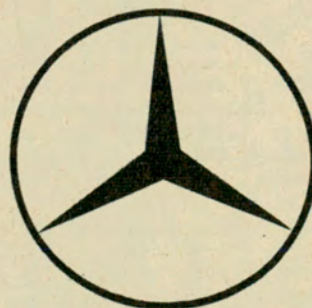
El libro del duque de Bedford (por la gracia que me hizo) es de los que me gustaría traducir; pero tal vez sea mejor tratar de dar a nuestros lectores un ensayo sobre los snobs que se ajuste a las modalidades argentinas. Landrú podría aportarnos una valiosa colaboración y revelarnos la vida secreta de María Belén. •



MIEMBRO DE ADEFA

El primer ómnibus fabricado en el país: Mercedes-Benz O 120

Un vehículo moderno para un transporte racional. Diseñado por el mayor fabricante de ómnibus en Europa: Daimler-Benz AG de Alemania. Motor Diesel Mercedes-Benz, instalado en la parte posterior. Caja de cambios totalmente sincronizada. Dirección suave de fácil maniobra. Visibilidad panorámica. Estructura autoportante de bajo peso propio y alta resistencia. Reducidos gastos por consumo y mantenimiento. Excelente suspensión. Mayor comodidad para muchos pasajeros en un ambiente espacioso. Omnibus Mercedes-Benz O 120. Otra nueva estrella del ampliado programa de fabricación de Mercedes-Benz Argentina S.A.



Mercedes-Benz

LA casa de madera y piedra que el 15 de agosto de 1537 erigió en los dominios del cacique Caracará el capitán Juan de Salazar, con el parecer del capitán Domingo Martínez de Irala y la ayuda de los indios carios, concretaba y afirmaba una potente voluntad dinámica y civilizadora. ¡Era un jalón clavado en el corazón de un continente apenas descubierto por hombres impulsados por fantásticos ideales de riqueza, de gloria y de poder! El ensueño de un reino maravilloso que conquistar, la apetencia de aventuras prodigiosas, el anhelo de llevar la luz del Evangelio a pueblos sumidos en la idolatría, era para aquellos cazadores de quimeras como una antorcha ardiente e inextinguible, que alumbraba la marcha en la ruta hacia lo desconocido. Los grandes ríos llevaban dóciles sobre sus lomos azulados sus frágiles carabelas; la selva hendía sus tupidas cortinas para darles paso; el indio, en lo alto de las rojas barrancas, les veía avanzar sin sosiego.

En el sur, el hambre, la peste y la guerra les habían golpeado sin piedad. Don Pedro de Mendoza, consumido por doble y mortal angustia, del alma y de la carne, había abandonado para siempre esas tristes playas. Al otro lado del río, el *dragón siempre despierto*, el Chaco sin sombra y sin agua guardaba, como en los antiguos cuentos nórdicos, los tesoros del Rey Blanco. Solamente allí, entre los carios, a la sombra de los lapachos floridos, cerca del cerro Lambaró, encima de los acantilados de Ytapytapunta, habían encontrado amistad, paz, viveres abundantes, clima propicio y, sobre todo, la misma, idéntica obsesión.

Los guaraníes también soñaban con la conquista de la Sierra de la Plata. Sus parientes, los chiriguano, voceaban de continuo

las estupendas riquezas de aquel reino encantado. Ellos mismos o sus antepasados habían servido a las órdenes de los incas en sus interminables guerras, conocían la derrota a través del desierto, hasta sus ciudades de oro y plata. Sabían del lago donde se pone el sol y viven las hijas de la luna. Y muchos de ellos ostentaban planchas de luciente metal traídas en no muy lejanos tiempos de aquellas remotas regiones. Tan diestros guerreros como hábiles labradores, se apresuraron a ofrecer a Juan de Ayolas, y luego a Salazar, como ya lo habían hecho con Alejo García y con Sebastián Gaboto, el concurso de su brazo para la empresa conquistadora, y de sus graneros inagotables. La alianza, pactada al calor de la misma codicia, se selló en el abrazo entre los recién llegados y las bellas indígenas. En torno de la casa fuerte y luego dentro de la ciudad fundada en 1541 por Irala, los dos pueblos íntimamente unidos por el doble lazo de la alianza y del parentesco, alucinados por idéntica ambición, se entregaron a la estupenda tarea de vencer al misterio, a la distancia, a la naturaleza, para sacar de su seno, como nuevos demiurgos, un nuevo reino, un nuevo mundo. La búsqueda anhelosa de la Sierra de la Plata tuvo en la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción su motor siempre vibrante. Españoles y carios mil veces horadaron las selvas, vencieron los pantanos, lucharon contra las otras naciones indígenas, sin rendirse al cansancio, sin doblegarse ante el fracaso, sin conocer el desengaño. Durante 20 años Asunción vivió una extraña vida de encantamiento y hechizo.

La quimera fascinadora

La quimera seguía viéndose terriblemente fascinadora. Si la Sierra de la Plata se había esfumado, quedaban el Paitití, el

ASUNCIÓN, CIUDAD FUNDADORA

Por EFRAIM CARDOZO

Para Autoclub

Dorado, los Césares, el Edelín. No sería al Occidente, sino al Norte, o en el Oriente, o en el Sur, más allá de los brumosos pantanos de los Xarayes, donde Hernando de Rivera recogió su apasionante relato, o en los dominios del Cacique Cuarajhyverá, en el Guairá misterioso, donde los campos estaban sembrados de piedras preciosas y había minas de oro a flor de tierra. En 1556, el volcánico y tonante obispo fray Pedro Fernández de la Torre predicaba desde el altar la conquista del Amazonas, y cuando la muerte tronchó la carrera del gobernador Irala, tenía éste en su mente muy altos pensamientos, para aprehender, de una vez por todas, la fugitiva y enloquecedora ilusión.

Un día Asunción despertó de su magnífico pero doloroso ensueño. Cuando se dio cuenta de que sus sueños de tanto tiempo eran inasequibles, se hallaba, no amargada y enflaquecida, sino pletórica de energías, vibrante de voluntad creadora, rebosando dinámica entereza. La búsqueda ansiosa de la

Sierra de la Plata, del Dorado, del Paitití en que había consumido sus años, su sangre, su espíritu, no por desafortunada había sido inútil. En ese atravesar desiertos, en ese desafiarse distancias, develar misterios, sufrir voluntariamente la sed, el hambre, la peste, la guerra, fue formándose la nueva raza que había nacido del beso de amor de españoles con indígenas y que surgía a la vida dotada de notables y sorprendentes cualidades.

Errar los *mancebos de la tierra*, o *montañeses*, como gustaban ser llamados, que heredaban de sus padres blancos el ideal de gloria y de poder, de riquezas y de expansión, y de los padres de sus madres la capacidad para el sacrificio, la abnegación, el amor a la tierra, el espíritu militar, y de ambos, de españoles y guaraníes, bravura sin igual. Fabricaban ellos mismos sus arcabuces, sin haberlos visto jamás, y las dagas y lanzas que manufacturaban competían con las de Toledo. Pero también eran turbulentos, rebeldes, indisciplinados, audaces y atrevidos. Inobe-

dientes a la justicia y a sus padres, amigos de cosas nuevas, el escenario asunceño les era pequeño para sus ímpetus irreprimibles. De sus padres indígenas había dicho Schmidel que eran los indios más caminadores de las Indias. De sus padres españoles llevaban en las venas sangre que había alentado empresas grandiosas.

La superpoblación

En 1564, cinco mil mestizos pululaban en los alrededores de Asunción. Habían intentado desamparar en masas la tierra para ir a unirse a sus parientes, los chiriguano. No faltaban quienes creían que era Perú la meta de sus ansiedades. Tempranamente se le presentaba a Asunción el problema, tan moderno, de la superpoblación. En la comarca paraguaya ya no había lugar para nuevos encomenderos, y los indios puros se resistían a ser colocados bajo el señorío de aquellos que llevaban su sangre.

No solamente los mancebos de la tierra pedían a gritos que se abrieran las puertas del Paraguay encastado por la fatalidad geográfica. Los vergeles y dehesas desbordantes también clamaban la ruptura del largo aislamiento. El *agro del mundo* le llamaba Francisco Ortiz de Vergara. Uno de los oficiales reales escribía que a dicho de personas que han andado lo mejor de Nueva España y del Perú, son estas provincias las mejores y más fértiles que hay en todo lo descubierto de Indias. El Arcediano poeta había ratificado. Es la más regalada tierra: pescados y frutas y cosas de azúcar —decía al Rey— de comidas, carnes y miel que se pueda pensar, llamado del vulgo el Paraguay de Mahoma. Otro informe anotaba como cosa maravillosa el grandor de las sidras y el vicio de los demás ár-

boles, y que los ganados no se ha visto en mundo darse mejor.

¿Pero de qué valía tanta riqueza si Asunción, aislada y encerrada dentro de sus selvas, en las entrañas mismas del continente, ni siquiera conocía el uso de la moneda castellana? Su aislamiento tenía tintes fabulosos. La destrucción de Buenos Aires, con que los primeros conquistadores superaron el gesto legendario de Hernán Cortés del incendio de las naves, no había podido ser reparada. Los pilotos de Sevilla olvidaron la ruta del Río de la Plata. El virrey del Perú, alarmado por las turbulencias asunceñas, imploraba al monarca la definitiva y oficial clausura de la tierra ignorada para impedir fatales contagios. La muerte de Irala, ocurrida en 1556, sólo 10 años después fue sabida oficialmente por los Reyes. La falta de noticias de tierra tan lejana y perdida era tal en España, que Jaime Rasquín, erigido en oficioso procurador de sus compañeros, a quienes suponía devorados por la selva, pulsaba la cuerda dramática para suscitar la compasión real.

Comunicarse y comerciar

Los asunceños sentían que era menester romper el aislamiento, comunicarse y comerciar con el Perú, con el Brasil, con España. El Río de la Plata —decía uno de los memoriales que el Rey leyó en 1571— no tiene necesidad de otras cosas sino que Su Majestad mande a la persona que fuere que pueble a la mar un pueblo o dos, porque como esto se hiciere, de hoy en cuatro años vendrán tantas cosas de aquellas partes que de ninguna parte podrán venir más ni tales a menos costas.

Todo esto llevó a Asunción, incontenible dentro

de sus murallas, a desbordarse hacia todos los confines de la enorme provincia. Lo hizo con ardor, con frenesí, con el mismo entusiasmo épico con que había surcado mil veces las selvas en procura de la Sierra de la Plata. Durante varios lustros mantuvo abiertas sus arterias, dejó circular su sangre sin queja ni fatiga, en un alumbramiento continuo de ciudades y de villas. Esfumado para siempre el espejismo de las minas de oro y plata, Asunción se puso a la tarea de crear centros de civilización a la vera de los grandes ríos, en medio del bosque o de la llanura, entre montañas y desiertos. Ya que la suerte no quiso que se le abatieran imperios, se propuso crearlos de la nada. Ninguna Tenochtitlan, Ningún Cuzco había surgido al paso impetuoso de sus legiones. La Sierra de la Plata jamás apareció. Ni se anonadaron, ni lloraron su fracaso. Crearían el reino que no encontraron, fundarían las ciudades que no descubrieron. No serían las vasijas de metales preciosos, ni los templos de piedras y recamados de perlas y rubíes, pero la tierra del Río de la Plata, prodigiosa tierra, guardaba en su inagotable seno más riquezas que el mismo Potosí, capaz de compensar todas las amarguras y fracasos.

Nada dejaron al azar. Obraron de acuerdo con planes hacía tiempo madurados. Irala ya había señalado las grandes directivas de la acción fundadora. Su carta de 1555 es su verdadero testamento. Los oficiales reales, el obispo de las Torres, los viejos capitanes, los clérigos, los estudiaron y ensayaron antes de llevarlos a la práctica. Ontiveros en el Guairá fue la primera avanzada. Pero la ruta al Atlántico estaba cerrada. Las *bandeiras* comenzaban a escalar el planalto. Estaba perdido el

Biazá histórico. Santa Cruz de la Sierra fue otro desencanto. Nuflo de Chávez, llevado por su audacia, se alzó con su conquista. El Paraguay sufrió la sangrante herida de esa primera mutilación, pero dirigió su vista hacia los otros puntos de su periferia inmensurable. Los grandes ríos indicaban la ruta de la corriente colonizadora. Asunción decidió seguirla. En las fundaciones del Guairá y de los Zarayes aún flotaban barruntos de la Noticia que no se resolvía a morir. Villa Rica, edificada en 1570, no en vano fue bautizada con ese nombre. En su torno se columpiaban fábulas maravillosas.

Un acto civilizador

La fundación de Santa Fe, en 1573, ya está liberada del hechizo legendario. Es el primer auténtico acto civilizador de la provincia asunceña. Los barcos, contruidos en astilleros paraguayos, no sólo llevaban hombres y ganados. También conducían en sus bodegas semillas, fraguas, herramientas, plantas, almácigos. En su popa iban sentados los primeros clérigos misioneros. De los 89 fundadores, sólo 8 eran españoles. Los restantes, *mancebos de la tierra* que emprendían, al fin, su primera aventura. No faltaron escépticos, por ser cosa de tantos muchachos y mal pertrechados. El factor Dorantes pedía al Rey que se les auxiliara desde España. Como son mozos —decía— y saben poco de trabajo, temo que desmayen.

Pero no desmayaron, ni fueron ellos quienes requirieron auxilios, sino los hombres de la armada de Ortiz de Zárate, la primera que arribaba a estas tierras después de veinte años. Ortiz de Zárate llegaba provisto de omnímodos poderes, pero también de ineludibles obligaciones fundadoras. Las cláusulas de

su capitulación donde se le indicaba ese deber, habían sido injertadas por los peregrinantes paraguayos al Perú en 1564 y por los esfuerzos del ex gobernador Ortiz de Vergara, que le había acompañado a España. Muerto Ortiz de Zárate al iniciar su gobierno, le sucedió la estirpe briosa de los Vera y Aragón. No congeniaron con los paraguayos, celosos de sus fueros, pero cumplieron admirablemente su anhelo de expansión. Fueron los grandes fundadores por antonomasia.

Aunque la capitulación de Ortiz de Zárate obligaba a sus herederos a costear las fundaciones, la ciudad de Asunción se prestó con ánimo alegre a soportar todos los gastos. Y con fervido entusiasmo lo hizo cuando en 1580 sonaron los tambores y se desplegaron las banderas llamando a los pobladores de Asunción a una jornada, cuya realización era el más hondo y viejo anhelo paraguayo: la repoblación del antiguo puerto de Buenos Aires. De los sesenta soldados de Juan de Garay, cincuenta eran paraguayos. *Toda esta gente —informaba al Rey el tesorero Montalvo— que va abaxo a poblar aquel puerto de Buenos Aires, van todos ellos a su costa y minción de caballos, ganados, armas, pólvoras, plomo y servicio de indios y todo lo demás necesario para el sustento de aquel puerto y de cada uno de ellos, sin que el dicho capitán Juan de Garay, ni el dicho licenciado Torre de Vera y Aragón, ni otro en su nombre les ayude y haya ayudado cosa ninguna.*

Del mismo modo fueron organizadas las expediciones fundadoras de Concepción del Bermejo, en 1585, Vera de las siete Corrientes en 1588, Santiago de Xerez, en 1593. De igual manera iba a emprenderse la fundación de la villa de la Nueva Estepa, en el camino del Perú, y la población de la costa del Brasil, si un

hecho inesperado y brutal no hubiera impuesto la clausura del ciclo fundador.

Cada una de las fundaciones implicaba sacrificios heroicos para la ciudad madre. *Para las dichas poblaciones y sustento de ellas —certificaba el procurador Espindola— han proveído los padres a los hijos, las mujeres a sus maridos, con bastimentos, caballos y municiones, en tanta manera que muchas personas, así vecinos como moradores para poder acudir al socorro y al sustento de las dichas poblaciones han vendido sus haciendas, así muebles como raíces, de que han quedado gastados y pobres, especialmente algunas mujeres que han vendido sus vestidos y ropas, mantos y otros géneros!* Y Asunción no cortaba el cordón umbilical. Sabía ser madre de verdad. Solícita y abnegada. No abandonaba a sus hijos en la difícil infancia. Acudía a su socorro, cada vez que lo requerían, y a veces, a los solos atisbos de alguna amenaza.

Apoteosis política

Tomás de Garay informaba al virrey que toda vez que hubiera peligro de indios, o de corsarios, o de enemigos, todas las ciudades acuden a la ciudad de Asunción, como a cabeza, a pedir socorro y armas y que aunque los vecinos ofrecen de dar un soldado, cada uno bien aderezado, no se lo admiten. Asunción debía sostener también la dura y terrible guerra del Chaco. El guaicurú insumiso requería guerra eterna. También vivía en perfecta alarma ante los primeros amagos de los bandeirantes que comenzaban a asomar su audacia irrefrenable en los sertoes orientales. Debía montar guardia en el lejano Guairá. Pero sus propias necesidades y problemas no le sirvieron jamás de excusa para negar su socorro a las ciudades.

Aun nos parece ver volar

sobre sus veloces piraguas, río abajo, los cien mancebos asunceños que comandados por Hernandarias en 1598 marcharon al socorro de Corrientes, armados de arcos y de flechas, *por no haber arcabuces ni espadas ni otras armas que les dar.* Asunción vio al cabo de sus desangres y como término de sus desvelos, en la ascensión al gobierno de la vasta provincia, de su más ilustre y amado hijo, el general Hernandarias de Saavedra, su apoteosis política y el coronamiento feliz de su magna empresa fundadora. Nueve ciudades, desde el Guapay hasta el Mar de Solís, señalaban las etapas del más brioso esfuerzo civilizador que se hubiera realizado en las Indias españolas. La ciudad de Irala, muellemente recostada a la vera del gran río padre de la conquista, durmiendo la siesta a la sombra perfumada de sus colinas, sintiéndose *madre de todos*, se aprestaba a recoger los frutos de la titánica siembra. Las ciudades a salvo de todo peligro de dispersión, fácilmente develado el motín de Santa Fe, desaparecido el temor al mestizo, floreciente el comercio con el Brasil, con el Perú y con España, la vieja navegación transatlántica restablecida, los barcos contruidos en astilleros paraguayos que partían rebotantes de los nobles productos de la tierra. Asunción que comenzaba a embellecerse con nuevos edificios, el dilatado imperio que soñó Domingo de Irala definitivamente organizado, con la preeminencia de los hijos de la tierra en todos los puestos de gobierno y de justicia, ¿no era todo esto un magnífico ensueño hecho realidad?

Asunción dio también con orgullo cálida hospitalidad a las diputaciones de prelados, procuradores y hombres de pro de todas las ciudades que en 1598 se reunieron en su seno, convocadas por Hernandarias

para dictar las constituciones del nuevo estado. Asunción, cabeza de la provincia gigante de las Indias, había triunfado en su suprema empresa. ¡La Sierra de la Plata había sido recuperada!

Un sino trágico

Pero estaba escrito que Asunción jamás conocería el goce de la ilusión cumplida. Cuando aun resonaban los ecos de las salvas con que los asunceños saludaron la ascensión de Hernandarias, y cuando aún no se habían dispersado los prelados y procuradores de las ciudades, una noticia, llegada del Perú, heló los corazones. ¡El puerto de Buenos Aires acababa de ser cerrado definitivamente! Se vedaba el comercio al Río de la Plata, porque así lo querían los intereses peruanos, conmovidos en sus cimientos por la grandeza que despuntaba en el lejano y hasta entonces menospreciado Sur.

El sino trágico nuevamente hacía sentir su mano despiadada sobre la carne paraguaya. En vano Tomás de Garay, enviado en súplica ante la inclemente corte de los Reyes, representaba la tremenda injusticia de la medida, que venía a herir de muerte a los vecinos de Asunción después de haber sostenido a Buenos Aires, *con el mayor trabaxo, pobreza y necesidad que se ha sustentado ciudad de éstos reynos*, comenzaba a tener alguna manera de aprovechamiento de los frutos de la tierra para abrigo y ornato de sus personas, *mujeres e hijos* cuando se decretó la magna interdicción. Fue inútil también que los principales comerciantes asunceños se trasladaran a Buenos Aires para aprovechar, siquiera en parte, la débil corriente del restringido comercio con el Brasil que, al final, como una limosna, permitió el Perú. Como vana fue igualmente la pretensión

de Hernandarias de proteger la producción asunceña en la reducida plaza del Tucumán. Lima se mostró imperturbable, y el terrible desangre de las fundaciones, al debilitarla y extenuarla hasta el último extremo, impidió a Asunción reaccionar con alguna probabilidad de éxito. Si Buenos Aires pudo hacerlo, siquiera a medias, y pese al legalismo exagerado de Hernandarias, ¿qué podía la lejana y olvidada ciudad contra el celo codicioso de los feroces cancheros destacados por Charcas en Buenos Aires para hacer efectiva la prohibición?

Su más alta gloria

En 1612 no se cultivaba en Asunción sino lo que cada uno había menester para su año, para su familia y servicio. Ese mismo año, en que culmina la postración paraguaya, el clero de Asunción certificaba que los que más pueden casi la mitad del año no comen pan de trigo ni beben vino y los que no pueden tanto son iguales todo el año en el sustento con los mismos indios y que los trajes de los dichos españoles son muy llanos porque los que mucho pueden visten paño y no fino, y los que no tanto, lienzo de algodón teñido, sin más galas ni joyas, ni oro, ni plata, ni estrados, ni colgaduras, ni vajillas y todo esto cuando no se atribuye a virtuosa honestidad es necesidad y caso forzoso y no poder alcanzar más, porque hay muchos que si alcanzan una hamaca en qué dormir, la tienen a mucha dicha, y muchas hijas de conquistadores habitan en el campo por no tener que vestirse en la ciudad.

Todo parecía confabularse para que Asunción continuara siendo lo que antes de acometer la gran empresa fundadora; la más pobre ciudad del mundo, rodeada de las más fértiles tierras del mundo. Perdida nuevamente en el desamparo y en el olvido, pobre e flaca miserable, en vano hacía oír sus cuitas y sus quejas. Las súplicas de sus procuradores —enviados a Madrid a costa de inauditos sacrificios— tienen acentos patéticos.

La ciudad fundadora no se dejaba vencer por tanta desventura. Sus memoria-

les no trasuntan pesimismo ni desengaño. Están escritos en tono de epopeya. Vibra en ellos el orgullo de la obra cumplida, pero no el dolor del ensueño malogrado. Porque de casta le venía la entereza. Padecemos —decía el Cabildo en su emocionante memorial de 1612— *tan graves e intolerables necesidades que sólo las pudieran sufrir ánimos tan curtidos y habituados a trabajar como los nuestros, heredados de un tan noble, fiel y antiguo tronco, como el de nuestros predecesores, de que dieron tan grande testimonio al mundo y que durará cuanto él, pues pañes mayorasgos, el regalo y sosiego de sus casas y patrias acometieron una empresa tan incógnita y dudosa donde padecieron tantas hambres, muertes y calamidades, que sólo la memoria de ellas asombra no acobardándolas nada de ello.*

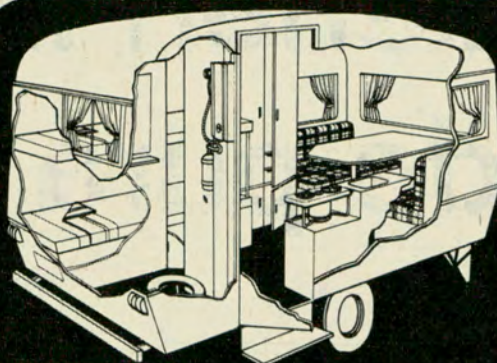
A haber los cabildantes asunceños recordado también la sangre guaraní que llevaban en sus venas, hubieran acertado en el secreto del triunfo del Paraguay en la lucha formidable contra el infortunio.

Asunción sobrevivió al desangre de las fundaciones, al desamparo cruel de la Corona, a la muerte de todas sus esperanzas, a las mutilaciones absurdas de 1617, a la fatalidad de su encastillamiento geográfico porque junto al río Paraguay alentaba una fuerte y sufrida raza, nacida del abrazo de los más nobles españoles que a las Indias vinieron, con la más noble casta indígena que a España se entregara en el amor y en la guerra. No se cumplieron los ensueños de grandeza, pero fue formándose en el crisol de dolores y sufrimientos de siglos, por la fusión de dos razas mutuamente conquistadas, una nación que ha sabido ganar, como pocas, el derecho de vivir en la historia.

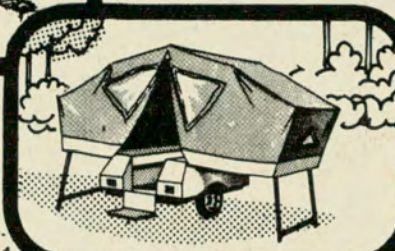
Y no está muerto el orgullo con que Asunción contempló hace tres siglos la empresa fundadora cumplida. ¡Ciudad que ostenta el título de madre de la segunda capital latina del mundo y la primera de habla castellana, razón tiene para estar orgullosa de su pobreza secular! Y es esa su más alta gloria. Y es ese su más grande honor. •

MARISIERRA

Moderna casa rodante que brinda máximo confort y comodidad y se presenta en tres modelos: MARISIERRA I, para dos o tres personas, MARISIERRA II para 4 personas y MARISIERRA III para 6 personas.



MARISIERRA II



"Gacela" desplegable. Capacidad 4 personas. Cocina 2 hornallas, tanque de agua y heladera a hielo.

MARISIERRA II

Peso 750 Kg. Largo: 4.00 m. Ancho: 1.96 m. Alto: 2.47 m. Mesa laminado Plástico. Rueda auxilio.

Cocina 2 hornallas c/garrafa. Baño: Inodoro tipo camping. Duchador flexible. Con calefón. Lavatorio plegable. Enganche: con cadena de seguridad. Cama comedor: madera pino. Colchones: en fibra polyester. 2 cuchetas.

Fabricado por:

INDUSTRIAS CARROCERAS METALICAS

INCAMET

S. A. I. C.

Vte. López 272 - QUILMES - Tel. 253-0987

Exposición: Av. Calchaqui km. 22,5 - QUILMES

O véalas en:

Proveeduría Deportiva - Lima 363 - Capital Federal

Eurocamping S.R.L. - Paraná 761 - Capital Federal

Bahía Camping S.R.L. - O'Higgins 257 - Bahía Blanca

Antonio Castaño y Cia. S.R.L. - 9 de Julio 867

General Roca - Río Negro

H. Giannaccari - Catamarca 68 - Mendoza

Bestene S.C.C. - Rivadavia esq. Avda. Fontana

Esquel - Chubut

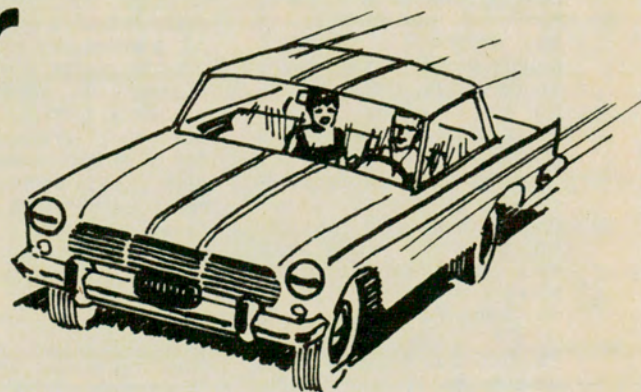


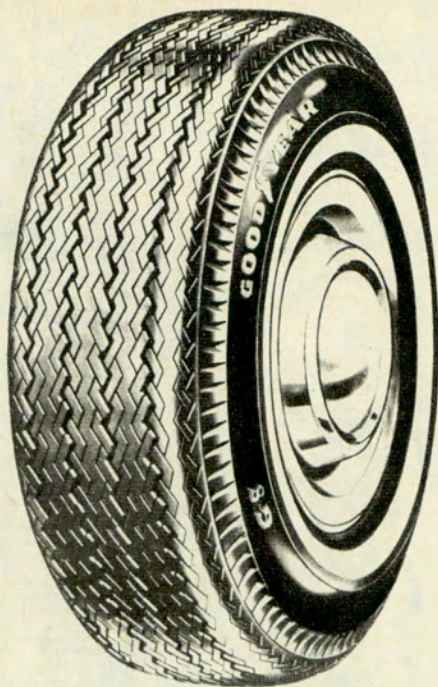
**tienen línea
de pura sangre**

CUBIERTAS DEPORTIVAS

de Goodyear

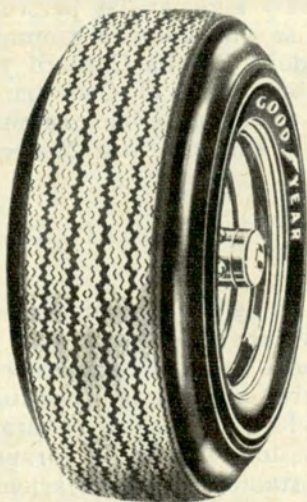
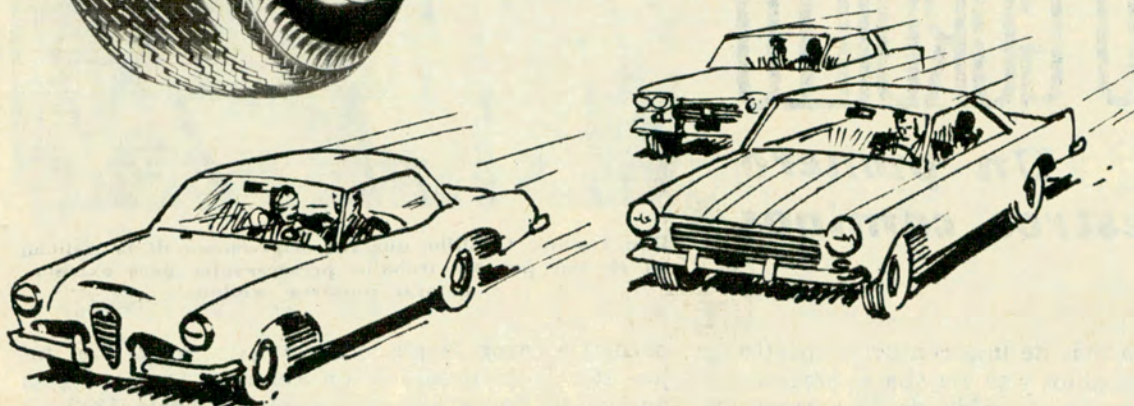
**con el pedigree
de las famosas
cubiertas Goodyear
Blue Streak de carrera**





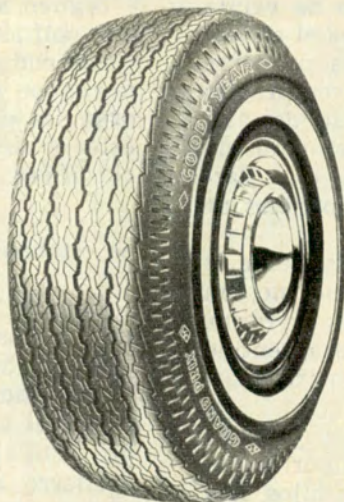
La **G8**... ES UNA FIERA para aguantar kilometraje

Usted obtiene más kilometraje, extraordinaria resistencia a golpes, calor y reventones, porque la G8 tiene caucho Tufsyn y cordón de Nylon 3-T, ambos exclusivos de Goodyear. Usted obtiene mejor respuesta a la dirección, más control del coche, porque la G8 tiene el hombro redondo de Goodyear. La G8 le da duración... y confianza. Véala en casa del revendedor Goodyear.

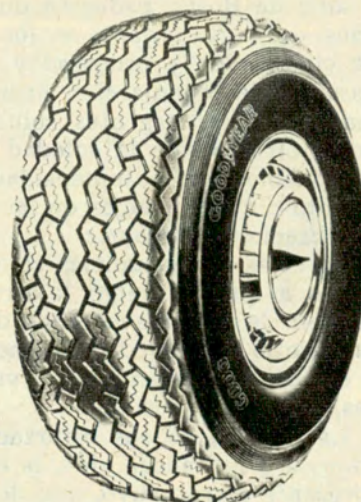


SPEEDWAY CINTA AZUL

Deportiva en su aspecto y en su elevada performance. Probada a más de 200 km. por hora. Está hecha para acción viva. Fuerte para rendir largo kilometraje. Segura para que usted maneje ágilmente, confiadamente.



GRAND PRIX Combina la estabilidad del hombro redondo con la fortaleza de los cordones de Nylon 3-T y la resistencia del caucho Tufsyn. Esto es un amplio margen de seguridad cuando usted maneja a velocidades elevadas.



G800 La cubierta radial de Goodyear, importada de Europa. Disponible para todos los coches de fabricación nacional. Para el automovilista que desea una cubierta deportiva de gran estabilidad, que le da seguridad y largo kilometraje.

GOODYEAR



LAS MENSAJERÍAS DE DON TIMOTEO GORDILLO

**Un pionero
de nuestros caminos**

Por J. A. B.

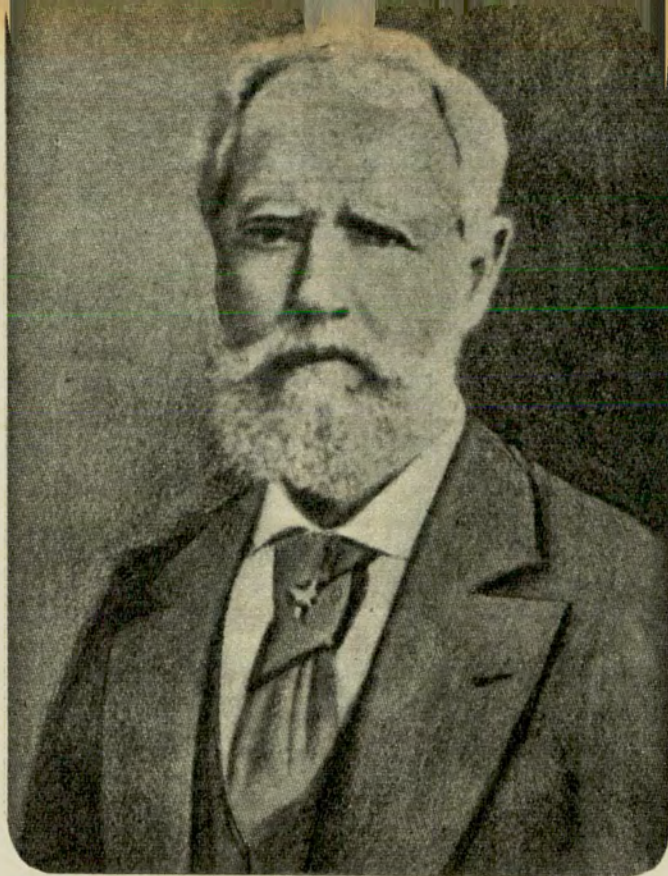
Para Autoclub

HASTA hace poco más de una centuria, nuestro país carecía de caminos y se viajaba en carretas o a caballo. Después de la caída de la ominosa tiranía de Rosas, padecida durante más de veinte años, despierta pujante en los argentinos el anhelo de civilización y progreso y se dan los primeros pasos de la organización nacional. Graves problemas reclaman urgentes soluciones, y se destaca, entre otros, el de la soledad y el aislamiento de los pueblos en la inmensidad desierta, que Sarmiento pintó con vigor en las primeras páginas de *Civilización y Barbarie*.

En estas circunstancias retorna al país, desde el exilio a que lo obligó la tiranía, un riojano, un pionero de nuestros caminos, don Timoteo Gordillo, que sintió la gravedad de ese problema argentino y decidió dedicar su vida a vencerlo con transportes, caminos y postas.

La historia de sus esforzados trabajos y de su azarosa y luchadora vida, la conocemos por un interesante escrito suyo, que dedicó a sus hijos. Allí cuenta que nació en La Rioja, en un pueblecito llamado Malligasta, el 22 de agosto de 1814. Su padre, don Pedro Antonio Gordillo, que gozaba de gran prestigio, fue perseguido por el caudillo Quiroga y tuvo que emigrar a Chile varias veces.

En 1828, a la edad de 14 años, el joven Timoteo debió trasladarse a tierras muy lejanas de su hogar. Durante su ausencia, un drama brutal conmovió a su familia, en 1829: su padre y su tío Tomás fueron fusilados por Quiroga al negarse a obedecer un bando que les exigía la entrega de todos sus haberes, en el término de tres días. Su madre, doña Patricia Ortiz de Ocampo, hermana del general de la Independencia don Francisco Ortiz de Ocampo,



Don Timoteo Gordillo, que fue el precursor de la vialidad en el país por sus trabajos perseverantes para extender y mejorar nuestros caminos.

perdió la razón, dejando sin amparo a sus diez hijos. Por la incomunicación reinante, demoró esta noticia en llegar a su conocimiento hasta 1832.

Siguen años azarosos y arrecian las persecuciones políticas. En 1840 se vio obligado a emigrar a Chile con su esposa, doña Eulalia Cordero y Bedoya, con quien se había casado en Córdoba. Allí organiza empresas de transportes, hace caminos y estos y otros trabajos le exigen cruzar 28 veces la cordillera.

Se establece en Mendoza

Cuando llega la noticia de que Urquiza ha derrotado a Rosas, decide volver a su patria y se establece en Mendoza. Ahora se siente amparado por la libertad que asegura la gloriosa Constitución Nacional de 1853, por lo que resuelve realizar un proyecto arduo y dificultoso, concebido durante su destierro en Chile: establecer comunicaciones y correos, para suprimir el aislamiento y la soledad de los pueblos. Para ello había que trazar nuevos caminos más cortos, mejorar y extender otros, instalar postas, hacer correr mensajerías. Está impaciente por empezar su proyecto, porque sabe que los pueblos progresan cuando pasan por ellos las grandes rutas o los caminos que derivan de ellas. Emprende en seguida su obra. Organiza una sociedad con vecinos pudientes de Mendoza, para formar una importante empresa de mensajerías y transportes. Se le encarga la misión de traer de los Estados Unidos diligencias, carros e instrumentos de agricultura. Viaja a Paraná, donde consigue asociar a su empresa al general Urquiza y al doctor

Salvador M. del Carril, presidente y vice de la Confederación Argentina, respectivamente.

Reunidos los capitales necesarios, elige como base de sus trabajos al puerto de Rosario; consigue sobre las barrancas del río Paraná los terrenos e instalaciones necesarios para establecer su empresa cerca del pueblo. Inmediatamente viaja a Norteamérica y regresa a fines de 1857, con tres buques de 500 toneladas, cargados con 100 diligencias, 150 carros de 4 ruedas y elásticos, los primeros que fueron introducidos en el país. Trae, además, implementos de agricultura, molinos y personal experto y técnico para atender su empresa; pero surgen dificultades con los socios de Mendoza, por lo que, aconsejado por el general Urquiza, les devuelve el capital prestado y organiza otra sociedad con éste y con el general Virasoro, gobernador de Corrientes. Don Timoteo Gordillo puede ahora desarrollar sus trabajos.

De las tres grandes rutas que existían, le interesa en primer lugar, la que va de Rosario a Córdoba y pasando por Salta sigue al Perú. Esta ruta y las otras dos, que van al Paraguay y Cuyo, convergen en Buenos Aires. Las tres habían sido transitadas por los conquistadores españoles, que a su vez seguían por las rastrilladas dejadas por los indios.

Sus planes se concretan

Sus planes se ven facilitados por la progresista iniciativa del general Urquiza, quien promulgó en 1855 la primera ley de vialidad del país, que autoriza los gastos para apertura y conservación de un camino, que uniría las provincias del Norte con Paraná.

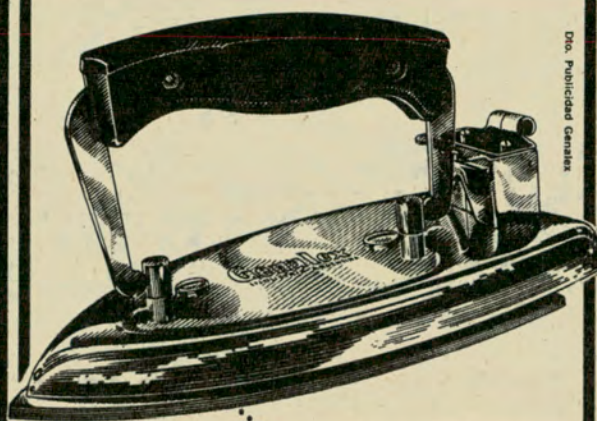
Recorre a caballo el camino entre Rosario y Córdoba, verificando que daba muchas vueltas inútiles, alargando el recorrido a 103 leguas. Decide acortarlo y consigue que el Congreso le ceda terrenos fiscales en las provincias de Santa Fe y Córdoba, en las cuales traza en seguida, con dos ingenieros, el nuevo camino, que se dirigía en línea recta de Rosario a Córdoba a través de una pampa desierta; y reduce el viaje a 72 leguas que se recorren en dos días y medio.

Abierto y concluido el camino, lleva familias honradas y buenas para ocupar las postas y casas que ha construido en su trayecto. Ubica las postas cada 4 leguas, hace pozos y represas donde no hay agua, levanta fortines para la defensa contra los indios y montoneros, establece servicios de mensajería para transporte de pasajeros, correspondencia y cargas ligeras, que llevarán el nombre de *Mensajerías Argentinas*. Las autoridades reconocen el valor de sus trabajos; Sarmiento escribe en "El Nacional": *Don Timoteo Gordillo es uno de esos genios que una vez lanzados en una vía, no se detienen hasta haber alcanzado el máximo de los desenvolvimientos posibles*. En una reunión, el general Urquiza dice: *Es el único argentino que se ha presentado hasta ahora con un pensamiento de gran progreso para el país, y, lo que es más, lo ha realizado con tanta suerte como inteligencia*.

La Confederación Argentina lo nombra, en 1859, inspector de postas y caminos. En cumplimiento de

OFRECIDOS:

**mucama
sin paga
se ofrece, para
compañera de
viaje...**



Dra. Publicidad Genalex

**plancha camisas,
pantalones, blusas, polleras,
pañuelos, y bla, bla, bla,...
para más datos; Cromada,
Eterna, [No ocupo sitio]
preguntar por;
"PLANCHA VIAJERA"
[plegable]**

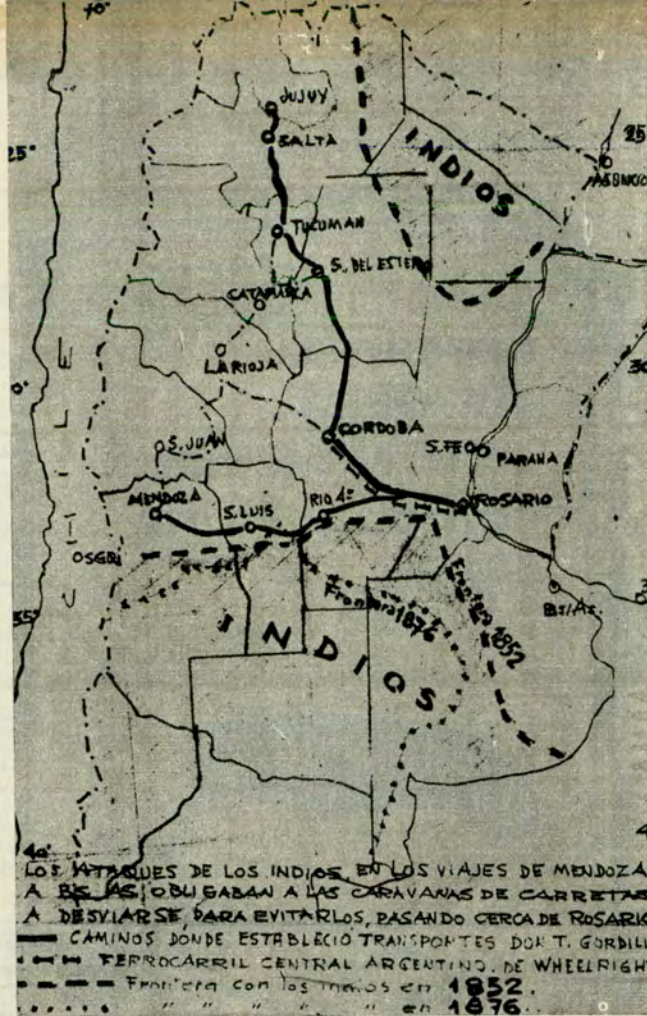
tratar en;

Genalex

JERARQUIA EN CALIDAD

THE ANGLO ARGENTINE GENERAL ELECTRIC CO. LTD.

PASEO COLON 669 - T. E. 34-3071



esa misión realiza un viaje de exploración desde Rosario a Córdoba, continúa a Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy. De nuevo comprueba que las grandes vueltas que dan los caminos alargan los viajes, por lo que, al regresar, dispone abrir nuevas rutas, más rectas y cortas, como había hecho antes entre Córdoba y Rosario. Consigue que los pobladores se interesen y que las realicen en su mayor parte, abriendo o retirando sus cercos, para permitir su paso, porque comprenden que el tránsito de sus mensajerías les traerá muchos beneficios. Con sus trabajos y gestiones logra acortar en 25 leguas el viaje entre Salta y Tucumán. En igual forma se reduce el recorrido entre Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba. En estas nuevas rutas, que fueron precursoras de las que más tarde trazaría Vialidad Nacional, construye postas, hace correr mensajerías, que constituyen por muchos años el principal medio de comunicación entre las poblaciones aisladas.

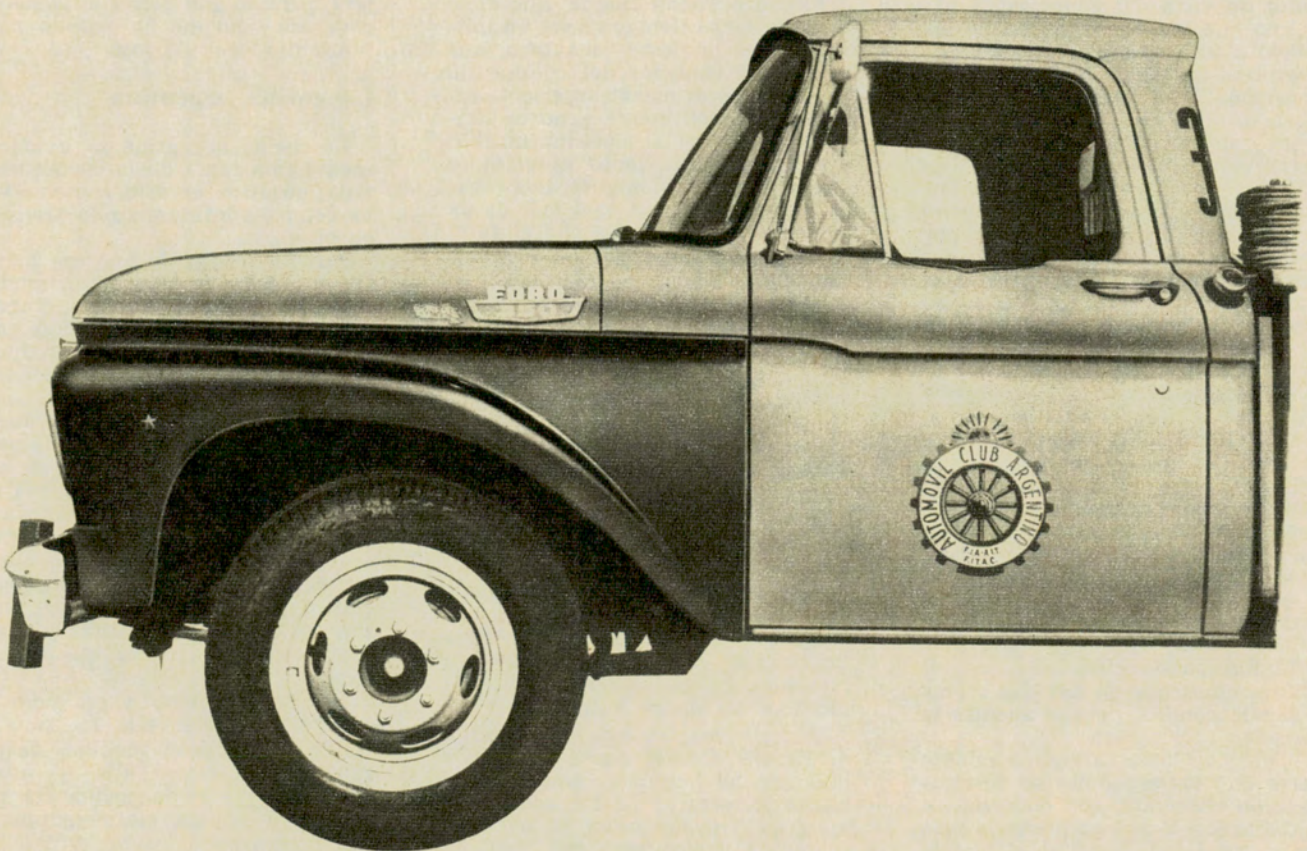
Pocos años después, instalado ya el ferrocarril, propulsado por el general Roca, las postas se transformarán en prósperas poblaciones, que empezarán a crecer con la inmigración europea, que ya ha comenzado. Terminada esta misión, se ocupa de trabajos similares en Catamarca, La Rioja y San Juan. En esta forma la tierra cuyana, el litoral y el norte argentino experimentan su primer impulso de progreso vial.

cer más rápidos los transportes de cargas entre Córdoba y Buenos Aires, que se hacían en carretas, en viajes que duraban de 4 a 6 meses. Ahora organiza los nuevos transportes en carros de 4 ruedas, tirados por mulas, que llevan las cargas al puerto de Rosario, para seguir de allí hasta Buenos Aires en buques por el río Paraná, reduciéndose el viaje a 15 días.

BIBLIOGRAFIA

1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Seis de cada diez camiones grúa de la flotilla de auxilio pesado del A.C.A. son FORD F.350. Y no es por casualidad. Se eligieron por ágiles y poderosos. Porque están especialmente diseñados para el tránsito por la ciudad. Porque tienen gran tracción. Porque el FORD F.350 llega antes y con fuerza.



HABLEMOS DE "COMIDA"

Los idiomas de España y

HAY tres grandes cocinas en el mundo —en el mundo occidental—: la italiana, la francesa y la española. Es decir, tres grandes idiomas culinarios. Las demás son lenguas bárbaras, o dialectos, o, no pocas veces, corrupciones de estos tres idiomas fundamentales.

Marañón sostenía que no se conoce a un país si no se conoce su cocina —se refería naturalmente a un conocimiento experimental—, por eso aconsejaba al viajero: *Los paisajes incomparables y diversos de España, su luz de diamante, su alegría, el relámpago místico, trágico o romántico que sin pensarlo cruza de pronto su cielo azul; el arte, lleno de original aliento; todo está bien; pero no olvides, lector, buscar los rincones en que puedas, con un buen vino a la mano gozar de los recios o sutiles platos nacionales.*

Recio, ése es el adjetivo que conviene a la cocina española. Eso es justamente lo que la distingue de la blanda y sabrosa cocina italiana, de la exquisita y delicada cocina francesa.

En su reciedumbre está su mayor mérito, y su mayor escollo, desde el punto de vista del comensal.

Creo que era Sorel, quien despidiendo a futuros diplomáticos franceses tras un curso de Derecho Internacional, les deseaba: *Buena suerte y buen estómago.* Pues sabido es que entre las muchas plagas de la vida diplomática figuran, en primerísimo lugar, las comidas, cocktails, té, banquetes. Qué no le hubiera deseado Sorel al viajero por tierras ibéricas. Porque la cocina española, cuyo elogio nos aprestamos a hacer, es —y creo que aquí no hay posible discusión— cocina para un pueblo fuerte, instintivo, fundamentalmente rural. Hablo de lo que es estrictamente comida, no postres o dulces. Es una cocina sustanciosa, franca, llena de sabores agrestes. El aceite es aceite, sin refinar, con toda la fuerza y el sabor de la aceituna. Y como su mayor mérito es ser un excelente medio de cocción, pues vengan fritos, tortillas y salsas. Y ajo. España no le teme al ajo, ni a nada. Usa las especias como si realmente la empresa de Colón no hubiera tenido otro objeto que surtir a Europa de ellas.

Y los vinos, que no diré que acompañan la comida, porque además la preceden y la siguen.

Y el chocolate. Es rigurosamente cierto que los españoles se desayunan con chocolate, con chocolate y con churros. Y lo hacen con la mayor naturalidad, como si el hígado



no existiera, y hasta sin jactancia.

El padre Todolí Duque, que dictó durante largo tiempo clases en universidades inglesas, señalaba una vez, en el comedor del college un grupo de becarios extranjeros —europeos del Continente y norte africanos— y decía con inocultable orgullo: *Míralos, todos ainglesados ahí los tienes bebiendo té. Los españoles aunque lleven aquí más de un año, pues nada, ¡todos chocolate!*

No vaya a pensarse, tampoco, que esta fidelidad gastronómica excluye la aceptación de aportes foráneos cuando son sabrosos.

España nunca ha sido cerrada, ni exclusivista. Como muestra de pacífica convivencia no sé por qué no se cita nunca junto al remanido ejemplo de la Escuela de Traductores de Toledo, el mucho más convincente de los platos españoles con ingredientes, aderezos o agregados judíos, árabes y americanos. Que los hay, y a montones.

Pero, en fin, debe admitirse que, en lo que a experiencias culinarias se refiere, hay una especie de predisposición racial: no cualquiera puede apechugar con los platos típicos de la Madre Patria.

Y un clima, el estupendo clima de España. Con la cierta intrepidez que uno ha heredado junto con la buena sangre, yo he llegado a comer, en Toledo, guiso de bacalao, y me he desayunado en Córdoba,

no con chocolate (*soy una débil mujer*), pero, sí con café con leche con churros, y no me ha pasado nada.

Además era glorioso.

La cocina argentina

La cocina argentina es, evidentemente una rama de la cocina española; nosotros, en esto, como en todo lo demás, continuamos la tradición europea.

Pero es innegable que esa herencia culinaria ha sido, aquí, modificada, adaptada a nuestro clima y nuestros gustos, y sobre todo, enriquecida por el aporte de productos indígenas que le dan una fisonomía propia, fundamentalmente el maíz, pero también nuestro zapallo, la batata, varias frutas, y no cito la papa, el tomate, el chocolate, porque ellos fueron adoptados por la cocina europea, y hoy son comunes.

El resultado ha sido la que llamaremos cocina tradicional, que se conserva sobre todo en las provincias, donde alcanza su mejor punto. Es una cocina sabrosísima y nutritiva, y —en materia de dulces— exquisita.

En Buenos Aires y en todas las ciudades grandes ella ha sido influida y, en gran medida, desplazada en las clases alta y media, por una especie de cocina francesa básica; y en las clases populares, por la italiana.

culinarios Argentina

Por ANGELA SILVA
Para Autoclub



Ya Lucio V. Mansilla se quejaba en *Mis memorias* de esta irrupción internacional, y Clemente Onelli señalaba cómo hasta la tradición culinaria... se ha ido poco a poco retirando a sus cuarteles provinciales.

Como ejemplo de esa alianza de que hablábamos entre productos indígenas y herencia española en nuestra cocina, podría tomarse la mazamorra.

La mazamorra se hace a base de maíz —producto originario de América— y se come habitualmente con leche y azúcar o miel de caña.

Es alimento popularísimo en todas las provincias y lo fue también en Buenos Aires, donde, hoy, ya se conoce menos.

La receta es simplísima: ½ kilo de maíz blanco, molido (lavado y puesto en remojo durante una noche); 2 litros, aproximadamente, de agua. Hacer hervir, revolviendo de vez en cuando, hasta que el maíz esté blando y el líquido ligeramente espeso.

Hay quien le agrega una taza de leche cuando empieza a hervir, pero creo que esto ya no es clásico.

Se come caliente o fría; con caldo o como postre, con leche y azúcar o miel de caña.

Pero siempre hay que desconfiar de las recetas simplísimas. La mazamorra, con una tradición secular, está llena de secretos, que —lo confieso— me mortifica un poco divulgar.

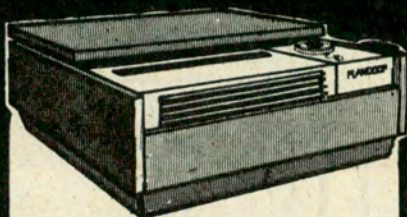
El maíz molido, quebrado o pisado (que así se denomina según las regiones) debe serlo a mortero y no, naturalmente, a máquina.

La olla ideal es la de barro (para la mazamorra como para todo) o al menos la de hierro, y no las de

aluminio, que han invadido nuestras cocinas.

Tampoco debe ser de metal la cuchara, sino de madera; y —supremo secreto—, siempre que se pueda, ha de reemplazársela con un palito de higuera. •

FOTOCOPIAS EN SU OFICINA



PLANOCOP

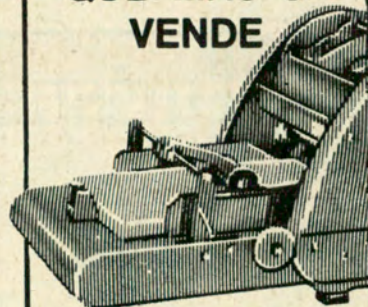
Electronic

Fotocopia en 30"

- Posee regulador electrónico de la tensión en la red y los cambios de luz exteriores.
- Toma todos los colores (sellos, estampillas, etc.)
- No sólo copia de documentos sino también hojas de expedientes y libros sin que se haga necesario des encuadernarlos.

VEALA FUNCIONAR SIN
COMPROMISO EN:

NETUS EL MIMEOGRAFO QUE MAS SE VENDE



La suavidad y rapidez de su funcionamiento, la uniformidad de su entintado, la sencillez de su manejo y su amplia capacidad de trabajo lo convencerán de que es

UNA VERDADERA
IMPRESA EN SU OFICINA

VEALO FUNCIONAR EN

MIMEOGRAFOS Y FOTOCOPIADORAS

NETUS

NETUS S.R.L. MAIPU 278 TEL. 46-7800 Bs. As.



Servicios y

374

UNIDADES
para el servicio de
**AUXILIO
MECANICO**
con zonas gratuitas.

Turismo

**Nacional e
Internacional**

Oficinas especializadas.
Documentación Interna-
cional para el
automóvil.

**Infórmese sobre el
plan de excursiones
"CONOZCA ARGENTINA"**

SERVICIO DE PREVISION

SEGURO DE AUTOMOTORES
POLIZA 1 Y POLIZA 2*

**SEGURO DE VIDA
COLECTIVO**
SIN EXAMEN MEDICO

A tarifas, condiciones y franquicia
que brindan un positivo beneficio
económico

*CON FACILIDADES DE PAGO

255

**Estaciones
de Servicio**

Brindan seguridad
y comodidad en los
viajes por todo el país.

2.650

**Casas Comerciales
Adheridas**

otorgan descuentos
a socios sobre
compras y servicios

Más de

3.000.000

de ejemplares (tirada anual)
de Hojas de Ruta que
se entregan sin cargo, y
Guías, Planos y Cartas de
Turismo a costos
muy reducidos.
Facilitan los viajes y
ayudan a conocer
las rutas y los lugares
más diversos del país.

BALNEARIOS: con comodidades para socios y familiares en
playas ALFAR (Mar del Plata), MARIPESCA (Punta Mogotes),
LAS BRUSQUITAS (Miramar), y SAN CLEMENTE DEL TUYU.

Beneficios*

SUBSIDIO POR ACCIDENTE: \$ 70.000.—. Incluido en la cuota mensual.

TRANSITO Y PATENTES: Trámites y asesoramiento.

HOTELES: descuentos a socios y acompañantes - ALBATROS (Ushuaia), LOS YAGANES (Río Grande) en Tierra del Fuego y CHOS MALAL en Neuquén.

MOTELES: descuento a socios y acompañantes - LIHUE'L CALEL, CALEU CALEU y SANTA ROSA en La Pampa - AGUADA FLORENCIO, BARRANCAS, CHORRIACA y LA RINCONADA en Neuquén - CIPOLLETTI en Río Negro.

RECREOS Y CAMPAMENTOS: para socios y familiares, en LUJAN, PUNTA CHICA, PUNTA LARA, TIMBUES, VILLA CARLOS PAZ. ING. MASCHWITZ, CHASCOMUS MAR DE AJO. y CENTRO TURISTICO DELTA (Tigre).

PESCA: alquiler de botes en el Recreo "Laguna de Chascomús".

RESTAURANTE, CONFITERIA Y ROOF-GARDEN: 9º y 10º pisos de Casa Central y otras Filiales. Descuentos a socios.

PELUQUERIAS: en Casa Central y otras Filiales, tarifas especiales

ASESORIA LEGAL: Gratuita - Gestiones extrajudiciales relacionadas con el Tránsito.

BIBLIOTECA: en Casa Central.

REVISTA AUTOCLUB: sin cargo a los socios.

VENTA DE AUTOMOVILES: en pública subasta (sin cargo para el socio vendedor). Por intermedio del Banco Municipal de la Ciudad de Bs. As.

RECIPROCIDAD DE SERVICIOS: con Instituciones similares del mundo.

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO (Casa Central, Tagle Nº 2640 - Cap., y Parque 3 de Febrero Cap.) para socios y familiares.

ESCUELA DE MECANICA (Automotores): para socios y familiares, Av. Vélez Sársfield 850. Cap.,



VENTA DE NEUMATICOS: con el 20 % de descuento hasta el 31 de Marzo de 1968, para socios, en las dependencias propias en todo el país y en Talleres Ocampo, Cap. Fed.

*para socios

Ver "Desarrollo y Ampliación de la Red Servicial del A.C.A." Pags. 45, 46, 47 y 48

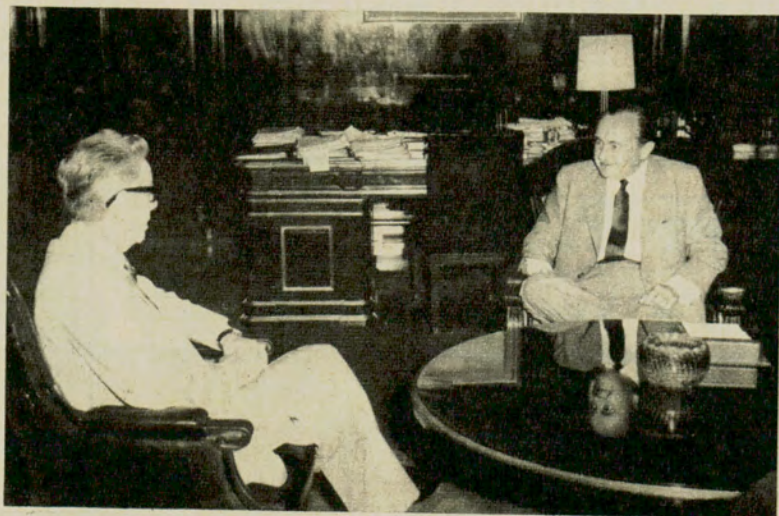
Hablando de turismo con

EL INGENIERO SATURNINO LLORENTE,

**presidente del Banco de
la Nación Argentina:
un hombre que
estudia los problemas
de cerca
y percibe su
proyección hacia la
distancia**

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para Autoclub



El ingeniero Saturnino Llorente, presidente del Banco de la Nación Argentina, en momentos en que formula interesantes declaraciones para AUTOCLUB sobre turismo.

EL ingeniero agrónomo Saturnino Llorente es porteño, pero ha vivido durante muchos años en el interior, dedicado a explotaciones agropecuarias. Además, ha andado muchos caminos y distancias por nuestro territorio y, lo que es mucho más importante, ha mirado para ver, y ha visto. Mirar puede ser sólo un accidente; ver, en cambio, importa una percepción definida, un acto intelectual que vincula al observador con los hombres y las cosas. Todo esto quizás ayude a explicar por qué el ingeniero Llorente se siente tan arraigado, espiritual y sentimentalmente, en el medio humano y telúrico del país *provinciano*. Esto explica también el hecho de que, como persona y como ciudadano, se sienta tan ingenuamente feliz, digamos así, porque las circunstancias y su dedicación a los intereses nacionales le hayan llevado a presidir nuestra más importante institución de crédito. El define esta situación de un modo sencillo y expresivo:

—Me agrada trabajar aquí simplemente porque creo que desde este cargo se puede hacer mucho en favor del progreso argentino, y me siento estimulado al disponer de esta oportunidad para hacerlo.

Si esto no es un programa, se le parece bastante, aunque no se exprese a través de artículos, incisos y cuadros estadísticos llenos de cifras. Traduce ciertamente una firme voluntad de ser útil al país y, además, la vocación de un hombre que aspira a servirse de su posición para algo más que disfrutar del halago primario que puede brindarle esa eminencia.

Días antes de la conversación que dio nacimiento a estas líneas, el Dr. César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, con motivo de la inauguración de una sucursal del Banco de la Nación en la sede central de aquél y el anuncio de la paralela organización de servicios especiales para los socios que de ese hecho derivaría, me dijo, después de haber escuchado el discurso del ingeniero Llorente y mientras celebrábamos el acontecimiento:

—El presidente tiene plena conciencia del extraordinario instrumento para la promoción nacional que el destino ha puesto en sus manos; además, sus palabras revelan su espíritu de iniciativa. Por ejemplo, esta precisa referencia al fomento del turismo que acaba de hacer... Sería interesante que nuestros lectores, los socios del Automóvil Club Argentino, o más exactamente, los dos millones de argentinos que leen AUTOCLUB, conozcan el pensamiento y los propósitos del ingeniero Llorente sobre ese tema.

Y aquí estamos conversando con

el presidente del Banco de la Nación Argentina.

En estos tiempos, todo el mundo habla de turismo. No solamente quienes están preparando sus maletas para viajar, sino también, con una insistencia que se ha convertido en hábito, quienes, para su sorpresa, han advertido de pronto que el turismo puede ser una generosa fuente de ingresos y recursos, sobre todo cuando está bien organizado por el país y la gente que esperan recibir los beneficios. Además, claro está, existe esa difundida versión humana que comprende a los que hablan del asunto porque está de moda. Por supuesto, el ingeniero Llorente pertenece a otra categoría de opinantes. Por su formación intelectual es un estudioso; por su espíritu es un investigador paciente y un hombre que proyecta sus conocimientos sobre un plano concreto y tangible. Habla porque sabe y porque de este modo anticipa un plan ejecutable, pero que desborda el lugar común de lo inmediato. No improvisa.

—Un plan orgánico de fomento turístico, en el sentido moderno, exige la existencia de algunas condiciones básicas sine qua non —dice—. No es esta la oportunidad para analizarlas en detalle, pero algunas pueden ser mencionadas y bastará con eso para dar una idea de lo que puede hacer y sin duda hará el Banco de la Nación Argentina para colaborar en una política de promoción de esa actividad social. La primera de esas condiciones, bien se sabe, es que contemos con caminos, con buenos caminos. En este sector el Banco ya está actuando desde hace tiempo, de una manera práctica y eficiente, aunque lo hace por la vía indirecta del crédito a las empresas constructoras de obras viales. Este crédito actúa en dos etapas distintas. En la primera, se asigna al empresario lo que llamamos "el crédito básico", destinado a facilitar el equipamiento, la adquisición de maquinarias modernas, etc.; en la segunda, otorgamos créditos mediante el descuento de los certificados de obra realizada, sin lo cual difícilmente podrían las empresas cumplir su cometido. En conjunto, el Banco está cumpliendo una tarea de sostén y de estímulo al mismo tiempo, y contribuye al desarrollo de las empresas de construcciones viales. Es un buen servicio que prestamos al país, y al turismo, claro.

—Ahora refiriéndome específicamente al turismo —continúa—, debo decir que hemos tropezado con una dificultad "institucional", si puedo llamarla así, para ampliar la acción del Banco en un aspecto fundamental de esa actividad: la hotelería.

Advierta esto: el Banco Industrial no puede incluir la hotelería en sus rubros de crédito porque, de acuerdo con su Carta Orgánica y sus reglamentaciones, no la considera como una industria. Por otro lado, en la Carta Orgánica del Banco de la Nación Argentina existe una sorprendente laguna en esta materia: ninguna previsión permite incluir a los hoteleros, como tales, en el beneficio del crédito promocional específico. He advertido y estudiado detenidamente esta situación un tanto paradójica y diría injustificada; esto me ha llevado a incorporar al proyecto de reformas de la Carta Orgánica del Banco que he sometido a consideración del Poder Ejecutivo, disposiciones concretas y explícitas que permitirían al Banco fomentar la construcción y modernización hotelera mediante créditos apropiados. Creo que esto ha de constituir un factor ponderable en la eficaz promoción del turismo hacia todos los rumbos del territorio nacional, sobre todo si estructuramos el respectivo régimen de créditos con un claro concepto de la importancia fundamental que reviste para aquel fin una buena hotelería.

Incidentalmente, quiero hacer una observación al respecto. Debo referirme a la eficiencia y calidad, higiene, atención, servicios, etc., de la hotelería argentina, particularmente en los centros del interior, pequeños o mayores. Bien se sabe cuánto pesan el confort moderno, la buena atención y la calidad de la mesa —y los precios, desde luego— en la elección de un hotel y hasta en la determinación del itinerario y destino del turista. Ahora bien, si exceptuamos los grandes hoteles —por lo demás, generalmente inaccesibles, por sus precios, para los medios económicos del común de los turistas—, cuyos propietarios, por razones obvias, no se deciden todavía a instalar sus plantas en los pequeños centros, es evidente la insuficiencia y la lamentable deficiencia de la mayoría de los establecimientos menores que hoy existen, más interesados en "hacer su temporada" fructífera que en asegurar la continuidad de la corriente turística y de su propia clientela, por ende, durante todo el año, aparte de la lógica multiplicación vacacional. Lo contrario sucede con las innumerables hosterías, de ambiente acogedor y más o menos familiar, y con excelente atención siempre, que se encuentran en cualquier ruta turística de Suiza, Alemania o Italia, por ejemplo. Y se me ha ocurrido pensar que quizás sería un acierto promover —mediante el otorgamiento de facilidades económicas, inclusive con la adjudicación de lotes de tierra explotables como unidades de producción granjera, por ejemplo— el ingreso

al país y la radicación definitiva de lo que podríamos llamar "artesanos de la hotelería" con sus familias, como abundan en Europa y con cuya capacidad y aptitudes profesionales podríamos formar una magnífica cadena de hosterías familiares, digamos así, que reproducirían aquí la excelencia servicial que tanto atrae al público en los países donde la buena atención al turista constituye una tradición casi legendaria. Al fin de cuentas, durante muchísimos años hemos "importado" artesanos que vinieron a enseñarnos el "know how" en muchas industrias, ¿por qué no en la hotelería?

La idea me pareció tan original como promisorio; mi interlocutor completa así la exposición de su pensamiento:

—Finalmente, estamos estudiando también la posibilidad de actuar en torno del eslabón final, pero no el menos importante, de la cadena turística: el turista mismo. En este punto se abre una interesante perspectiva para una política social, en este campo, concebida sin criterio demagógico. Estamos pensando en crear realmente el "crédito turístico", una variedad que puede alcanzar un grande y legítimo desarrollo dentro de la especie del "crédito de consumo". Estoy convencido de que, una vez que podamos establecer las bases y condiciones orgánicas sobre las que necesariamente debe funcionar semejante política crediticia social, que el Banco de la Nación puede cumplir dentro de sus fines promocionales, habremos dado un gran paso hacia el fomento efectivo de las corrientes turísticas en nuestro país y ayudaremos así a los argentinos a conocerlo mejor. La creación de los cheques del viajero A.C.A., con la colaboración del Automóvil Club Argentino, es sólo un punto de partida para esa política y confío en que pronto podamos avanzar mucho más allá.

Voy a despedirme, y como colofón para la plática, le digo al ingeniero Llorente:

—Por muchas razones me ha causado satisfacción esta entrevista, pero hay una que quiero mencionar en particular: me dará un motivo serio para asegurar a los lectores de AUTOCUB, conmoviendo así prejuicios extensamente difundidos, que un banquero, un presidente de Banco, no es necesariamente un señor de volumen abundante que va consumiendo ostentosamente un grueso cigarro y se impacienta ante el zumbido de las chicharras de los muchos teléfonos que él mismo ha hecho colocar en su despacho. Esta imagen resulta ser fundamentalmente falsa —así se lo diré a nuestros lectores—, cuando se tiene el placer de conversar con el ingeniero Saturnino Llorente, el dinámico y espiritualmente inquieto presidente del Banco de la Nación Argentina.

El ingeniero Llorente sonrió con picardía. •



CALIDOSCOPIO ESPAÑOL

TARRAGONA,

-¡VAYA! La verdad es que no creo en los fantasmas... pero existen, argüí ante la natural sonrisa burlona de mi interlocutor. Sin duda debió parecerle que aquí, en el antiquísimo barrio mariner del Serrallo, luego de la zarzuela, el romesco y la parrillada, platos de singulares excelencias, las tiernas cebollitas con salsa picante y el Priorato, pastoso y fuerte, con exquisito bouquet que los regara, los responsables de mi aserto eran los espíritus del vino en abierta lucha con los pícaros frutos del mar. No. Aquella mañana tibia y soleada —el otoño y el invierno, muy suaves en Tarragona, apenas opacan la atmósfera siempre limpia— yo había conversado largamente con Escipión, el africano. La culpa de mi diálogo con un fantasma la tuvo, desde luego, el casi intacto cinturón de murallas romanas que en el 218 a. de Cristo construyeron los hermanos Publio y Cneo hasta convertir el centro poblado, cara al mar sobre una colinilla minúscula, en un vigoroso recinto fortificado. Había hecho a paso breve mi camino desde el hotel por la Rambla San Carlos y la Vía del Imperio, penetrando en esa zona que constituye hoy el bellísimo Paseo Arqueológico. Sentada al pie del torreón del Obispo, rival en esbeltez con el de Capiscol, apoyándome sobre el pedestal de la estatua de César Augusto, que Italia regalara a la ciudad-museo, creí oír, bien cerca, una voz metálica, imperiosa, que monologaba:

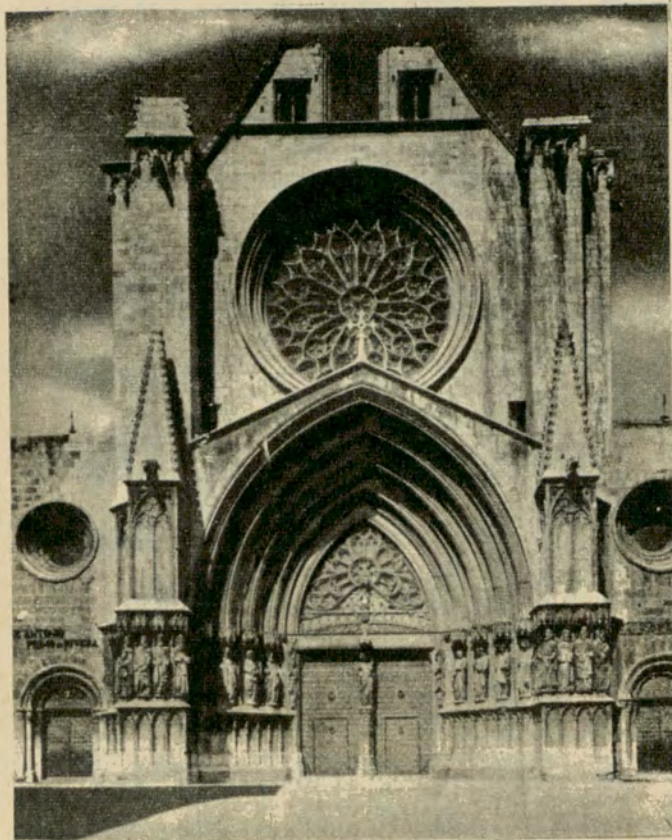
—Es una hermosa urbe, aristocrática aún en su parte moderna, con esa costa rubia y cálida que nos sedujo cuando llegamos procedentes de Carthago: aquí, en la antigua Cosse, nos asentamos más como amigos que como invasores. Entonces, por defenderla de previsibles ataques, dada su posición estratégica, sobre la base

Un detalle de las seculares murallas romanas que constituyen uno de los motivos de atracción de Tarragona.

MILAGRO Y MISTERIO DE UNA CIUDAD

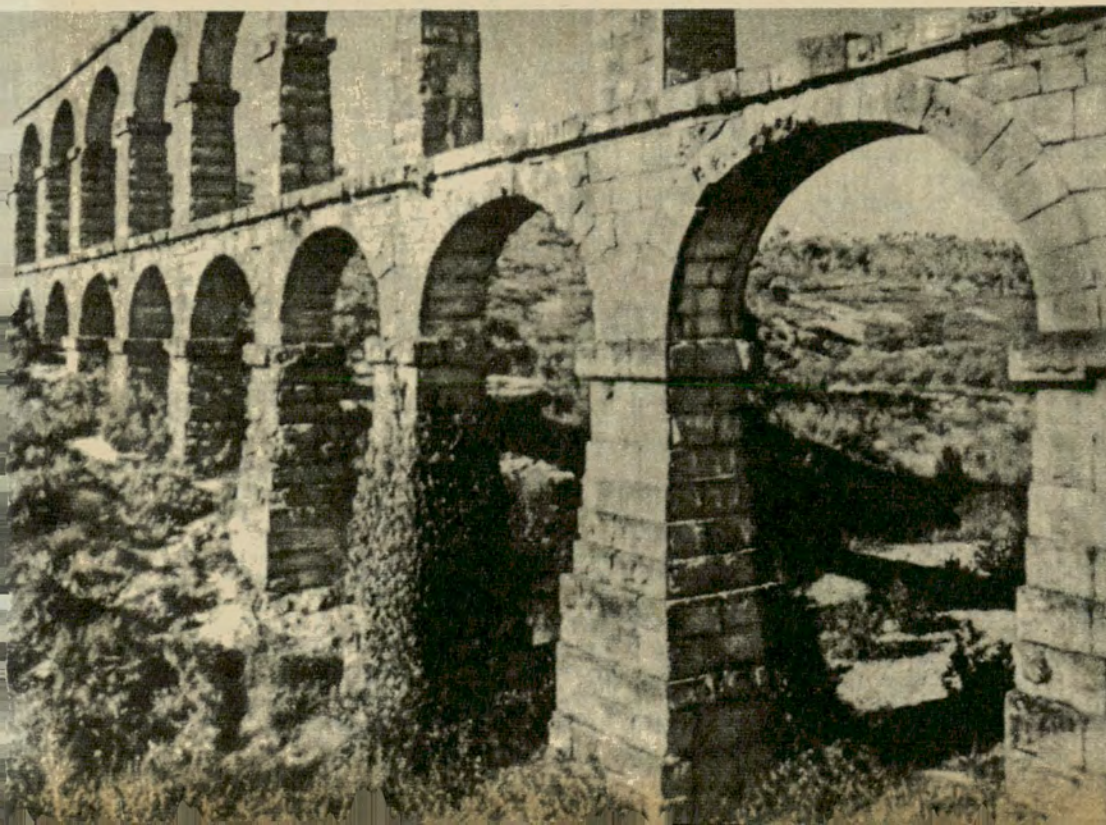
Por NOEMI VERGARA DE BIETTI

Para Autoclub



La catedral, empezada en 1170 y terminada en 1331. Es de estilo románico del período de transición al ojival.

Esta fotografía nos muestra un detalle del acueducto romano de Tarragona.



de los milenarios muros alzamos los sillares romanos. Estaban ya algunas de las cinco puertas, en especial la que, creo, llaman ahora del Rosario, con el enorme bloque pétreo del dintel, que mis ingenieros calcularon pesa 37 toneladas. ¡Obra de ciclopes, por cierto!

La voz cobra acentos orgullosos:

—Tan linda, dejamos a Tarraco, que, según husmé luego en las historias, varios emperadores, Augusto, Trajano, Adriano, Antonino, en ella vivieron. Por entonces contaba con 30 mil habitantes, circo, teatro, anfiteatro, foro, mercados, templos, acueductos, el palacio del pretor. Corrieron los siglos, que no se llevaron todo: vestigios quedan cerca de la Playa del Milagro, la plaza del Pallol o por la calle del Enladrillado... ¿Qué más pasó? ¡Ah, sí! Por defender un credo distinto al nuestro, divulgado dos siglos después por un rabi de Galilea, en las arenas del anfiteatro padecieron martirio Fructuoso, Eulogio y Augurio.

Una pausa sobreviene.

Un vientecillo, al agitar los pinares, mueve y cambia las páginas de mi mentor. Se dijera que, de súbito, al detenerse en ésta responde a una pregunta silenciosa que formulan a mis espaldas:

—¿Y después?

—Después vinieron francos, germanos... Eurico, que agostó las mieses y sembró violencias y sangre en los surcos. Por fortuna quedaron en pie las obras romanas, que admiraron árabes y visigodos... En 1116, San Olegario se apoderó de Tarragona, que renació sobre sus despojos. Las centurias, al verla crecer, no hicieron sino sumarle belleza.

Una sombra se aleja; pasó un milagro, que al extinguirse reclama:

—Visita, extramuros, otras cosas nuestras: el acueducto; el arco funerario de mi nombre, el de Bará, levantado en memoria del cónsul Julio Sura en la Via Augusta; la cantera romana, con su amenísimo paisaje aledaño...; visita...

—¿Visitó usted los monasterios cistercienses de Santa Cruz y el Poblet, esas joyas del XII y el XIII, panteón de los reyes de la corona Catalano-Aragonesa? Están muy cerca y en Plaza Corsini encontrará buenos transportes, me dice cordial el guardián del Paseo.

Mas no, por ahora tengo harto quehacer dentro de la ciudad y entre tanta grata labor, perder, ganándolo, a mi tiempo, acodada en esa terraza que se halla en el fin de las ramblas, ese balcón sobre el Mediterráneo, revelador, ya con luna, ya bajo el sol, de la seductora belleza del Mare Nostrum.

Me hubiera gustado ser arquitecto

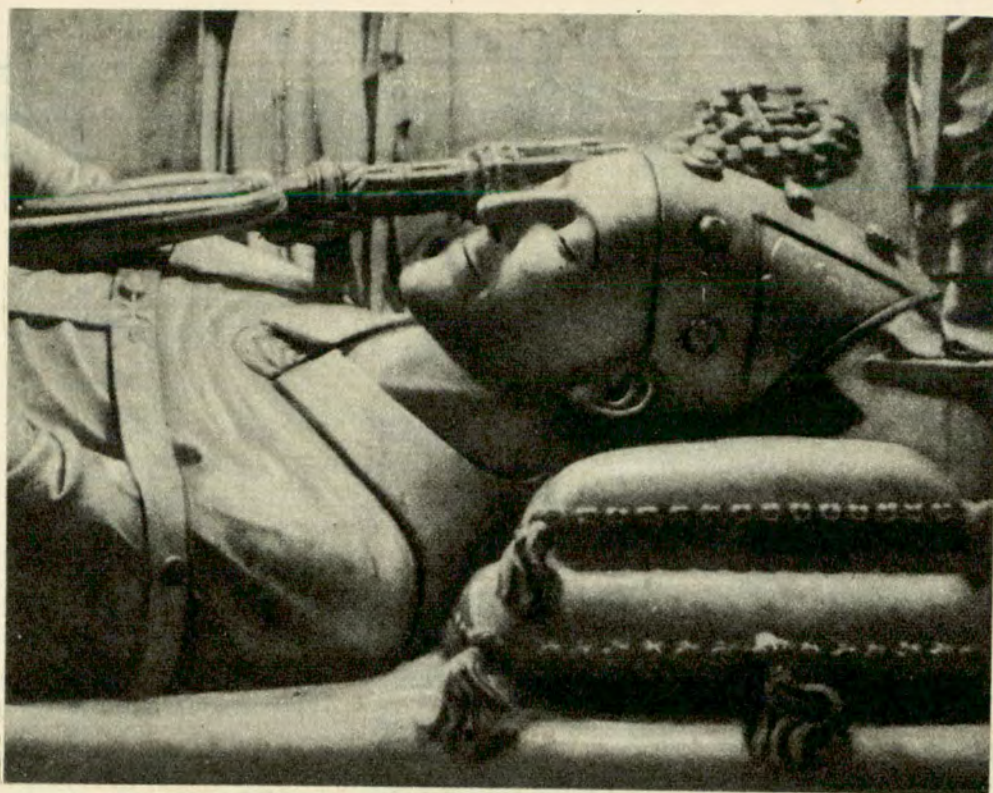
—¿Adónde quiere ir esta tarde? —pregunta con su incomparable cortesía española mi interlocutor—. ¡Iglesia románica, monumento gótico, cons-

trucción barroca? ¿O le place, según sospecho, barzonear sin prisa por el barrio judío y las típicas callejas, breves como un suspiro?

Le interrumpo:

—Esta semana se la debo a la Catedral. Ya bastante me tentarán las fiestas, creando un delicioso pretexto para permanecer en Tarragona. En la semana siguiente será el día de Santa Tecla, protomártir patrona de la ciudad. Aguanto con impaciencia pueril las variadísimas manifestaciones folklóricas del 23 de setiembre: gigantes y cabezudos, o las torres humanas formadas por los Castellars, semejantes en Tarragona a los Xiquets de Valls y los Nens de Vendrell.

¡Qué arbitrario es este concepto de la vocación! Creemos conocer, o al menos acercarnos a la propia, y he aquí que un día cualquiera, en un rincón del mundo, descubrimos que hubiéramos querido ser arquitectos-escultores y..., acaso..., poner las manos, ¡ay! pecadoras, modernas, en algún ángulo de la inconclusa sinfonía pétrea que, escaleras arriba, se levanta en el llano de la Catedral, prieta entre un manojo de callejas con bonitos nombres: del Vidrio, del Carro, del Carmen, de la Mercería. El templo presume, y, convengamos, no le faltan razones, de ser el mejor de España en el período de transición entre el gótico y el románico ¿Cómo narrar la historia de estas piedras venerables —ocho centurias cargan sobre sus hombros—, ni de qué hablarles con riesgo de desdeñar lo esencial restante? ¿De soberbios portales románicos, el principal animado por el maestro Bertomeu, allá por el 1202, que luce una ingenua, deliciosa virgen con Jesús niño y los apóstoles en lo alto del parteluz? ¿O de la sillaría del coro, que labró, a prodigio, Francisco de Gomar? ¿Preferiríamos asombrarnos ante el retablo del altar mayor, donde el alabastro se trocó frágil arcilla al golpe de cincel del maestro Pere Joan? ¿Y por qué no hacer una historia de la arquitectura, avanzando desde la Capilla de las once mil vírgenes a la vecina neoclásica o la renacen-



Un detalle del sepulcro que guarda los restos del infante D. Juan de Aragón.

tista de San Fructuoso, para llegar, muchas centurias en pocos metros, a la de Santa Bárbara, con estructura de un muy entrado siglo XIX? Si al viajero le placen los tapices, los hallará de varios gustos y edades en el lapso que va del XV al XVIII, y se detendrá sin vacilar un buen rato frente a uno que luce en la Sala Capitular. Sin alcanzar el tono tétrico del mural existente en el camposanto de Pisa sobre el mismo asunto, éste, conocido como el de la Buena Vida, muestra un cortejo que, de la cuna al sepulcro, seguimos ricos y miserables, sabios e ignoras, incapaces casi todos de vivir conforme a esas reglas de la buena vida, que es la de la razón y la fe. Está sosegado el inmenso templo en cruz latina, testigo de tantas generaciones de seres que por allí pasaron con su dolor o su esperanza: nada turba el bellissimo sueño de mármol del Infante Juan de Aragón o el del inquieto rey Jaime, que, quizá a redopelo, descansa de aquellos sus afanes por Valencia o Mallorca. Salgo de él y entro en el claustro, de fines del XII, con sus arcos ojiva-

les y sus esbeltas columnas, que llevan en sus artísticos capiteles fragmentos de escenas bíblicas, temas paganos legendarios, como el famosísimo entierro que los ratones de la fábula clásica hicieron del gato. Arte figurativo, ornamental, simbólico, ideas y ensueños, hechos sugestivos poemas en piedra de los capiteles. Pero debo confesar que nada me gustaba más en ese delicioso patio que la dulzura, rayana en lo inefable, del parteluz de la portada de acceso a la catedral, con esa virgen, ese niño y esos magos, tan espléndidamente mal tallados como el friso inolvidable en Nôtre Dame de París...

Una tarde malva, un aire sabroso, a verdes

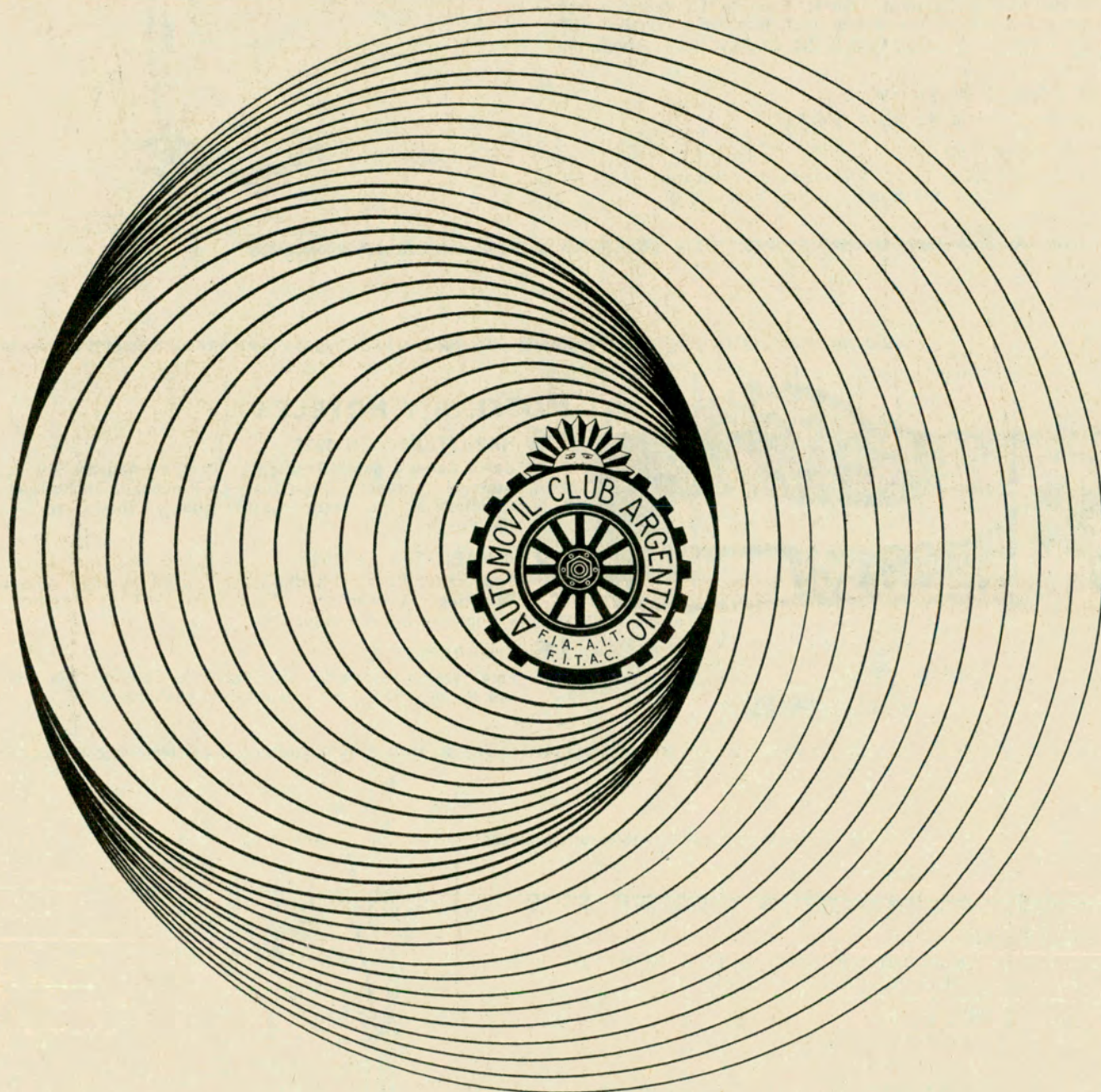
La tarde es propicia para salir de la ciudad. En Plaza Tarraco, su nudo neurálgico, me aguardan amigos que me harán recorrer, una tras otra, las espléndidas playas vecinas, señuelo de turistas y viajeros de todo el mundo. La excursión se prolonga varias horas, hasta dar con la cena en el gracioso y fino parador

de Benidorm, propiedad de la Dirección Nacional de Turismo, que los ha multiplicado estratégicamente a lo largo del país. (Entre paréntesis, por su color local y su gusto añejo tan bien logrado, ¡qué reconfortante pausa en Castella, en el de Alcalá de Henares.) Dejamos atrás el cielo azul, la tarde malva, la niebla de oro de las playas, las vides, los terciopelos del olivar. Cae la noche cuando entramos en Tarragona: a poco dormirán las piedras venerables o, en su sereno vigor, la ciudad moderna. Una canción se desenhembra en el aire: doña María de la Platja, bonita como un clavell... ell... ell.

Como la canción, se desenhembran mis días tarraconenses. Me disgusta partir: algo muy mío se queda en Tarragona, con sus callejas prietas y su aire, del que ya Marcial habló como bueno en el siglo II. Algo mío se queda en Tarragona, junto a las costas rubias tentando al viaje... Pero, por cima, en cualquier rincón donde aguardan el misterio y el milagro de la ciudad lozanamente vieja, risueña y graciosa en su madura juventud. •

DESARROLLO Y AMPLIACION DE LA RED SERVICIAL DEL A.C.A.

M 950



**EN EL AÑO 1967 INGRESARON AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
70.000 NUEVOS SOCIOS, TOTALIZANDO 360.000.**

ANTES DE INICIAR LA CONSCRIPCION DE SOCIOS DE ENERO DE 1968, EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO INTENSIFICO PREVIAMENTE EL DESARROLLO Y LA AMPLIACION DE SU RED SERVICIAL PROPIA, REACTIVO Y CONCRETO CONVENIOS CON GOBIERNOS PROVINCIALES Y ADOPTO TAMBIEN UNA SERIE DE MEDIDAS TENDIENTES A IR SATISFACIENDO LA MAYOR DEMANDA DE SERVICIOS Y BENEFICIOS DE LOS YA ASOCIADOS Y DE LA GRAN CANTIDAD DE AUTOMOVILISTAS QUE SOLICITARAN SU ADHESION, CORRESPONDIENDO COMO ES TRADICIONAL, EN ESTAS OPORTUNIDADES, A LA CONFIANZA QUE LES MERECE LA INSTITUCION.

ENERO 1968



ESTACIONES DE SERVICIO EN CIUDADES Y CAMINERAS EN RUTAS (YA FUNCIONANDO - ENTRE PROPIAS Y ADHERIDAS - 255)

7 HABILITADAS EN EL AÑO 1967.

Caballito en Capital Federal y puesto de abastecimiento en Aeropuerto de Ezeiza - Aguada Florencio, Barrancas, Chorriaca y La Rinconada en Neuquén y Caleu Caleu en La Pampa.

9 A HABILITAR EN EL AÑO 1968.

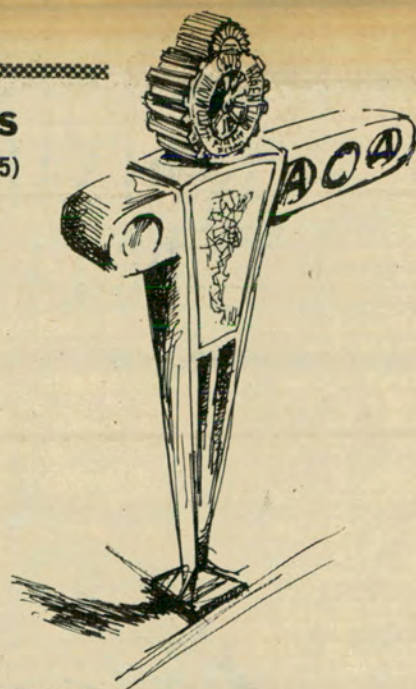
Once y Villa Devoto en Capital Federal - Los Altares y Tamariscos en Chubut - Santa Rosa en La Pampa - San Antonio Oeste en Río Negro - San Juan, en su Capital - Villa Mercedes en San Luis y Ojo de Agua en Santiago del Estero.

1 A CONSTRUIR EN 1968.

Centro Servicial La Plata (Bs. As.).

8 EN PROYECTO.

Para localidades de las Provincias de Catamarca - La Pampa - Neuquén - Río Negro - Santa Cruz.



MOTELES Y HOTELES

10 HABILITADOS EN 1967.

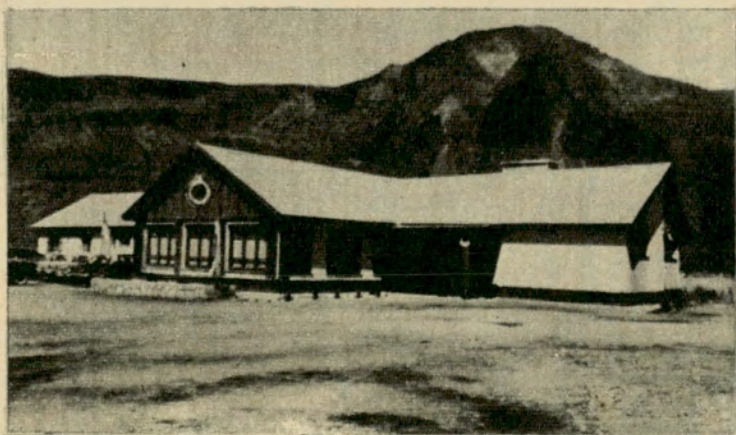
Caleu Caleu y Santa Rosa en La Pampa - Aguada Florencio, Aluminé, Barrancas, Chorriaca y La Rinconada en Neuquén - Cipolletti en Río Negro - Los Yaganes y Albatros en Tierra del Fuego.

7 A HABILITAR EN 1968.

Gobernador Duval y Santa Isabel en La Pampa - Chepes, Famatina y Termas Santa Teresita en La Rioja - Andacollo y Chos Malal en Neuquén.

16 EN PROYECTO.

Para localidades de las Provincias de Chubut - Formosa - Río Negro - San Juan - Santa Cruz y Misiones.



MOTEL "BARRANCAS" - NEUQUEN

RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS - EN FUNCIONAMIENTO - 13

3 HABILITADOS EN 1967.

Centro Turístico del Delta, en Tigre - San Clemente del Tuyú en Bs. As. y Maripésca en Mar del Plata.

2 A HABILITAR EN 1968.

Chivilcoy y Punta Indio, en Bs. As.

AUXILIO MECANICO (UNIDADES EN SERVICIO - 374)

55 incorporadas en el año 1967.

70 unidades más a incorporar en 1968, a medida que la demanda del servicio lo requiera.

MECANICA DE EMERGENCIA

Para ampliar la atención de este servicio se ha adquirido un terreno de aproximadamente 5.000 m², en la Capital Federal, proyectándose el edificio que se habilitará parcialmente en 1968.



"CENTRO TURISTICO DELTA"

ESCUELAS

Para socios y familiares se ha habilitado una escuela de mecánica que funciona en el edificio adquirido por el Club, en la calle Vélez Sársfield 850, de Capital Federal, y en la cual también se capacita al personal de la Institución para la más eficiente atención de los servicios que se prestan.

En 1968 se habilitará el nuevo edificio construido en el Parque Tres de Febrero, de Capital Federal, destinado a la Escuela de Conducción y Tránsito, para brindar a los socios y familiares que concurren una más amplia y cómoda atención.

BECAS

Para seleccionar personal técnico mecánico especializado, para los cargos jerarquizados de las nuevas estaciones de servicio, el ACA ha creado 20 becas con remuneraciones mensuales para alumnos egresados de 2 establecimientos educacionales que se dedican a la preparación de técnicos, en la especialidad mecánica del automotor, con la finalidad de contar permanentemente con personal capacitado para brindar a los socios una eficiente atención.

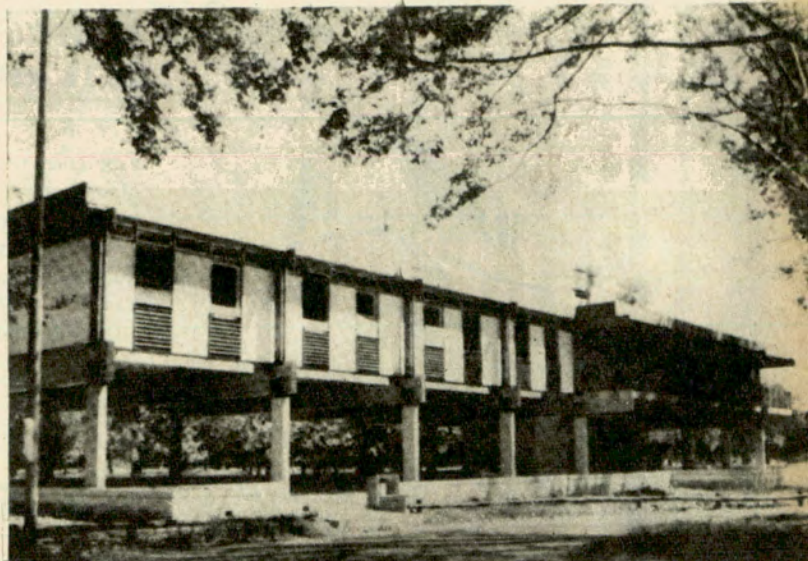
SERVICIOS INTERNOS

El ACA cuenta actualmente con el Sistema Electrónico de Procesamiento de Datos IBM/1440. A pesar de que es el Sistema más grande del país en su tipo, la marcada expansión de las actividades serviciales de la Institución y la consiguiente intensificación de sus operaciones administrativas han saturado las posibilidades del mismo. Por ello, se ha contratado la instalación del Sistema Electrónico de Procesamiento de Datos IBM/360 (modelo 30), que tiene una capacidad de procesamiento superior en un 200 % a la del sistema actual.

Con la finalidad de agilizar todo lo necesario para la prestación de servicios, también se han adecuado y modernizado los talleres de mecánica, conservación de maquinarias, telecomunicaciones, herrería, carpintería, imprenta y almacenes, ubicándolos en edificios adquiridos a tal efecto.

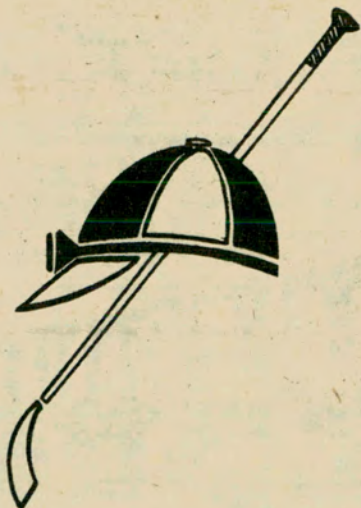
SERVICIO DE PREVISION

Se encuentran en ejecución las obras de remodelación para instalar en un piso íntegro de la Casa Central el servicio de previsión, a fin de ampliar y brindar una mayor comodidad en la prestación de este servicio, hallándose en estudio un proyecto de descentralización, para que su prestación integral se efectúe también en más dependencias.



ESCUELA DE CONDUCCION Y TRANSITO - Edificio en terminación





CONVENIO CON LA FEDERACION DE JOCKEY CLUB DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Por contrato suscripto entre esta Federación y el ACA, los asociados tendrán libre acceso, sin cargo alguno, a las instalaciones oficiales de los Jockey Club de Azul - Bell Ville - Córdoba - Concordia - Corrientes - Esquel - Gualaguay - Gualaguaychú - La Paz - Mendoza - Mercedes - Paraná - Posadas - Rafaela - Río Cuarto - Rosario - Salta - San Francisco - San Juan - San Luis - Santa Fe - Club Hípico Tandil - Tucumán - Concepción del Uruguay - Villaguay - Venado Tuerto - Victoria y Villa María.

CONVENIO CON EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Se ha firmado con esta Institución Bancaria un convenio mediante el cual se emitirán CHEQUES DE VIAJERO ACA, que serán expedidos exclusivamente para socios y que podrán ser adquiridos en las dependencias propias del Club y cobrables en las mismas y/o sucursales del Banco Nación.

Este nuevo servicio será puesto en vigencia a la brevedad y tiene por finalidad evitar los riesgos del traslado de dinero en viajes.

SERVICIO MEDICO INTEGRAL

Se encuentra en estudio para su puesta en marcha en el año 1968, un servicio médico integral, optativo para socios y familiares.

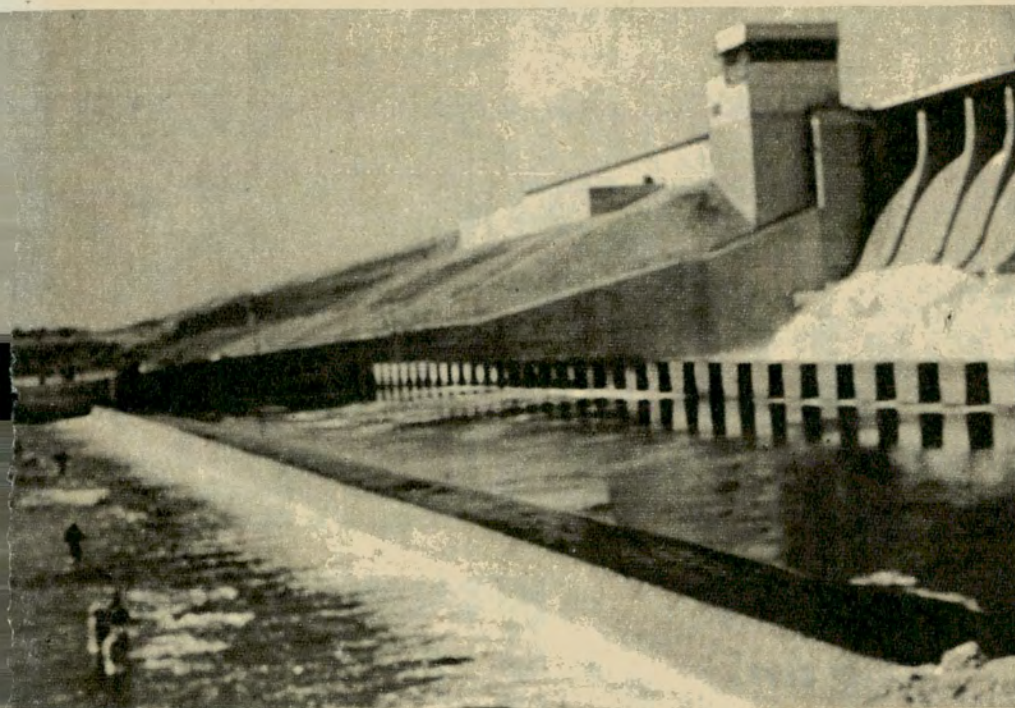
SUPERVISION SERVICIAL

Para atender la mejor funcionabilidad de sus servicios en todo el país, la Entidad ha dispuesto ya la compra de un avión que, también en forma experimental, será equipado como ambulancia y que complementaría el servicio médico en estudio.



VER "SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS" - PAGINAS 38 Y 39

EN SANTIAGO, GOBERNAR ES REGAR...



Esta fotografía muestra un aspecto parcial del dique embalse de Río Hondo.

EN Santiago, gobernar es regar..., ha dicho alguien. Y, por fin, ha empezado el gran riego en sus asoleadas tierras.

Este dique posibilitará el riego inmediato de 120.000 hectáreas más, las que llegarán en breve plazo a las 170.000, que sumadas a las 100.000, que ya cubre el sistema del dique Los Quirogas, harían casi 200.000 regadas. El plan de colonización abarca 315.000 hectáreas, de las cuales 164.000 son tierras fiscales.

Esta magnífica obra ha sido concebida y concluida en el período 1955/67. Se levanta sobre el río Dulce (río Salí, en Tucumán), a sólo 68 km de la ciudad capital, en el Departamento de Río Hondo, a 3 km y medio de la ciudad del mismo nombre, muy conocida por sus aguas termales.

Nace el río Dulce en los nevados de las sierras Calchaquí y Aconquija, a más de 5.000 m de altura.

**El dique
embalse
de Río
Hondo
ofrece
las
mejores
perspectivas**

Por **SAMUEL SOSA**
CORDOBA

Para Autoclub

El embalse ha sido realizado con el fin primordial de regular las crecidas del río, alimentar suficientemente el riego y producir energía eléctrica.

La distribución racional del agua ha de ser controlada por el dique derivador Los Quirogas, y su sistema de canales (de la Cuarteada, Norte, El Alto, Villa Moreno, etc.).

La obra fue construida bajo la dirección de Agua y Energía de la Nación, entidad que realizará también los canales que hubiera que agregar a los ya existentes, los desagües y los drenes en el subsuelo, para hacer descender y controlar el nivel de la capa freática, en procura del mejoramiento de las tierras.

Su financiación se hizo con el aporte de la Nación, del Banco Industrial de la Nación; de la Provincia de Santiago del Estero, del Banco de la Provincia de Santiago del Estero y de empresarios industriales. Se habría contado, por otra parte, con un empréstito del Banco Internacional de Desarrollo, por un total de 32.300.000 dólares, de los cuales 10.300.000 dólares corresponderían a la Provincia y 22 millones, para ser destinados al mismo objeto, a Agua y Energía.

El gobierno de la Provincia de Santiago del Estero, consciente de la importancia de esta obra, que será fundamental para el desarrollo integral de la Provincia, ha creado la Reserva Provincial del río Dulce, la que estará bajo la superintendencia de un ente estatal creado por la misma ley bajo la denominación de Corporación del Río Dulce. Este organismo, con jurisdicción en 14 departamentos, tendrá como tarea específica la de proyectar, promover y supervisar todas las obras y servicios del río Dulce.

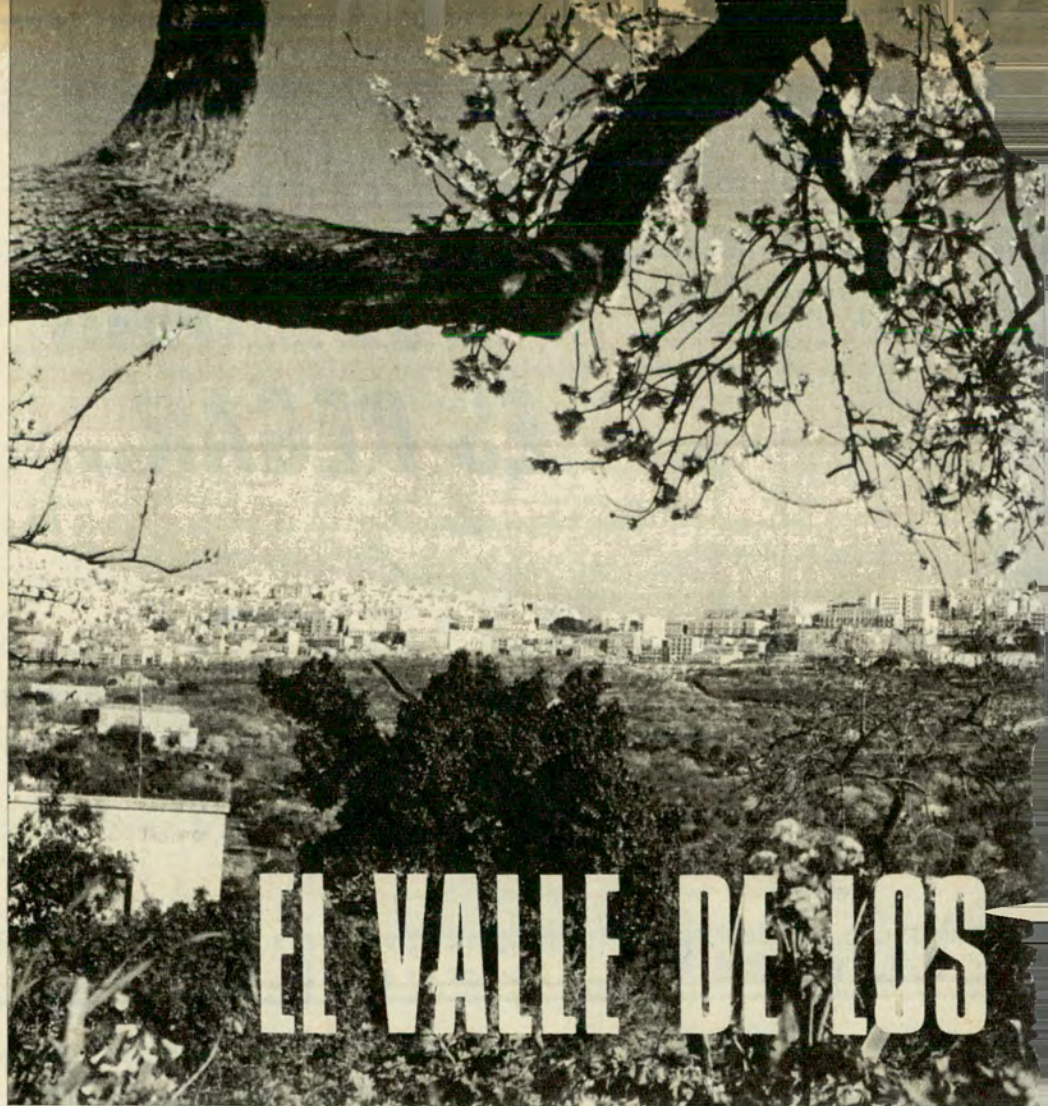
En otro orden de cosas y entrando ya a la actividad turística, podemos asegurar que el enorme lago del embalse va a ser aprovechado ventajosamente para la práctica del deporte náutico y de la pesca. Al respecto, es oportuno señalar que ya en los salones del comercio local se ofrecen en venta lanchas y botes de los más variados tipos, y que la Corporación del Río Dulce está actualmente en la tarea de la siembra del pejerrey, lo que hará que Santiago del Estero, en adelante, pueda ofrecer el turista estas delicias unidas a sus cristalinos y tibios días de invierno y a sus milagrosas aguas termales.

Este formidable impulso era lo que necesitaba Santiago del Estero para salir de ese largo letargo a que había sido condenado por el olvido de los poderes públicos; para restañar esa tremenda herida que se hizo en su economía con la explotación irracional de sus bosques. Y para que, de una vez por todas, marche hacia adelante como corresponde, y lo merece, una provincia argentina. •

DURANTE el trayecto de Palermo a Agrigento el viajero puede apreciar el variadísimo paisaje siciliano. Ha dejado atrás el mar azul de la Cuenca de Oro con el característico Monte Pellegrino y el bullicio de la capital; ha visto perderse el último reflejo del Tirreno y perfilarse la misteriosa y adusta montaña entre los brazos suplicantes de las higueras y el verde austero de los olivos; ha comprendido que en esta tierra hay algo de inaccesible, de misterioso, como lo hay de hermético en la modalidad de sus habitantes. Algo que rechaza la curiosidad y que parece ignorar el sentido de las preguntas.

Al bajar del tren, la impaciencia acelera mis pasos. He llegado a la antigua Akragas... Las áureas siluetas de los templos me saludan allá abajo en un valle arbolado de almendros. Veo por vez primera el cielo natal de Pirandello. Varios *carabinieri* con caras impenetrables nos detienen. —*Sus documentos, por favor...* No comprendo. Explico. —Llegamos de Palermo, no del extranjero... —*Muéstreme su pasaporte*, repite el menos simpático de los agentes. Les entregamos nuestros documentos y nos encomendamos secretamente a todos los dioses de Agrigento. Luego de un examen detenido, nos los devuelven. —*Pueden proseguir*, nos dicen sin disculparse. Un curioso nos ilumina. —*Ha habido un asesinato. Buscan a los culpables...* Reímos de buena gana. Jamás me imaginé en este vagar por el mundo, que se me otorgaría semejante promoción. —*¡Qué lástima!* —exclamo — *¡Será para otra vez!*

Hay un pequeño restaurante en la estación. Su propietario tiene mucho interés en contarnos entre sus clientes. Le explicamos que es nuestra intención comer en el Hotel Jolly... Que le agradecemos tanto su interés. Hace una mueca. Agita los brazos. —*¡El Jolly...!*, ¡qué disparate! Tirar la plata... Mucho mejor se come en su restaurante... Nos encaminamos hacia afuera. El Valle de los Templos se extiende a mis pies, mágico, deslumbrante. El hombre nos sigue. No ha perdido las esperanzas. Nos han aconsejado no ir al Valle de los Templos en taxímetro, sino en coche de plaza. Entre los que se encuentran allí, tan resignados y apáticos los cocheros, como los caballos, que parecen hechos de paciencia, elegimos uno. Tratamos con el cochero. Sí, nos llevará al valle... Sí, veremos todos los templos... No, no tendremos ninguna queja... Por supuesto, pagaremos lo estipulado. Con un pie en el estribo, miro hacia atrás. El dueño del restaurante está a mi lado. —*Pueden alquilar ese coche*, nos dice. —*Yo pienso lo mismo*, le contesto ya algo fastidiada. ¡Gracias por el permiso! El hombre no entiende de ironía... o no quiere entender. He visto una mirada entre él y el cochero. Se entienden sin hablar. El caballo se ha resignado a moverse y emprende-



**Crónica
de un
inolvidable
viaje a
Agrigento,
la
antigua
Akragas**



Otro de los templos que dan un singular encanto a Agrigento y evocan pasados días de grandeza.



Por
MAGDALEN LIDDLE

Para Autoclub

Al pie de la ciudad moderna de Agrigento se extiende el valle muy verde que al florecer los almendros se convierte en un jardín encantado.

mos nuestro viaje a un trotecito discreto.

El verde valle

El serenísimo mar aparece en toda su gloria, vasto y luminoso. Al pie de la ciudad moderna se extiende el valle muy verde que, al florecer los almendros, se convierte en un jardín encantado. No es de sorprenderse que los griegos hayan elegido este paraíso para construir en él una enorme ciudad: Akragas, de la que aún nos quedan algunos monumentos casi intactos y otros parcialmente conservados, como ejemplos de su antigua belleza y poderío.

No hay, en Akragas, una escuela de escultura comparable a las de Siracusa o Selinunte. En ella la grandeza se manifiesta en el monumental concepto arquitectónico. Los templos se hallan diseminados en lo que fue el perímetro de la ciudad, permitiendo así a los habitantes fácil acceso a los santuarios. Visibles también desde el mar, ya que los templos se elevan sobre la arista de la colina, reinan en el valle, y sus doradas siluetas son el primer saludo al viajero desde que el tren bordea las cercanías de Agrigento. Como una oda de Píndaro, desde el altar del trágico Hefaios hasta la inmutable soberbia de la morada de Hera, la Grecia milenaria vive aún en la purísima línea de los templos.

Es muy vasta la zona arqueológica de Agrigento, desde las casas romanas, con sus bellos mosaicos y la sabia disposición de los edificios, que siguen un trazado racional de calles paralelas en las que continuaban todavía los trabajos de excavación, hasta los más antiguos vestigios del poderío griego. En la zona romana podemos apreciar la influencia griega en el sistema de

construcción; es decir, el bloque de piedra tallada junto a la amplia red de desagüe y cañerías, tan típicos del saber vivir romano. Las casas de esta zona, con el Heroon, llamado Tomba di Terone, la necrópolis romana y algunos otros edificios de esta zona son los monumentos de la antigüedad de más reciente data. Los otros, cantados por Píndaro en el quinto siglo anterior a nuestra era, significaban ya para los helenos *grandes tesoros del Agrigento fluvial en el áureo valle de Febo*, y representaban el orden dórico en toda su clásica magnificencia.

El pino de Pirandello

Gracias al estudio secular del problema de conciliar las dimensiones con la perspectiva y la estética nos ha sido dado este ejemplo de serena armonía dentro de un conjunto de vastísimas proporciones individuales. Al VI siglo pertenece el templo más antiguo, llamado de Hércules, con sus ocho columnas dóricas en pie y los trozos de arquitrabes y capiteles, de dimensiones realmente gigantescas, en trágico desorden en torno de lo que fue el altar de los sacrificios y la celda o santuario.

¡Cuán frágil se ve, empuñeado por la distancia, el pino ya añoso que plantara Pirandello! Allá en el horizonte, junto a la morada del dramaturgo en el dorado Valle de Febo que fue su terruño, los restos de este auténtico hijo de la Magna Grecia descansan en una urna griega de purísimo estilo.

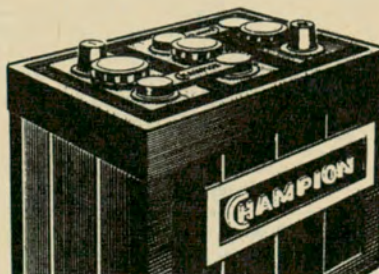
Desde el Templo de Hércules se divisa el minúsculo Templo de Esculapio, muy cerca de un manantial de aguas medicinales, lo que explica que este santuario de línea sencilla, con su escalinata frente al atrio y sus medias columnas empuñadas en el lado externo, haya sido dedicado al dios de la medicina.

Este templo, recordado por los antiguos como situado al sur de la ciudad y algo distante de ella, es sólo accesible ahora por un sende-

**buena
marcha y
performance...**



con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.



CHAMPION S. A. I. C. F. e. I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES
Descuentos especiales
para socios del A. C. A.

L 957



En esta fotografía, tomada por la autora de esta nota, puede apreciarse un detalle del templo de los Dioscuros.

ro pedregoso que sería la ruina de un automóvil. Se llega a él a pie o en las típicas *carrozzelle*, luego de parlamentar largamente con el cochero, quien se resiste a este viaje penoso bajo el sol ardiente del mediodía. Dejamos a ambos lados del camino chacras serenas con sus viñedos entrecortados por olivos o almendros. Vista desde el Templo de Esculapio, la colina de los templos se asemeja al lomo de un animal fabuloso. La línea sinuosa ostenta, airosa, las siluetas doradas de los colosos contruidos con la piedra extraída durante milenios de las canteras locales. No tiene esta piedra la blanca majestad de las moles de Segesta, de Selinunte, sino el característico áureo cantado por el príncipe de los poetas. Dorado se alzó el Templo de Zeus. Doradas las cuatro columnas del Templo de los Dioscuros, que ahora parecen volar hacia el infinito en un sueño vertical y alado, sobre sus cuatro escalones de oro.

Del lado opuesto del torrente Akragas, entre un bosque ya tupido, duerme en dorada soledad el Templo de Hefaiostos infortunado dios del llanto y de las penas de amor. Se conservan dos columnas aún en pie y las ruinas monumentales de muros, de capiteles, de arquitecturas...

Final del paseo

Hacia lo alto de la colina, dejando a un lado la antiquísima piscina,

vemos el templo de la altanera Hera. Soberbio en su posición dominante entre valle, mar y altura, sus veinticinco columnas dóricas recordadas contra un cielo muy azul y el verdor oscuro de los olivos, resaltan en toda su dramática majestad. Diríase, al ver estas ruinas, que sólo un ciclope ha podido mutilar la solidez de los inmensos capiteles y la integridad de su peristilo. En el interior del templo se aprecian aún los vestigios de la sacristía y del santuario en el que los iniciados celebraran los misterios, iluminados por grandes lámparas de terracota. En la parte externa vemos las piedras del altar sobre el cual, luego de los ritos sacros de la purificación y la plegaria, terminada la alocución del sacerdote, se ofrecían a la diosa los sacrificios propiciatorios, en la esperanza de que el humo de los mismos se dirigiera hacia el Olimpo.

El Templo de la Concordia, en el que anualmente se celebra la fiesta del almendro en flor, se considera en Italia como el monumento religioso mejor conservado de la antigüedad, y el segundo en el orden mundial. Situado sobre el lomo de la colina, entre los Templos de Hefaiostos y Hera, la historia y la leyenda cuentan que fue construido en honor de la diosa Deméter en el deseo de reconciliar a las dos facciones en lucha dentro del pueblo de Agrigento, luego del exilio del jefe sículo al que muchos deseaban

condenar a muerte. En este templo, el más perfecto como realización arquitectónica, ya que en él se han superado los inconvenientes ópticos de la línea recta horizontal y vertical, adoptando el feliz recurso de la curva, apreciamos finalmente el estilo dórico en todo su apogeo. Construido sobre cuatro escalones monumentales en perfecto estado de conservación, sus treinta y ocho bellísimas columnas, sus fachadas principales casi intactas, su santuario aún en pie, la silueta maciza y armoniosa de este templo es una manifestación del esplendor eterno de la antigua Grecia. Luminoso y dorado contra el cielo azul intenso, entre olivos seculares y almendros de singular garbo, reina sobre el Mediterráneo como una joya alucinante. Diáfana y transparente en el claror del alba, es fastuosa y gigantesca bajo el rojo cálido del poniente, y misteriosa y serena en el recogimiento de la noche.

Mientras la nueva Agrigento allá en la altura se debate, toda vida y pulsación, la milenaria Akragas se repliega, concentrando su sueño eterno en una loa a sus dioses.

Terminado nuestro paseo, indicamos al cochero que deseamos dirigirnos al Hotel Jolly. El hombre refunfuña. —¿Al Jolly? ... —Sí, al Jolly... ¿No habíamos quedado en que comerían en el restaurante de la estación?

—Al Jolly, por favor. El hombre se rasca la cabeza. Se pone el sombrero. Se lo saca. Se rasca nuevamente. —Yo les recomiendo el restaurante...

—Gracias, nos gusta elegir. —Es que yo... quedé en que ustedes...

—Mire, le digo. Usted no quedó en nada... Me parece que la comedia ha durado bastante. —Al Jolly, repito. El hombre obedece a regañadientes. Cuando estamos muy cerca del Jolly, el hombre detiene el coche y nos habla seriamente. —No pensarán hacerme esto... —Ya lo creo que pensamos... —Me ponen en un compromiso...; sería mejor... para mí... que volviéramos a la estación... Háganlo por mí...

—Al Jolly, repito por enésima vez.

El Hotel Jolly es agradable, claro, moderno. Nos apeamos. Le pagamos lo convenido. El cochero nos mira, estupefacto. —¿Cómo... tan sólo esto me pagan... —Estábamos de acuerdo, respondemos. —El viaje ha durado mucho, replica. —Usted conocía el trayecto cuando trató el precio. —Sí... pero Esculapio... Esculapio no estaba incluido... Uno se arruina el material... y el pobre caballo... ¿A quién se le ocurre ir al Templo de Esculapio!...

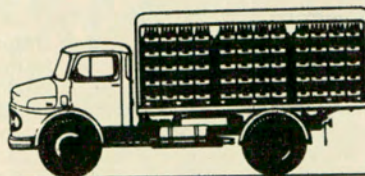
—A mí, contesto, mientras le damos una buena propina. El crepúsculo se cierra ya sobre la antigua ciudad. El valle está cubierto por un velo azulado. Allá abajo todo duerme en una quietud milenaria. Akragas sueña quizás con sus pasadas glorias cuando, bella entre las más bellas manifestaciones del mundo helénico, inspiró a Virgilio. •

Ahora para todo transporte y distancia: un Mercedes-Benz

Para transporte de carga

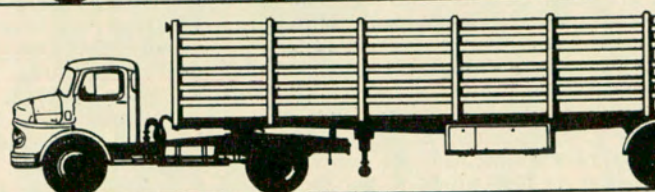
Mercedes-Benz L 911

Para el transporte económico y ágil de carga mediana: reducidos gastos de consumo y menor precio de venta. Motor Diesel OM 312 de 110 HP. Espaciosa y moderna cabina. Cómodo volante de gran tamaño. Dirección de revolucionaria suavidad. Reducido diámetro de giro.



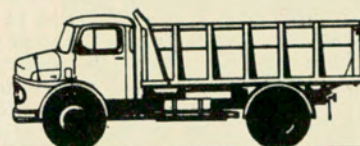
Mercedes-Benz L/LS 1112

Distancias entre ejes: 3.60, 4.20 y 4.83 m. Motor Diesel Mercedes-Benz de 120 HP, que no se cansa por su gran reserva de potencia. Espaciosa cabina panorámica, con suspensión propia adicional. Resistente bastidor reforzado. Fuerte eje trasero de nuevo diseño.



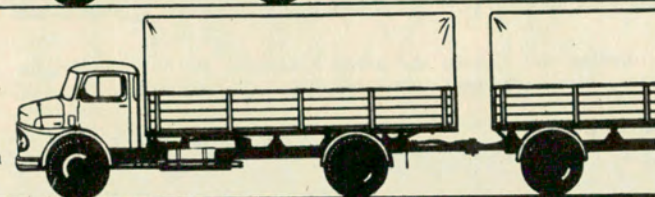
Mercedes-Benz LA 1112

Equipado con doble tracción. Ideal para construcción, obras viales, minería, obrajes, cañaverales, etc. Motor Diesel Mercedes-Benz OM 321 de 120 HP. Bastidor reforzado de gran resistencia y elasticidad. Distancias entre ejes: 3.60 y 4.20 m.



Mercedes-Benz L 1114

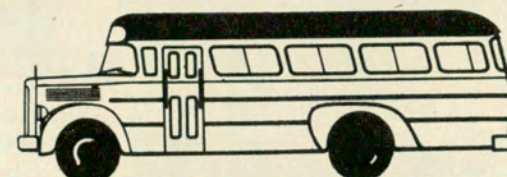
El camión más poderoso fabricado en el país. Con nuevo motor Diesel Mercedes-Benz OM 341 de 140 HP reales. Inyección directa: consumo asombrosamente reducido y excepcional fuerza de tracción. Caja de cambios sincronizada. Amplia cabina con todo confort.



Para transporte de pasajeros

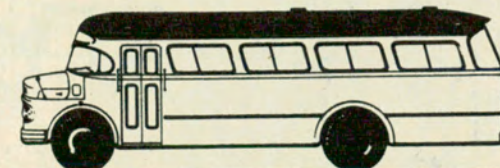
Mercedes-Benz LO 911

Nueva versión del acreditado colectivo Mercedes-Benz 312. Traslada más pasajeros con menores costos por su favorable precio de venta, su bajo consumo y su sencillo mantenimiento. Está equipado con el afamado motor Diesel Mercedes-Benz OM 312 de 110 HP.



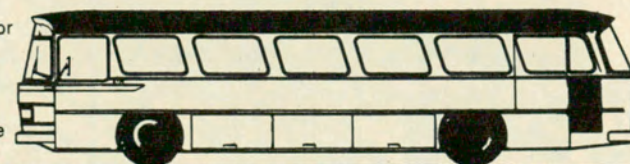
Mercedes-Benz LO 1112

Creado para el complicado tránsito actual. Visión panorámica. Volante en posición anatómica. Dirección Mercedes-Benz de bolillas circulantes, de suma docilidad y precisión. Su doble articulación cardánica absorbe las trepidaciones. Motor Diesel Mercedes-Benz de 120 HP.



Mercedes-Benz O 120

El primer ómnibus fabricado en el país: Mercedes-Benz O 120. Diseñado por el mayor fabricante de ómnibus de Europa: Daimler-Benz AG, Alemania. Tiene motor Diesel Mercedes-Benz OM 321, de 120 HP, instalado en la parte posterior. Caja de cambios sincronizada. Estructura autoportante de bajo peso propio y alta resistencia.



Mercedes-Benz

tradición en calidad



ARTES Y HOMBRES

SARATOGA AGREGA LAS ARTES A LOS

Por LILY LEINO Para Autoclub

DESPUES de años de invernarse prácticamente, Saratoga Springs, ciudad de veraneo del centro del Estado de Nueva York, ha cobrado de pronto una nueva y animada apariencia.

La cultura le ha llegado de golpe, al verse desempeñando el papel de sede de una importante atracción: el nuevo Centro de las Artes Escénicas de Saratoga, situado en terrenos del Parque Estatal de Baños de Saratoga, que linda con el sur de la ciudad. La empresa es una de las más ambiciosas de las muchas que ha fomentado el gobernador Nelson Rockefeller para *infundir nueva vida a los antiguos y famosos baños de Saratoga*.

Anteriormente el Estado había establecido allí nuevas instalaciones y servicios recreativos, y a la piscina, el campo de golf y los terrenos para giras campestres acudía un público cada vez mayor. Sin embargo,

la comunidad de menos de 17.000 habitantes era una ciudad en decadencia y se animaba sólo una vez al año, en agosto, cuando un mes de carreras de caballos cuadruplicaba su población. En épocas pasadas, desde mediados del siglo XIX, la gente afluyó a Saratoga todos los veranos para tomar los baños minerales, famosos por sus propiedades terapéuticas. Mucho antes, los animales salvajes, atraídos por la salinidad de las aguas, hacían que la zona fuera lugar de caza favorito de los indios, quienes lo llamaron *Saraghtoga* (lugar de rápidas corrientes de agua).

Los visitantes adinerados llevaron a la ciudad las carreras de caballos (y el juego, que se suprimió más tarde); florecieron los hoteles y los buenos restaurantes, y Saratoga se vanagloriaba del nombre de *Reina de los baños*.

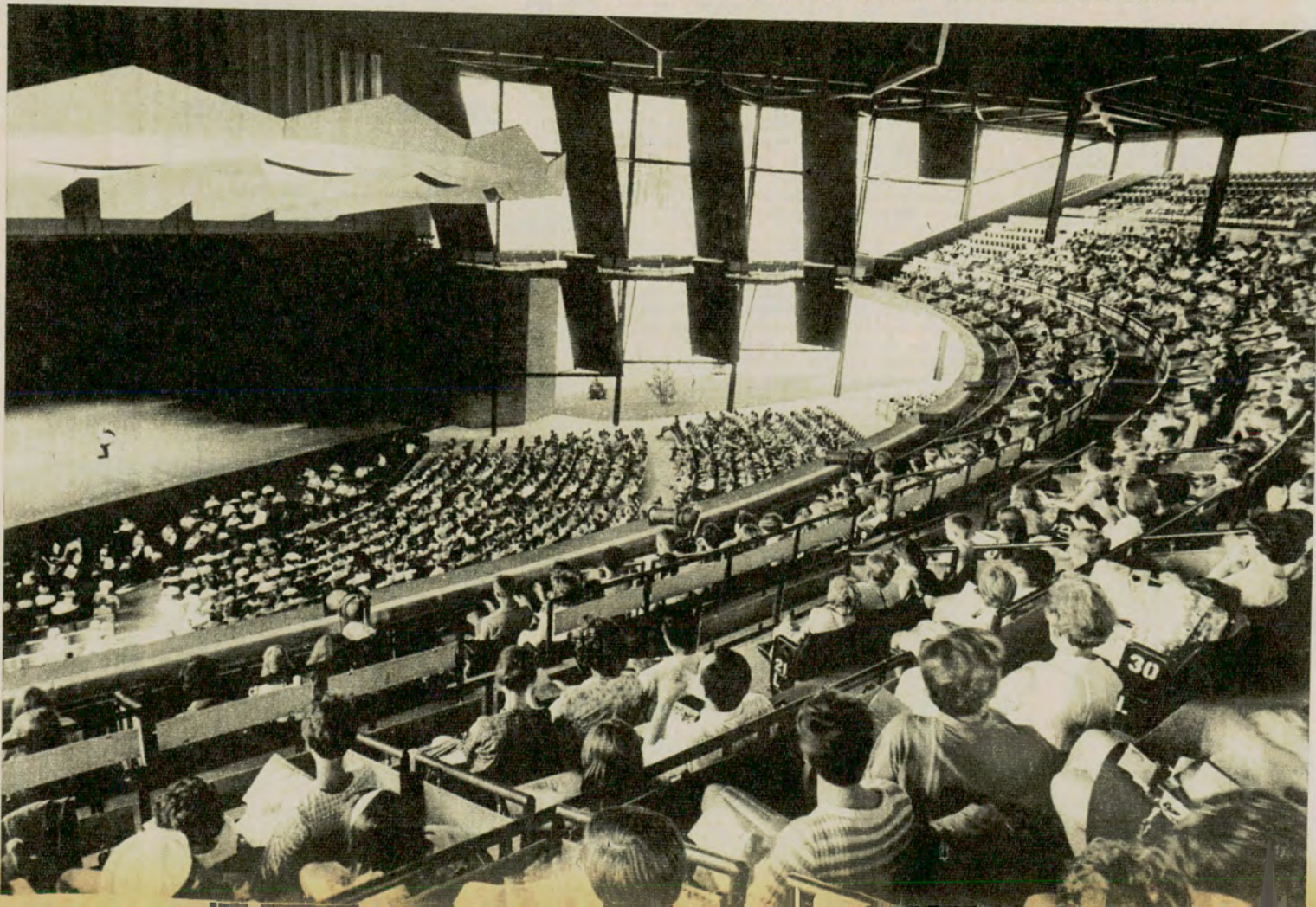
A la vuelta del siglo, todavía era

un lugar de veraneo favorito de los neoyorquinos. Después vino la decadencia: las aguas minerales perdieron su popularidad y sólo quedaron como atracción las carreras de caballos. Cuando pasaba esa breve temporada, Saratoga volvía a su estado de hibernación económica, de ciudad tranquila de calles bordeadas de olmos que retenían algo de su antiguo encanto victoriano.

El cambio decisivo

El cambio decisivo ocurrió en 1961, a raíz de un informe de que la Filarmónica de Nueva York pensaba establecer una sede de verano, al estilo Tanglewood, en el vecino Estado de Vermont. El editor de un periódico que se publica en Albany, capital del Estado de Nueva York, sugirió al punto que se estableciera en Nueva York, de preferencia en la cercana Saratoga, una

El interior del Centro de Artes Escénicas de Saratoga tiene un enorme dosel acústico y paneles laterales inclinados, de madera laminada, que dejan ver el paisaje circundante y a la vez reflejan el sonido favoreciendo de ese modo su resonancia.



BAÑOS Y LOS CABALLOS

**Adquiere nueva
dimensión en un
viraje hacia
la cultura**

sede veraniega para la orquesta.

La idea fue acogida con entusiasmo por los residentes de la ciudad que recordaban el tradicional interés en las artes que tenía la comunidad. En tiempos pasados, el compositor Victor Herbert dirigía una orquesta en ciertos vespertinos, y en la ciudad habían cantando los tenores Enrico Caruso y John McCormack. En Yaddo, casa solariega privada de Saratoga, han vivido y trabajado artistas de talento desde 1926.

Animados por estos recuerdos, los saratoganos aunaron sus esfuerzos y lograron reunir un millón de dólares para el propuesto Centro de las Artes Escénicas. Los residentes del llamado Distrito Capitalino, que incluye las ciudades de Albany, Schenectady y Troy, contribuyeron con 300.000 dólares. El estado de Nueva York ya había arrendado gratis por 50 años el lu-

gar para el centro, y prometido 960.000 dólares para prepararlo.

En junio de 1964 el gobernador Rockefeller subió a un tractor y emparejó un pedazo de terreno en la simbólica ceremonia de iniciación de los trabajos de construcción del centro cultural que sería la sede veraniega del Ballet de la Ciudad de Nueva York y, para sorpresa, de la Orquesta de Filadelfia. En marzo de 1966, el anfiteatro diseñado por Arnold Vollmer Associates estaba terminado y los trabajadores se empeñaban febrilmente en completarlo a tiempo para la inauguración en julio.

La apertura del festival

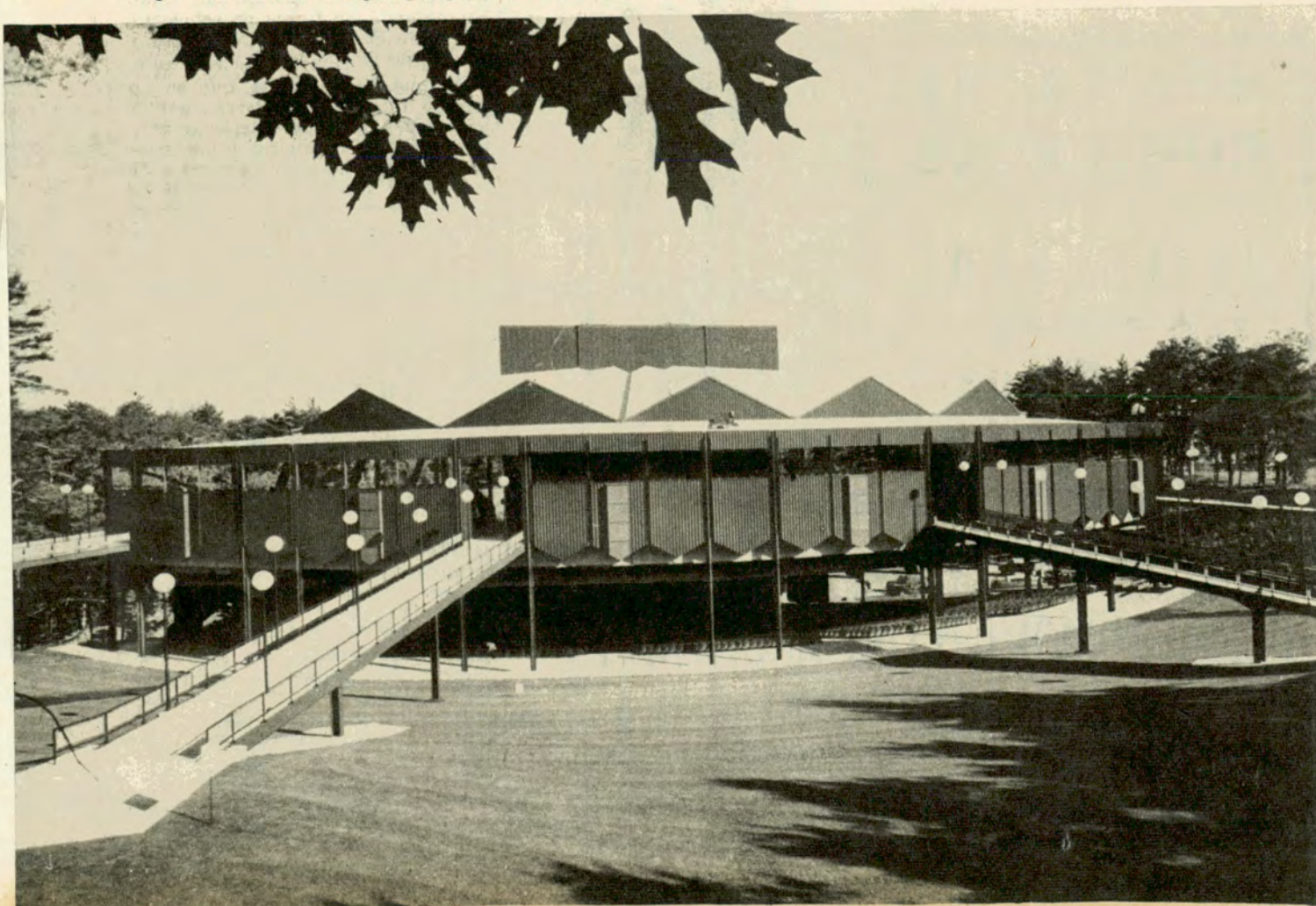
Se las arreglaron para lograrlo, aunque en la tarde del ensayo general todavía trataban de ahogar el ruido de una cascada cercana pe-

queña, pero bulliciosa. El objeto del ensayo general era rendir homenaje a los hombres que habían construido el anfiteatro, y unos 300 de ellos, pertenecientes a 86 gremios, estaban presentes con sus familiares y otros invitados para ver el Ballet de la Ciudad de Nueva York en una presentación completa de *Sueño de una noche de verano*, arreglo de Balanchine.

La representación era también la prueba final de la acústica del anfiteatro, porque nadie sabía cómo reproduciría el sonido el gran auditorio en forma de abanico. Por fortuna para el consejero en acústica, Paul Veneklasen, todos quedaron tan complacidos con el sonido como con la apariencia del edificio.

Con gran ingenio se habían aprovechado las irregularidades del terreno; el anfiteatro tiene capacidad para 5.100 espectadores y se

El centro de Artes Escénicas de Saratoga, enorme hondonada en forma de cuña, se asienta en un anfiteatro natural del Parque Estatal de Saratoga Springs, situado en el centro del Estado de Nueva York. Cuatro rampas conducen al balcón.





SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

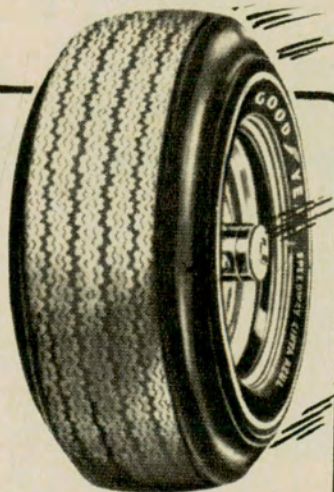
A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO.

INFORMESE SOBRE EL VEHICULO DE SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

VENTA DE CUBIERTAS CON DESCUENTOS A SOCIOS

20%

HASTA EL 31 DE MARZO DE 1968



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

EN TODO EL PAIS

acuna en el fondo de una hondonada natural. Por sus elevadas vigas de apoyo y la línea quebrada del techo, al acercarse a él parece la enorme tienda de campaña de un circo. Cuatro rampas iluminadas por 40 luces globulares conducen por sobre el césped hacia el balcón parcialmente cerrado. El plano de la orquesta es abierto y permite ver sin obstrucción el escenario a los que se sientan en el empinado césped de afuera.

El fantástico encanto del *Sueño de una noche de verano* constituyó la nota perfecta para la apertura del festival, que continuó con otras obras conocidas del repertorio del Ballet de Nueva York y también con un estreno mundial: la ambiciosa aunque inconclusa obra *Narkissos*, del bailarín y coreógrafo Edward Villella. Estimula de manera especial el hecho de que la concurrencia ha sido mucho mayor de lo que nadie se atrevía a esperar, porque ésta es la primera vez que en los Estados Unidos una compañía de ballet es residente en un festival de verano.

El segundo mes del festival está a cargo de la orquesta de Filadelfia, bajo la batuta de Eugene Ormandy y de los directores invitados William Steinberg, Thomas Schippers y Seiji Ozawa, y de solistas como la soprano Leontyne Price, el violinista Isaac Stern, los pianistas Rudolf Firkusny y Van Cliburn, el bajo Justino Días y Marian Anderson como narradora. Otros artistas de renombre internacional están presentando, en forma de concierto, trozos de *El caballero de la rosa* y de *El murciélago*.

Además, en el casino, que en un tiempo fue lugar de recreo de los adinerados, algunos miembros de la Orquesta de Filadelfia están presentando una serie de conciertos de música de cámara, y al fin de la temporada del festival se ofrecerán en el anfiteatro conciertos de música folklórica y de jazz.

El mayor problema que se afronta es la formación de un público. Por fortuna el festival no dependerá únicamente de las personas procedentes del norte del Estado de Nueva York, porque a Saratoga Springs se puede llegar en auto desde muchos festivales de música y de danza ya establecidos, y se espera que el público combine el nuevo acontecimiento con sus viejos favoritos.

No hay duda de que el Festival de Arte de Saratoga Springs ha empezado con buen pie, y ya se están formulando planes para agregar una escuela veraniega de baile, una compañía teatral de repertorio y cursillos de teatro en general. Los saratoganos esperan que no ha de pasar mucho tiempo para que la ciudad ya no se conozca sólo por sus aguas minerales y sus caballos sino por su aporte a la cultura nacional. •

marca
su
nivel !



EL CIGARRILLO DE **Los Mejores** Momentos...



MARCO PIOLO, TURISTA AUTÓCTONO



DESDE que la cigüeña lo trajo de París —y fue su primer raid transoceánico— Marco Piolo le tomó un gusto bárbaro a los viajes. ¿Habrá en ello, quizás, un misterioso sino que lo vincula a su casi homónimo veneciano Marco Polo, aquel *barba* que hace siete siglos se cansó de viajar por las tierras más remotas y trajo de la China hacia su suelo natal nada menos que la novedad de los macarrones, spaghettis y otras pastas, a las cuales los italianos les agregaron el complemento irremplazable de la *pumarola in coppa*?

Bueno, este Marco Piolo bien criollo, ¡como que nació en Avellaneda! comenzó a *viajar* desde muy purrete *colado* en aquellos pintorescos tranvías que pedían a gritos el museo. Luego agregó a su afán

de aventuras las vueltas y más vueltas en una destartada calesita que funcionaba en un baldío próximo a su casa. Le encantaban esos viajes, a pesar de su corto recorrido. Para él tenían la ventaja de que ya se ingeniaba para no abonar *el pasaje* en dos de cada tres excursiones con el fondo musical de *Sobre las olas*, el *Danubio Azul* o *La verbena de la paloma*...

En cuanto finalizó, con bastante dificultad, la primaria, Marco Piolo concretó un largo sueño: poseer (o mejor dicho, conducir una bicicleta porque no era de él), para lo cual se conchabó de mensajero. Se sentía inmensamente feliz yendo de aquí para allá llevando buenas y malas noticias y recibiendo propinas. Claro que ese trabajo le duró poco. Primero, porque de tanto pe-

dalear las pantorrillas se le estaban poniendo como dos botellas panzonas de vino chianti, y debía soportar las bromas de los demás pibes del barrio. Segundo, porque un día regresó llorando a la mensajería con el cuento de que le habían robado la bicicleta... que el muy pillo había vendido por cuatro chauchas a un moscovita cambalachero. Y tercero, porque así como adoraba los viajes, le repugnaba el trabajo. Aunque después confesaría, muy suelto de cuerpo, que ver como lo realizan los demás es uno de los paisajes ante cuya contemplación más se conmueve...

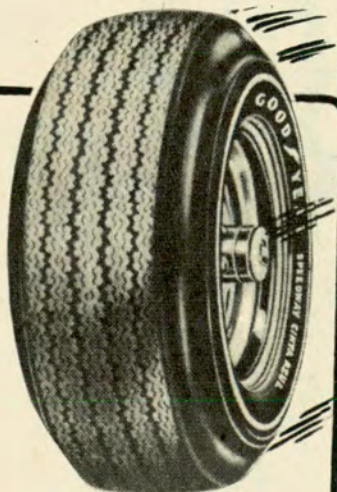
Fue así como un buen día decidió, como *Fabiolo*, dedicarse por completo y hasta el fin de sus días a hacer turismo. Pero turismo del bueno, como él le llama, es decir, sin preocuparse mayormente hacia donde irá al día siguiente, y sin complicarse la vida en eso tan engorroso como es lo de arreglar cuentas con las agencias de turismo, hoteles, lavanderías, etc., etc.

Otros perfiles para que el lector ubique perfectamente al protagonista de estas andanzas, las damos diciéndole que Marco Piolo es un superfanfarrón, más mentiroso y exagerado que un pescador de caña, y que se enorgullece de poder recorrer el mundo porque es libre como un pájaro, ya que no obstante ser muy picaflor y enamorado, ninguna *ñata*, por muy hermosa e insinuante que sea, por mucha minifalda que luzca, ha conseguido atraparlo en las redes del Registro Civil. Porque como el muy desfachatado explica: *No es que yo sienta aversión por el casamiento. ¡Libreme Dios de semejante mezquindad! Yo soy de los más grandes admiradores del casamiento y sostengo que es una admirable institución. ¡Lástima que haya que casarse con una mujer!...*

Y aquí lo tenemos, a modo de presentación, en una de *las suyas*. Se hallaba Marco Piolo en un hotel de gran categoría —como no podía ser menos— en una hermosa localidad de la serranía cordobesa. Y, como siempre, luego de la cena, un grupo de turistas se reunió a beber el café en el *salón de estar*, charlando sobre los más diversos temas.

Ya en noches anteriores el superfanfarrón había apabullado a cuantos le rodeaban con sus *grandezas* y mentiras. Contó de las fabulosas

**VENTA DE
CUBIERTAS
CON
DESCUENTOS
A SOCIOS
20%**



HASTA EL 31 DE MARZO DE 1968



EN LAS DEPENDENCIAS
PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN TODO EL PAIS

Por **LUIS DE LA PLAZA**

Ilustró Villafañe
Para Autoclub

estancias de sus tíos, tan extensas que se sabía dónde comenzaban pero nunca dónde terminaban...; de las minas de cobre que poseían en Chile sus abuelos maternos; de los grandes cultivos de algodón que tenía un hermano suyo en el Chaco. En fin, las mil y una... Y, por supuesto, así como al descuido afirmó que en todos los lugares importantes de turismo del país, él tenía abierta una cuenta corriente en cada sucursal del Banco de la Nación...

—¿Y para qué cuentas corrientes en tantos lugares? —preguntó, devorada por la curiosidad, una jamaica.

—¡Por favor, señora! Las necesito imperiosamente para poder realizar mis operaciones financieras. Yo viajo constantemente y me doy una vida regalada..., pero para poder hacer eso no puedo descuidar mis cuantiosos intereses...

Varios turistas se cruzaron miradas de inteligencia cargadas de ironía, y hubo más de una sonrisa sugestiva que equivalían al muy porteño: ¡Qué barullero!

Pero a la noche siguiente se cayó la estantería. Estaba nuestro ampuloso turista autóctono dispuesto a contarse otra novela de fantasía, cuando uno de los contertulios le dijo:

—¿Y qué tal, don Marco? Lo vi entrar esta tarde en el Banco de la Nación... Supongo que habrá hecho algunas operaciones de importancia...

—¡Efectivamente, mi querido amigo! —repuso muy orondo Marco Piolo engolando la voz como un barítono—. Tuve que hacer una operación telegráfica sobre París por una millonada de francos nuevos... Y recibí una transferencia "muy jugosa" de dólares desde Nueva York.

—¡Macanas! —le espetó, sin mucha circunspección el otro turista.

—¡Jovencito, no le permito! —trató de frenarlo el gran fanfa.

—¡Vamos..., que no me vas a permitir! —lo tuteó el otro, para hundirlo más—. Yo te seguí disimuladamente cuando entraste en el Banco.

Y dirigiéndose a todos los presentes, agregó:

—¿Y saben la única "operación importantísima" que hizo este charlatán en el Banco? ¡Fue a uno de los pupitres que hay en el hall, y en uno de sus tinteros aprovechó para llenar el tanque de su lapicera fuente!

Fue tan ruidosa la carcajada general, que el dueño del hotel llegó corriendo, muy alarmado, para averiguar qué había sucedido. •



Haga turismo con AUTO CLUB

EL LAGO EPECUÉN DE ADOLFO ALSINA (Carhué)

Por

GUSTAVO A. GUERRERO

Para Autoclub

Fotos del autor

Camino que conduce desde la planta urbana de Adolfo Alsina (estación Carhué) hasta las instalaciones balnearias del Lago Epecuén. Tiene una longitud de nueve kilómetros y está sombreado de eucaliptos en todo su recorrido.



Recibe más de 50.000 turistas por año



Muelle de la zona balnearia del Lago Epecuén, al cual concurren alrededor de 50.000 personas en la temporada veraniega.



En Lago Epecuén se levanta esta extraña residencia, que recuerda a los viejos castillos medievales.

ENTRE malón y malón, en el comienzo de la campaña definitiva contra los indios, en 1876, nació el pueblo de Adolfo Alsina, en las tierras que los aborígenes llamaban Carhué y que fue una de las zonas más encarnizadamente defendidas por sus primitivos habitantes.

Adolfo Alsina (Estación Carhué) fue una de la docena de ciudades del oeste de la provincia de Buenos Aires, lindando con La Pampa, que surgieron en aquellos años como consecuencia de la ejecución de la campaña planeada y dirigida por el doctor Adolfo Alsina, vicepresidente de la República con Sarmiento y entonces ministro de Guerra con Avellaneda. Comprendió ese plan el avance de cinco divisiones de ejército, en un frente de 500 kilómetros, entre el sur de Santa Fe y las cercanías de Bahía Blanca, operación que dio lugar a que en el breve lapso de 34 días se completara la conquista de 56.000 kilómetros cuadrados de tierras fértiles.

En ese extraordinario movimiento, correspondió el destino Carhué al coronel Nicolás Levalle, comandante de la división sur, formada por el Batallón 5 de Infantería de Línea y un piquete de artillería, con una dotación

total de doce jefes, 84 oficiales, 1.015 soldados y un centenar de indios mansos.

Cuenta la historia que esa importante fuerza partió de fuerte General Lavalle (unos 100 kilómetros al sudoeste de Azul) el 14 de abril de 1876. A los ocho días de marcha se le agregó la División Costa Sur, destinada a la zona de Puán, al mando del teniente coronel Salvador Maldonado, con 751 soldados, 6 jefes y 42 oficiales de los regimientos de línea 1º y 2º, un batallón de gendarmes de Rosario, un escuadrón de indios amigos y un piquete de artillería. Ambas fuerzas siguieron la antigua línea de fortines y marcharon juntas hasta el fuerte General San Martín, adonde llegaron el 15 de abril. Desde allí se internaron en el desierto y el 23 de abril, sobre una de las barrancas de la margen sur del Lago Epecuén, cerca de la desembocadura del arroyo Pigüé, la división de Levalle inició la construcción de un fuerte que se denominó General Belgrano, donde estableció la comandancia de esa frontera que cubría 80 kilómetros de longitud sobre el desierto. Este bastión fue uno de los más importantes de la famosa línea, por sus dimensiones, elevación y situación estratégica.

El "Paredón Alsina" en Carhué

Afianzadas las nuevas posiciones a lo largo de 500 kilómetros de frente, se señaló la nueva línea con un foso, gigantesco por su longitud, que la historia conoce con el nombre de "Zanja de Alsina". Este foso pudo abrirse fácilmente hasta las cercanías de Carhué; pero desde este punto, por la dureza del subsuelo, se lo reemplazó con un parapeto de unos dos metros de altura por algo más de un metro de espesor, al que la tradición recuerda con el nombre de "Paredón de Alsina".

Fundación de Adolfo Alsina

Cumplida esta primera parte de la Conquista del Desierto, el coronel Levalle se impuso la tarea de fundar, junto al fuerte, un nuevo pueblo, cuya piedra fundamental fue colocada el 21 de enero de 1877, al que dio el nombre de Adolfo Alsina, en honor del ministro organizador de la campaña contra el salvaje, en un lugar que entonces estaba situado en la parte exterior de la línea de fortines.

En esa zona se libraron combates diarios con el soberano de la pampa y las fogueadas tropas de las líneas del sur constituyeron el grueso de las

fuerzas expedicionarias de la campaña final de 1879, de la que Adolfo Alsina fue uno de los puntos más importantes de partida.

En 1877, año de la fundación, se estableció la traza del pueblo, el cual comprendía 23 manzanas de 100 metros por lado y separadas por calles de 25 metros, y una plaza de cuatro manzanas. Este trazado constituyó la base del actual ejido, que le permite encarar el futuro para las más modernas proyecciones urbanísticas.

El 28 de mayo de 1883 se formalizó la creación del pueblo de Adolfo Alsina, en la región de Carhué, confirmandose su denominación, en homenaje al hombre público que había fallecido el 29 de diciembre de 1877. La creación del partido se concretó en 1886 (28 de julio), también con el nombre de Adolfo Alsina. Al año siguiente, el 3 de febrero, quedó instalada la primera municipalidad integrada por Rodolfo Michemberg (presidente), Federico Mina-berri (procurador municipal) y Vicente Perales (tesorero).

El 22 de agosto de 1892 se realizó el primer intento destinado a construir una iglesia local, y en este devenir de fechas se registró el 2 de mayo de 1899 la llegada del ferrocarril a la nueva localidad. Este suceso alcanzó gran trascendencia, gravitó favorablemente en el aumento de las actividades ganaderas de la región y marcó el comienzo de una etapa de gran prosperidad para la zona. La estación del ferrocarril conservó el antiguo nombre aborigen de Carhué, y lo cierto es que, para referirse a la ciudad de Adolfo Alsina, vecinos y extraños muestran especial preferencia por el nombre genérico de Carhué.

Origen de los nombres Carhué y Epecuén

Existen numerosas versiones sobre los significados de las voces Carhué y Epecuén. Acerca de la primera, una de las más respetables la atribuye a la deformación de la voz indígena "Carahué" o "Caruhué", que equivaldrían a lugar estratégico o lugar de población.

Por su parte, una autoridad del Museo Regional Adolfo Alsina, de la localidad, admite que es muy discutida su etimología y que se le han dado distintos significados; pero su opinión personal es que deriva del vocablo araucano "Carru-hué" (Carru: verde, y hué: lugar). En consecuencia, lugar verde o de verdor.

Otras versiones aseguran que Carhué, en lengua ranquelina, significa "Laguna Verde" y también se le asignaría la traducción de "Praderas Verdes".

Por último, cabe consignar que la tradición también atribuye a Carhué el significado de "lugar de buen aire".

Con referencia a Epecuén, la misma autoridad del Museo Regional fracciona esa palabra indígena de la siguiente manera: Epe: casi, y cuen: asa. Es decir: "casi asa", o mejor dicho, "casi cocina". Esta denominación la daba el aborigen por cuanto al entrar en el agua en verano, la fuerte salinidad y el sol lo quemaban.

No obstante, la tradición cuenta que los indios que poblaban la región tenían especial predilección por las aguas de Epecuén, a las que atribuían propiedades maravillosas, y el nombre dado a ese lago significaría "cúralotodo"; aunque también existe la versión de que esa palabra equivaldría a



Camino que bordea el tajamar del arroyo Pigüé, dentro de las instalaciones del Club de Pesca Carhué.



Restos del mangrullo y fortín coronel Moreno, que se levantó en las cercanías de la laguna Epecuén, dentro de los actuales terrenos del Aero Club de Carhué.



Iglesia parroquial de Adolfo Alsina, frente a la plaza Levalle. Se venera en ese templo una imagen de Nuestra Señora de los Desamparados.

"aguas milagrosas". Completa esta investigación superficial de la etimología de Epecuén, la versión de que correspondería al supuesto nombre de un cacique que pobló la región y que la tradición ha conservado.

La popularidad de Carhué y Epecuén

No ha sido la riqueza ganadera del principio, ni la agrícola, que se sumó después, las que dieron origen a la popularidad de Carhué y Epecuén. La fama provino de las propiedades de las aguas del lago Epecuén, apéndice comarcano de Carhué, al que está unido por un camino de unos nueve kilómetros de extensión, pavimentado totalmente. Junto al Epecuén se ha levantado, desde fin de siglo, una pequeña villa compuesta en su mayoría por hoteles, pensiones, hospedajes, establecimientos sanitarios, pequeños comercios y un reducido número de casas particulares.

Se asegura que el primer hotel de Adolfo Alsina (Carhué) fue "La Española", fundado en el año 1884, y que pertenecía a un tal Graciano; en tanto que otras fuentes afirman que el precursor de la hotelería lugareña fue Felipe Masiochi. Por esos años se habría establecido, a su vez, cerca de la laguna curativa, una fonda y posada que pertenecía a Miguel Díaz, siguiéndole luego en esa actividad Francisco Patera.

Se cuenta, también, que uno de los precursores de la balneoterapia de Epecuén fue un cervecero Piazza, de Azul, quien concurría asiduamente a tomar baños a la laguna y hacía lenguas de los beneficios terapéuticos obtenidos. Así habría nacido el turismo moderno hacia Epecuén.

Importante corriente turística

La fama beneficiosa de las aguas ha promovido una corriente turística, en su mayoría de enfermos que llegan de todo el país y de naciones extranjeras, especialmente de Brasil, Uruguay, Paraguay, etc. La superficie del lago Epecuén es de unas 40.000 hectáreas; pero actualmente, como consecuencia de sucesivas sequías, el espejo de agua se halla reducido a unas 10.000. La máxima expansión que se recuerda fue alcanzada en el año 1914, cuando el agua llegó a las inmediaciones del Cristo que está en el camino, a unos dos kilómetros de la planta urbana de Carhué, mientras que alrededor del año 1950 se secó totalmente.

La laguna se encuentra a 111 metros

sobre el nivel del mar. Sus aguas son ricas en sales minerales e inhabitables para todo ser viviente, con excepción de un diminuto crustáceo, la Artemia Salina. No presenta peligro alguno entrar en el Lago Epecuén. A cien metros de la playa la profundidad del agua alcanza a unos 30 centímetros; a los 200 metros, 50 centímetros, y a los 500 metros a unos 80 ó 90 centímetros. Se siente entonces la fuerza ascensional del agua por su gran densidad (1,21) y el cuerpo humano flota sin necesidad de hacer movimiento alguno.

Más de cincuenta mil turistas por temporada

De acuerdo con informaciones de la Municipalidad local, la zona Carhué-Epecuén cuenta con 39 hoteles, 11 pensiones y 96 alojamientos y hospedajes. Sólo en casos de gran afluencia de viajeros se recurre a las habitaciones en casas particulares. La capacidad es de unas 5.000 personas, la que se colma durante la temporada veraniega. La concurrencia en ese período sobrepasa las 50.000 personas, dejando solamente en hoteles ingresos del orden de los setecientos millones de pesos. Sin embargo, desde 1927 no se construyen hoteles en Epecuén ni en Adolfo Alsina (Carhué), excepción hecha de algunas reformas y ampliaciones que no alcanzan a satisfacer las demandas mínimas del turismo moderno. Actualmente los viajeros conocen y aspiran a esas comodidades y exigen que se las brinden. Un volante que se distribuye oficialmente en Carhué-Epecuén ratifica estas afirmaciones. Dice así: "Señor Turista: Si usted visita por primera vez el Lago Epecuén, evidentemente se asombrará que un lugar de reconocida fama en el mundo entero no otorgue las comodidades que el turista merece. Si usted ya ha venido otros años, ha terminado por aceptar por costumbre esta ausencia de comodidades mínimas...". Después agrega: "Hoy, la Municipalidad de Adolfo Alsina está dispuesta a encarar el gran esfuerzo..."

Proyectos de mejoras

En 1960 Carhué fue sede de un simposio científico internacional sobre hidrología, reumatología y dermatología. En esa oportunidad se aprobó una disposición para un mejor acondicionamiento de la playa e instalaciones sanitarias elementales, pero el proyecto no se concretó. Actualmente se afirma que la Municipalidad dispone de los fondos para iniciar la remodelación de la ribera nordeste del Epecuén, con una inversión de cien millones de pesos a realizarse en cinco etapas y con fecha de iniciación el próximo 1º de abril. Incluye como obras fundamentales 40 duchas calientes, un sistema de sombras por losas parabólicas de tipo hongo, y además duchas frías sobre el espigón, como así también los indispensables servicios sanitarios.

Lugares históricos

En la zona de Carhué-Epecuén se puede visitar el Museo Regional Adolfo Alsina, en la avenida San Martín 1102, esquina Carlos Pellegrini; el fortín Coronel Moreno, dentro de las instalaciones del Aero Club Carhué, y el fortín El Centinela, cercano a la estación Vatteone, del ferrocarril Sarmiento.



La abundante sal del lago Epecuén se condensa en sus orillas y es comercializada por algunos establecimientos, que extraen anualmente alrededor de 5.000 toneladas de ese elemento.

¿Qué necesita un hombre -
además de una mujer atractiva?

¿Una cámara Agfa
y una película Agfa!

ISO-RAPID IF

Agfacolor

RAPID

Ud. necesita una cámara Agfa y películas Agfa, porque desea hacer fotos. Buenas fotos, que duren toda su vida. Fotos nítidas, que le satisfagan al contemplarlas. Fotos de colores fieles al natural, que se conserven durante generaciones. En una palabra: fotos Agfacolor.

AGFA - GEVAERT

Agfa

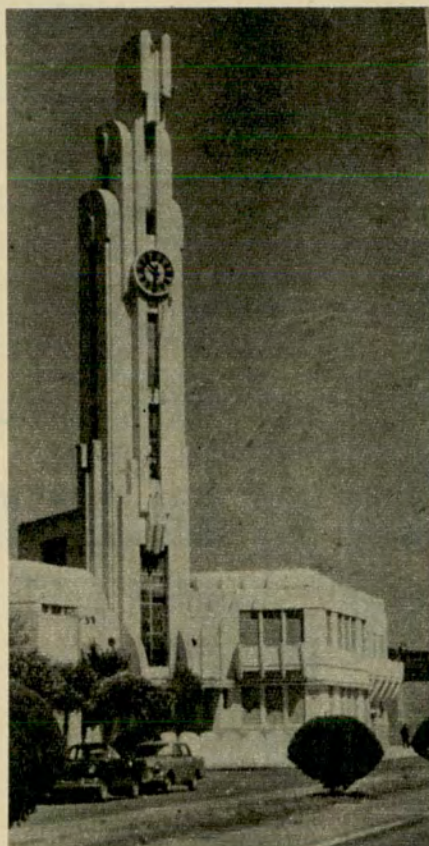
FAITA ED-PUB.

Asimismo, se pueden practicar diversos deportes, especialmente la pesca en el tajamar del club de Pesca Carhué, formado por las aguas del arroyo Pígué, uno de los lugares más atractivos de la región, con abundante y fresca sombra.

BUENOS AIRES (PLAZA DEL CONGRESO)-TRENQUE LAUQUEN

Viajaremos hasta Trenque Lauquén por la ruta 7 hasta Luján y luego por la N° 5 hasta el mojón Km. 451,6. Salida del mojón Km. 0.

- 0 Km. (Rivadavia 1600) Plaza del Congreso, ciudad de Buenos Aires.
- 7 (Rivadavia 7530) Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 612-7876 y 61-6102. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 12 (Rivadavia 11900) Cruce Avenida General Paz. Estación de servicio.
- 13 (Rivadavia 12600) CIUDADELA. Estación de servicio.
- 14 (Rivadavia 13600) Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino.
- 14,4 (Rivadavia 13900) RAMOS MEJIA. Estación de servicio.
- 17 (Rivadavia 16000) HAEDO. Estación de servicio. Doble curva en doscientos metros, con paso a nivel.
- 19 (Rivadavia 17200). MORON. Entrada. Estación de servicio.
- 20 (Rivadavia 18000) MORON (Centro). Cruce camino de cintura. Estación de servicio.
- 20,4 (Rivadavia 18400) Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. (Adherida) Tel. 629-7137. Auxilio Mecánico.
- 20,5 (Rivadavia 18500) Doblar hacia la izquierda por la calle Casullo y a las tres cuadras doblar hacia la derecha, por la calle Bartolomé Mitre. Al llegar a Castelar se retoma la calle Rivadavia, que corresponde a la ruta nacional N° 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 encontrará en la calle Belgrano (2 cuadras) y luego sigue de nuevo 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 N° 6 a ruta nacional N° 8.
- 48 LAS MALVINAS.
- 51,5 GENERAL RODRIGUEZ. (Entrada). Estación de servicio.
- 52 GENERAL RODRIGUEZ. (Centro). Estación de servicio. Camino pavimentado a Pilar (17 Km.) en la ruta nacional N° 8. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 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



Estilizadas líneas exhibe el edificio de la Municipalidad de Adolfo Alsina, en la esquina de las avenidas Carlos Pellegrini y Rivadavia, frente a la frondosa plaza Levalle.

ANALISIS DE LAS AGUAS DEL EPECUEN

EL profesor doctor Enrique Herrero Ducloux, especializado en aguas minerales y termales, efectuó el análisis de las aguas del lago Epecuén. Su investigación de laboratorio se concretó así:

Cloruro sódico	271,3189
Sulfato sódico	102,4530
Carbonato cálcico	0,0357
Carbonato manganésico	0,1512
Carbonato sódico	6,9398
Silíce, alumina, hierro	0,0590

En resumen, son aguas clorosulfatadas, alcalinas, sódicas y extremadamente mineralizadas.

El padre doctor Emilio Kaiser (S.J.) coincide en estas apreciaciones e informa, además, que no son bromoduradas, ya que no tienen comunicación alguna con el mar, ni relación con yacimientos salinos. Agrega que tampoco son sulfurosas y menos aún radiactivas.

- a Capilla del Señor y Mercedes. Seguir hacia Mercedes por la ruta nacional N° 5, que allí se inicia.
- 66,8 Estación de servicio. Acceso a Navarro.
- 67 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
- 70 Hostería.
- 72 Puente arroyo Pereira.
- 75 Puente arroyo Chaña.
- 81 Estación de Servicio. Acceso a Olivera.
- 85 Instituto Capitán Sarmiento.
- 86 Puente arroyo Balta.
- 94 Paso a nivel. Acceso a Altamira.
- 96 Estación de Servicio. Acceso a Navarro y San Andrés de Giles.
- 97 Entrada a la ciudad de MERCEDES.
- 99 MERCEDES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, calle 29 esq. 16. Tel. 2525. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 107 Estación de servicio. Restaurante.
- 108 Puente Cañada Hinojo.
- 113 Bar.
- 114 Puente arroyo Los Ranchos.
- 121 Puente Cañada Las Saladas.
- 126 SUIPACHA (1 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 127,8 Estación de servicio.
- 138 Puente Cañada Saladillo.
- 143 GOROSTIAGA (1 Km.).
- 144,9 Estación de servicio. Restaurante.
- 146 Paso a nivel.
- 157 CHIVILCOY. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 159,3 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 3822. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Acceso a San Sebastián y La Riestra.
- 160 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
- 163 Puente arroyo Lagos.
- 174,6 Cruce ruta provincial N° 51 a 25 de Mayo, San Antonio de Areco y Benítez. Estación de servicio. Restaurante.
- 181 Puente angosto.
- 189,6 ALBERTI (Acceso 3 Km.). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida) en Uriburu y 10 de Julio. Tel. 49. Bar. Taller mecánico. Gomería. Acceso a Pla y Emita.
- 191 Restaurante.
- 192 Puente río Salado.
- 197,5 LARREA (Acceso 5 Km.).
- 202,5 MECHITA (Acceso 2 Km.).
- 204,5 Puente arroyo Saladillo (angosto).
- 208 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso 25 de Mayo.
- 210 BRAGADO (Acceso 5 Km.). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida) en avenida Rivadavia 1889. Tel. 70. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Los Toldos (60 Km.).
- 214,5 Bar.
- 230 OLASCOAGA (Acceso 8 Km.). Estación de servicio. Gomería. Bar.
- 244,5 Descanso El Fogón.
- 245 Dennehy (Acceso 5 Km.).
- 253 Patricios (Acceso 8 Km.).
- 259,2 Paso a nivel.
- 262 Estación de servicio.
- 263 NUEVE DE JULIO (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Bolívar.
- 265,3 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 294. Restaurante. Policía caminera.
- 267 Estación de servicio. Gomería.
- 268 Empalme camino pavimentado a Bolívar.
- 270 Paso a nivel.
- 276 Acceso a French (3 Km.). Almacén.
- 312,1 CARLOS CASARES. (Acceso 3 Km.). Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino en 9 de Julio y Bernardo de Irigoyen. Tel. 108. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 313 Estación de servicio. Acceso a Bolívar (90 Km.).
- 353 Descanso El Palenque.
- 356 Almacén.
- 364 Cruce con ruta nacional N° 226. Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
- 365,7 PEHUAJO (Acceso 5 Km.). Estación de servicio del Automóvil Club Argen-

tino (adherida) en General Mitre y Teniente Zanni. Tel. 267. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Empalme camino a Bolívar.

368 Nafta. Acceso a Henderson y Caseros (Daireaux).

370,8 Paso a nivel.

383 Estación F. Madero (1 Km.). Taller mecánico. Gomería. Bar.

397 Paso a nivel. Acceso a C. Castro.

408,8 Acceso a J. J. Paso. Estación de servicio.

421/425 Acceso a Beruti (5 Km.).

445,5 TRENQUE LAUQUEN (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Seguimos la superposición de las rutas 5 y 33.

446 Estación de servicio. Restaurante.

449 Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce con la ruta nacional N° 33 a Adolfo Alsina (Carhué), distante 197 kilómetros, hacia la izquierda. Al frente sigue la ruta 5 hacia Santa Rosa, provincia de La Pampa.

De Ruta Nacional N° 5 a Adolfo Alsina (Carhué)

En el mojón del kilómetro 449 de la ruta nacional N° 5 se adoptará la ruta nacional N° 33 en dirección al sur, rumbo a Adolfo Alsina (Carhué). Este tramo de la ruta 33 está en construcción en un trecho de más de 20 kilómetros y en reconstrucción en varios y largos sectores, por lo que una buena parte se debe recorrer por caminos de tierra, con numerosos desvíos. Algunos automovilistas optan por continuar por la ruta 5 hasta el kilómetro 511 en las inmediaciones de De Bary, y allí adoptan la ruta 85 que pasa por el acceso a Salliqueló, para tomar luego la ruta 33 y continuar en dirección a Espartillar (acceso a Adolfo Alsina). Esta opción permite efectuar el recorrido hasta el fin de nuestro viaje por camino pavimentado, a costa de unos 50 kilómetros de más.

La ruta nacional N° 33 no está aún con los correspondientes mojones de distancia, por lo que las indicaciones las daremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

0 Km. Corresponde al kilómetro 449 de la ruta nacional N° 5. Figura al comienzo de nuestro recorrido el mojón 337 de la ruta 33, distancia desde Bahía Blanca.

SALINIDAD DEL LAGO EPECUEN

Como dato ilustrativo de las virtudes salinas del Lago Epecuén, damos a continuación el contenido de gramos de sal, por litro de agua, de varios mares y lagos del mundo, entre los que sobresale netamente el Epecuén por su enorme concentración:

Lago Epecuén	382,9
Mar Chiquita (Cba.)	176
Mar Muerto	93,5
Mar Rojo	43,5
Mar Mediterráneo	42
Canal de la Mancha	36
Océano Atlántico	15,5

17 El Irupé.

39 Nafta. Cruce camino pavimentado de acceso a Tres Lomas y 30 de Agosto (14 Km.). Acceso a La Porteña (5 Km.).

51 Nafta. Tramo de tierra de 16 kilómetros.

65 Acceso a GARRE (1 Km.). Combustibles. Taller mecánico. Bar. Acceso a Victorino de la Plaza (8 Km.).

66 Paso a Nivel. Se reanuda el pavimento.

91 CASBAS (Acceso 1 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.

92 Paso a nivel.

101 Tramo sin pavimento, de unos tres kilómetros.

104 Empalme ruta 85, que une las rutas 33 y 5, con una distancia de 98 kilómetros, en perfecto estado. Se alcanza la ruta 5 en el kilómetro 511 en las cercanías de De Bary.

113 Acceso a la estación Alamos (2 Km.).

y Caseros (Daireaux).

116 Acceso al balneario de la laguna Cochico (4 Km.) en pavimentación.

120 Hacia la derecha, camino mejorado en dirección a Guaminí. Puente sobre vías del ferrocarril.

127 Acceso a Guaminí (6 Km.). Nafta. En Guaminí: estación de servicio, taller mecánico. Gomería. Restaurante.

132 Puente arroyo Mallo Leofú.

145 Puente arroyo Guaminí.

146 Puente arroyo Venado.

162 Espartillar (Acceso, 3 Km.). Empalme camino pavimentado de 35 kilómetros de extensión hasta Adolfo Alsina (Carhué), que adoptaremos hacia la derecha.

197 ADOLFO ALSINA (Carhué). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenidas San Martín y Colón. Tel. 133. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

CHEQUE DE VIAJERO



ACA



EXCLUSIVO PARA SOCIOS

POR CONVENIO CON EL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

ESTE NUEVO SERVICIO HA SIDO CREADO PARA EVITAR
LOS RIESGOS DEL TRASLADO DE DINERO EN VIAJES.

LOS CHEQUES PUEDEN SER ADQUIRIDOS POR LOS SOCIOS
INICIALMENTE EN LAS SIGUIENTES DEPENDENCIAS DEL ACA:

BAHIA BLANCA

CASA CENTRAL	RESISTENCIA (Chaco)
CATAMARCA	ROSARIO (SF)
COMODORO RIVADAVIA (Ch)	SALTA
CORDOBA	SAN CARLOS DE BARILOCHE (RN)
CORRIENTES	SAN JUAN
LA PLATA (BA)	SAN LUIS
LA RIOJA	SAN MIGUEL DE TUCUMAN
MAR DEL PLATA (BA)	SAN SALVADOR DE JUJUY
MENDOZA	SANTA FE
NEUQUEN	SANTA ROSA (LP)
PARANA (ER)	SANTIAGO DEL ESTERO
POSADAS (Ms.)	TANDIL (BA)

SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO
EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN LAS SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

LA AUTOMATIZACION

WALTER Buckingham, en un libro publicado por la editorial Hobbs Sudamericana, plantea el agudo problema de "El impacto de la automatización en la gente y en los negocios". Estamos asistiendo a un cambio tremendo, el mismo que le hizo decir a la reina Juliana, frente a una computadora electrónica: "No puedo entenderlo. No puedo entender siquiera a la gente que lo entiende". Sin embargo, Harvey Firestone Junior, uno de los ejecutivos de la importante firma de ese nombre, ha predicho que en menos de una década la automatización será, en los Estados Unidos, un equipo tan normal en el comercio y la industria como lo son hoy la máquina de escribir, la caja registradora y el teléfono. Desde 1947, por ejemplo, la Ford tiene una planta automática de motores. En Cleveland, en el complejo industrial mencionado, un hombre solo gobierna una máquina manipuladora que efectúa más de quinientas operaciones. Antes de la automatización la tarea exigía de 35 a 70 hombres. Cuarenta y ocho hombres, con la automatización, producen un bloque de motor en veinte minutos.

Walter Buckingham no sólo suministra datos objetivos de este tipo. Analiza sus consecuencias: repercusión en el crecimiento del ocio y de la desocupación. Llega al enfrentamiento de la última consecuencia de una era tecnológica; con la mayor concentración económica y la más estrecha interdependencia se relaciona, dice, el temor de que la automatización promueva una más fuerte concentración del poder político. Vale la pena examinar detalladamente este libro, que nos hace meditar seriamente sobre el vertiginoso desarrollo de ciertos aspectos del mundo actual.

PREMIO FORTI GLORI

EL premio que el año pasado fuera otorgado a Leopoldo Marechal por "El banquete de Severo Arcángelo", este año honra a Eduardo Mallea por su novela "El resentimiento". El conocido industrial Gilberto Forti Glori,

Letra viva

Por ULYSES

Para Autoclub

EL AGONIZANTE

UN poeta y prosista esencial, Vicente Barbieri, encuentra ahora un buen análisis de su obra y un relato fuerte y emotivo de su dura existencia en el libro que le dedica César Rosales. Tarea que manifiesta fervor en cada línea, nos presenta al autor de "El río distante" y "El anillo de sal", en esa larga agonía que determinó su vida exaltada. Surge su personalidad íntegra y vibrante. Vicente Barbieri realizó su obra siempre acechado por una enfermedad mortal. Sacó fuerzas, como quería Miguel de Unamuno, de la raíz atormentada de su larga agonía. Rosales recuerda sus patéticos días iniciales. Sus líricos vagabundeos por la provincia de Buenos Aires y, finalmente, por la tentacular Capital, en maridaje muy estrecho con la miseria. Luego los días más claros. Pero todos ellos poblados por los alucinantes fantasmas de una poesía original y desgarrada. Vicente Barbieri es un poeta mayor, que encuentra un hermoso principio de reconocimiento en esta obra del puntano Rosales, que acaba de publicar la Subsecretaría de Cultura de la Nación, en esfuerzo muy ponderable.

ha subido el monto de su premio anual a la suma de 600.000 pesos. Ello constituye un llamado de atención a los poderes públicos, cuyos premios tienen en la actualidad un monto demasiado reducido.

CUENTOS MANIQUEOS

FALBO, siempre con generosa vocación para dar a la estampa obras de jóvenes escritores, acaba de publicar "Cuentos maniqueos", de Rodolfo J. Charchaflié. A través de los relatos, directos, eficaces, de Charchaflié, se plantea, una vez más, la dicotomía de luz y sombra que parece ser inalienable en la vida humana. No sólo "Cuentos maniqueos" interesa por la fluencia de presentación de los personajes e incidentes. También atrae en los relatos la exposición y debate de toda una problemática en profundidad. A veces, como en ese breve apólogo titulado "Adán y Eva", Charchaflié tiene vislumbres metafísicas que aumentan la calidad de su ideario.

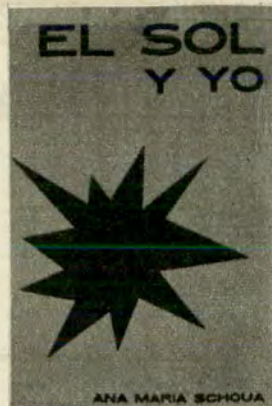


FLOR DE HISPANIDAD

UNA obra singular por su contenido y presentación es "Primavera y flor de la literatura hispánica". La han realizado Dámaso Alonso, Eulalia Galvarriato de Alonso y Luis Rosales, para Selecciones de Reader's Digest. Son cuatro tomos bellamente impresos e ilustrados, que arrancan desde los orígenes de esa poderosa manifestación del intelecto humano y llega hasta la inclusión de una cantidad de valores señeros de la moderna literatura de Hispanoamérica. Especie de obra caudal, torrentosa, parece pedir extenderse en el tiempo sucesivo, para lograr, con la misma fina inteligencia ahora demostrada, la inclusión de los nuevos escritores que han surgido en los últimos años en España y América. Sobre todo en América, donde a la tradicional presencia de una poesía magnífica se ha venido a conjuntar ahora el ensayismo y la narrativa en todas sus formas y maneras. El nombre tan respetado de Dámaso Alonso, al frente de los autores de esta espléndida obra, hacía prever la excelencia que una simple recorrida de sus páginas ratifica plenamente.

SOLO 15 AÑOS

ANA María Schoua se expresa poéticamente a los quince años de edad con su libro "El sol y yo". Marcamos ese dato vital, pero no como una disculpa. Para nosotros la poesía es o no es, más allá de circunstancias anecdóticas de edad. Ana María Schoua, en plena adolescencia, maneja ya un lenguaje depurado. Aldous Huxley señalaba que una de las misiones del poeta es conseguir la depuración del lenguaje de la tribu. Ana María Schoua hace una realidad de este precepto. Poemas breves, como "Ciudad", "Canción de cuna de los Ovnís" o "Desnuda era la noche", la muestran con plena capacidad para obtener una transmutación de la realidad y una inclusión de la fantasía inteligente y rítmica, dentro de sus claras capacidades creativas.



LITERATURA PAIDOS

EL novelista Bernardo Verbitsky dirige la nueva colección Letras Argentinas, de la conocida Editorial Paidós, hasta ahora concentrada en otra temática, muy importante también, referida a la sociología, pedagogía, psicología, etc. Nada menos que diez títulos de primera calidad constituyen la primera entrega, encabezada por "Historia de la calle Corrientes", de Leopoldo Marechal. En ella figuran Gilardi y Filloy. Nos interesa destacarlos porque se trata de un porteño y un cordobés de quienes mucho se hablaba, pero de los que era difícil conseguir obras. Gilardi, aislado en su barrio de Flores, y Filloy, en Río Cuarto, eran muy conocidos por los intelectuales de círculos restringidos. Ahora "La Mañana", la novela de Fernando Gilardi y "Op Oloop", original de Juan Filloy, están difundidos en la colección a que nos referimos, acompañados por obras de Salvador Irigoyen, Julio Imbert, Ana María Barrenechea, José Luis Lanuza, Luisa Valenzuela, Amaro Villanueva, Luis Franco, Roberto Mariani, Samuel Eichelbaum, Bernardo Canal Feijóo y Luis Gudiño Kramer. Es propósito de la Editorial Paidós lanzar varios volúmenes mensuales de autores nacionales. Un notable esfuerzo, digno del mayor estímulo, en un indiscutible nivel de calidad.

La Editorial Paidós auspicia un concurso de novela

LA Editorial Paidós acaba de abrir un concurso de novelas para autores residentes en el país o argentinos residentes en el extranjero. El premio será discernido por un jurado integrado por los señores Leopoldo Marechal, Bernardo Verbitsky y David Viñas.

El "Premio Paidós" consiste en una medalla de oro y la suma de quinientos mil pesos en concepto de anticipo por los derechos de autor correspondientes a la publicación de esta obra en la Biblioteca "Letras Argentinas Paidós", cuya primera edición será de 10.000 ejemplares.



**VAYA
A LO SEGURO...**

Y LO SEGURO ES LA LINEA COMPLETA DE
FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

**Wagner
Lockheed**

MARCAS REGISTRADAS



Con seguridad, usted ya usa Fluido 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.**

LIBROS RECIBIDOS

EDICIONES CULTURALES ARGENTINAS (Subsecretaría de Cultura de la Nación). César Rosales: Vicente Barbieri; Georg Büchner: Lenz (Traducción y Estudio preliminar de Rodolfo Enrique Modern); Alfredo Cahn: Stefan Erzia; Antonio J. Büchich: Juan de Dios Filiberto - La Boca - El Tango. Enrique de Gandia: José León Pagano. **EDITORIAL ATLANTIDA S. A.** Colección Enciclopedia Ilustrada: Córdova Iturburu: De la Prehistoria al "Op-Art". Alberto Rodríguez Muñoz: El Teatro. Biblioteca Billiken: Louisa M. Alcott. Una chica a la antigua. **EDITORIAL PAIDOS.** Juan Filloy: Op. Olopp. Salvador Irigoyen: Monólogo del retorno filial. Leopoldo Marechal: Historia de la calle Corrientes. Luisa Valenzuela: Los Heréticos. Fernando Gilardi: La mañana. Bernardo Verbitsky: Villa Miseria también es América. José Luis Lanuza:

Esteban Echeverría y sus amigos. Julio Imbert: Florencio Sánchez, vida y creación. Ana María Barrenechea. La expresión de la irrealdad en la obra de Borges. **EDITORIAL PROYECCION.** Luigi Fabbri: Dictadura y Revolución. **FABRIL EDITORA S. A.** Signi L. Falk: Tennessee Williams: **EDITORIAL BIBLIOGRAFICA OMEBA:** Vicente Gesualdo: El arte en los Estados Unidos V. O. Key (h.): Opinión pública y democracia (2 vol.). Carlos S. Fayt: Historia del pensamiento político: La Reforma. El absolutismo. Ross M. Robertson: Historia de la economía norteamericana (2 vol.). Hugh Cabot y Joseph A. Kahl: Relaciones humanas (2 vol.). **EDITORIAL CANDELABRO.** Randolph S. y Winston Churchill: La guerra de los seis días. **EDITORIAL TROQUEL.** J. Sloninsky: La sociedad actual y su encrucijada.

DE LA PREHISTORIA AL "OP-ART"

Por Córdova Iturburu

La Editorial Atlántida dedica este volumen, de impecable presentación gráfica, a historiar la evolución de las artes plásticas, o más exactamente, de la pintura, desde los tiempos de nuestros más remotos antepasados hasta estos que vivimos, en los que, dicho sea de paso, el concepto y la definición del arte pictórico se van diluyendo en una serie de denominaciones adjetivadas y fragmentarias en las que la palabra "arte" parece moverse con cierto pudor y alguna incomodidad.

El autor de la obra es Córdova Iturburu, escritor y poeta de justificada reputación, pero cuya tarea más notoria en estos últimos años gira en torno de la crítica del arte, predilección del autor bien abonada por su amplia versación en la materia, como se revela también en el trabajo que estamos comentando. Pero una seria duda surge si se quiere juzgar la índole —o quizás debiéramos decir la intención didáctica— de esta obra: ¿se trata realmente de una "historia", o están aquí solamente las opiniones más o menos "comprometidas" del autor en este complejo asunto del arte? Esa duda está justificada. Es muy significativo que Córdova Iturburu dedique sólo 10 páginas a los maestros del pre-Renacimiento y el Renacimiento, desde Cimahue y el Giotto hasta Tiziano y el Tintoretto —casi tres siglos en la cronología— (de cuyas páginas, cinco están ocupadas por reproducciones fotográficas de obras extrañas a ese período), en tanto que ha creído necesario utilizar 26 páginas para hacer desfilan la teoría de cosas y "escuelas" cuyos misterios, desde el "fauvismo" hasta el "pop" y el "op-art", el autor expone, en todas sus variantes, con fruición de iniciado. Nos atrevemos a pensar que tal criterio expositivo carece de la objetividad y de la si-

quiera relativa imparcialidad de juicio que es dable exigir a un historiador, tratándose de arte o de otros temas. En rigor, la supuesta historia que se relata en este libro, deja de serlo a causa de la deformación de la perspectiva, que el hecho anotado más arriba deja claramente expuesta. En cambio, no nos equivocaremos mucho si pensamos que el libro ha servido principalmente para expresar de alguna manera las preferencias y opiniones del autor, aunque las razones o bases estéticas que las sustentan no han quedado bastante aclaradas con el texto, lamentablemente.

Quizás esto explique el hecho de que, mientras el esotérico señor Malevich, un genio que produjo un círculo negro, a carbón, sobre fondo blanco, y sobre esta obra inmortal fundó una "escuela", es citado 4 veces por Córdova Iturburu, no hallamos en ninguna parte la más insignificante alusión a Bernaldo de Quirós, o Larrañaga, o Victorica, o Larco o Spilimbergo, o Soldi, en las pocas oportunidades en que el autor menciona la contribución de los artistas argentinos al arte pictórico. Y quizás también aquello explique la importancia "excluyente" que el autor atribuye, a juzgar por el espacio que les dedica, a los pintores y pinturas de estos tiempos que sustentan su "arte" sobre el noble material de la arpillera sucia, trozos de vidrio o recortes de diario, o utilizan una auténtica rueda de bicicleta entronizada sobre un banquillo de cuatro patas (ver fotografía en la pág. 78), para manifestar su genio.

Cabe finalmente formular aquí una sugestión: quizás fuera conveniente, para ayudarnos a comprender tanta extravagancia que hoy circula libremente al amparo del manoseado pabellón del arte y que perceptiblemente tiene una afinidad clínica con muchos signos, síntomas y síndromes psiconeuróticos, escribir un modernísimo diccionario para redefinir conceptos muy antiguos, como, por ejemplo, belleza, arte,

dramatismo, emoción, ingenuidad, estética, etc., etc. Es probable que encontraría allí unas mayúsculas gloriosas la humilde textura de un trozo de arpillera saturada de alquitrán (M. G.).

"BUENOS AIRES 1900"

Por B. González Arrili

Esta reedición de una obra que lleva ya algunos años de vida es un acierto del Centro Editor de América Latina. Es conveniente para la formación intelectual —y espiritual, in genere— del público lector argentino, que los dirigentes y asesores literarios de nuestras empresas editoriales se detengan con alguna frecuencia en los nombres de los escritores cuya obra equivale a jalones en el desarrollo de nuestra literatura, aunque sea tan tentadora, por diversos motivos, la aventura de lanzar nuevos títulos y nombres al mercado. Es cuestión de acertar en la selección, y esto ha sucedido con "Buenos Aires 1900", de González Arrili, figura singular en las letras argentinas de este siglo.

Singular y personalísima por su estilo y también por el coraje con que arremete contra algunos lugares comunes que la rutina o la inercia mental han dejado correr como si fuesen verdades. Como ejemplo, recuérdese su libro titulado "Los indios pampas, bandoleros a medio vestir", cuya lectura siempre será recomendable a los "indigenistas" a outrance, que siguen proclamando la validez fundamental de los dudosos antepasados indígenas en la formación cultural —cultural, digo— argentina.

"Buenos Aires 1900", no es, como la antes citada, una obra de combate o de crítica sino una magnífica colección de coloridas estampas —tipos y costumbres— de la gran ciudad en ciernes, de la gran aldea que estaba surgiendo de la densa corteza provincial, a comienzos de este siglo. Se lee con placer y a veces con sorpresa: de tanto en tanto aparecen en sus páginas figuras que se creía de-

finitivamente sepultadas, pero que —nos damos cuenta de ello— aún podemos encontrar a la vuelta de la primera esquina (M. G.).

QUE ES EL CONOCIMIENTO

Por Paul Grenet

Grenet, profesor en el Instituto Católico de París, es un pensador auténtico, un filósofo, y su prosa es clara como suele serlo generalmente la de los pensadores franceses que escriben, manteniendo con gallardía el prestigio de la norma literaria según la cual la claridad es una condición *sine qua non* del estilo, es decir, del buen estilo, principio que en estos azarosos tiempos está bastante descuidado. Eso explica que esta pequeña obrita de Grenet —(un poco más de 80 páginas de texto), sea de lectura tan atrayente, aun para el lector no especializado, no obstante ahondar y resumir en tan breve espacio la secular y muy debatida cuestión acerca del mecanismo mental del conocimiento—, tema, por lo demás, un tanto ocioso para el lego en filosofía, confesémoslo, y sobre cuyos misterios no terminan de ponerse de acuerdo los sabios.

Sea como fuere, el librito es interesante. Por razones obvias, dados la formación y los antecedentes del autor, no sorprende que éste tome partido casi apasionadamente en favor de Santo Tomás de Aquino —"el más grande teólogo de la Iglesia de Occidente"—, contra las ideas de su ilustre compatriota —de Grenet— Descartes, y de tantos otros pensadores laicos —Kant inclusive—, que lograron despojarse de esa túnica de Neso que fue la lógica escolástica. No decimos, claro está, que el sentimiento religioso del autor pesa exclusivamente en esa preferencia; pero el hecho debe ser señalado, siquiera sea porque Grenet intenta el retorno a una fuente que no parecía dar mucho de su entraña en el último par de siglos. (M. G.)

TODOS CON TAPA DE FORMICA

N 171

Comprando
calidad no hay
equivocación



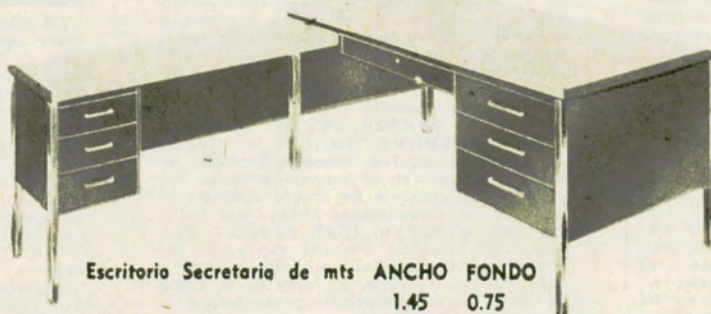
D'Alvia Hijos ofrece la nueva línea
de muebles y fórmica más completa, más de 200 mode-
los diferentes para cualquier necesidad, que
permitirán planificar debidamente el amueblamiento
de sus oficinas.

**CAJAS
FUERTES**
**MUEBLES
DE ACERO**
**PUERTAS
PARA
TESOROS**

Fabricantes



Sillones giratorios y
reclinables en
varios modelos.



Escritorio Secretaria de mts	ANCHO	FONDO
	1.45	0.75
Auxiliar mts.	1.00	0.40
(Con o sin cajones)		

D'Alvia Hijos



ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES



comentando MUSICA GRABADA

Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia

Por Disc - DRIVER

Para Autoclub

CLASICOS

BRAHMS, LAS CUATRO SINFONIAS (HARMONY 6564/5/6): En la serie "Grabaciones Históricas" este sello nos ofrece el magnífico regalo de las cuatro sinfonías que el sucesor de Beethoven, Johannes Brahms, nos legara. Y para las cuales necesitó más de veinte años antes de resolverse a escribirlas y otros diez para completarlas. A la primera se la llamó "la décima sinfonía de Beethoven" y es épica y trágica; la segunda es pastoral; la tercera se muestra como una fuerza orgullosa que se regocija en los hechos, y la cuarta está impregnada de la melancolía otoñal que se percibe en las últimas obras de este genio inmortal que trabajó duramente y produjo obras maestras en todas las formas musicales, excepto la ópera. Son tres LP de excelente grabación, ejecutados por la Orquesta Filarmónica de Nueva York con la conducción de Bruno Walter. ● **HOROWITZ EN CONCIERTO (CBS 4469/70):** El repertorio elegido para compaginar estos dos discos fue tomado de dos conciertos ofrecidos por Vladimir Horowitz en el Carnegie Hall, durante 1966. Incluye la Sonata en Fa Mayor de Haydn; el Blumenstück, Op. 19, de Schumann; la Sonata Nº 10 de Scriabin, músico que ayudó a abolir la distinción entre mayor y menor, anticipándose a la modalidad atonal y politonal; L'Isle Joyeuse, de Debussy; la Sonata Nº 11 en La Mayor, de Mozart; un nocturno y una mazurca de Chopin, y el Vallée d'Obermann, de Liszt. Los amigos del piano están de parabienes.

● **COUPERIN, LECCION DE TINIEBLAS (WESTMINSTER 17601):** Los tenores Hugues Guenod y Gino Sinimberghi, de alta calidad vocal en la interpretación de los temas de música antigua, se lucen ampliamente en esta versión completa de la obra cumbre de Couperin, compositor francés de temas eclesiásticos del profeta Jeremías, en los que mantuvo la denominación hebrea de sus textos. Corresponde a la serie "Extensión Clásica" de la "Colección para Melómanos". ● **MAHLER, SINFONIA Nº 8 (CBS 4471/2):** Cross afirma que en las obras de Mahler, un gran espíritu habla desde las profundidades de su alma torturada y crea trozos de la música más elocuente y persuasiva que se haya escrito. Leonard Bernstein, dirigiendo la Orquesta Sinfónica de Londres, logra la máxima belleza de esta obra llamada "Sinfonía de los mil". Mahler quería hacer de la palabra, la idea, una parte de sus sinfonías, y aspiraba a hacer de la voz, mensajera de la palabra, una parte de la orquesta. ● **BACH, SUITES PARA ORQUESTA (COUNTERPOINT CE-604):** La Orquesta del Sarre, bajo la batuta de Karl Ristenpart, ha grabado las Suites Nº 3 en Re Mayor y la Nº 4, también en Re Mayor, con poco común fidelidad interpretativa. En la Nº 3 brillan los arrebatos melódicos de Bach y el trozo conocido como "Aria para la cuerda de sol", y en la Nº 4 se destacan la Gavota y el último movimiento, Réjouissance. ● **TSCHAIKOWSKY, ORMANDY (CBS 4465):** Tchaikovsky (nosotros preferimos escribir su nombre así) y Ormandy unen sus nombres en este disco ejecutado por la Orquesta de Filadelfia, para ofrecernos Marcha Eslava, Capricho Italiano y Romeo y Julieta, tres obras de un hombre que, según Shostakovich, es al mismo tiempo una de las piedras angulares de la cultura musical rusa y universal y una enciclopedia técnica y creadora a la que todo compositor ruso hace referencia en el curso de su propia obra. ● **EL ARTE DE CLARA HASKIL (WESTMINSTER 17380):** Esta pianista, una de las más prominentes de Europa, nació en Bucarest y a partir de 1936 ha vivido en Suiza, siendo actualmen-

te ciudadana de ese país. En este LP, de muy buena grabación, interpreta, con la Orquesta Sinfónica de Winterthur, los Conciertos para piano Nº 19 en Fa Mayor y Nº 20 en Re Menor, de Mozart, escritos en el torbellino de una tormenta emocional y de honda inquietud. ● **PROKOFIEFF (VOX PL 12100):** Se han reunido el Concierto Nº 1 en Re Bemol Mayor y el Concierto Nº 2 en Sol Menor, ambos para piano y orquesta, ejecutados, respectivamente, por los pianistas Andor Foldes y Friedrich Wührer y las orquestas de los Conciertos Lamoreaux, y de la Radio del Sudeste Alemán. Son interpretaciones respetuosas, en buenas versiones. ● **FESTIVAL DE MUSICA DE CAMARA (HARMONY 6527):** Este título corresponde a la etiqueta pegada al disco, pero en la sobrecubierta se llama "Alberto Lisy dirige la Camerata Bariloche". Se trata del conjunto de la Academia Internacional de Música de Cámara y de la Asociación Camping Musical de Bariloche, conducido por el violinista Lisy, ya famoso en Europa y Estados Unidos. Incluye notables interpretaciones de obras de Zanetti, Purcell, Tartini y Vivaldi, y es un verdadero "Festival". ● **CHOPIN-LISZT (CBS 5451):** El buen pianista Charles Rosen luce su capacidad técnica e interpretativa en el Concierto Nº 2 en Fa Menor, de Chopin, y el Concierto Nº 1 en Mi Bemol Mayor, ambos para piano y orquesta. Son dos obras típicas del siglo XIX. Ambos contienen melodías de grata repercusión.

TANGO

TANGOS DE BUENOS AIRES (MUSIC-HALL 704): Canaro en París; Adiós Pampero; A Media Luz; El Amanecer; Caminito; La Cumparsita; Adiós, Muchachos; El Choclo; Yira, yira; Felicia; Mama, yo Quiero un Novio y El Huracán, son la docena de temas de gran aceptación que Fulvio Salamanca hace oír en este disco llamado a tener segura repercusión popular. ● **LA HISTORIA DEL TANGO (POLYDOR 20336):** Es el segundo volumen de la recopilación hecha por Astor Piazzolla y su orquesta y en él se ubica la época romántica de nuestra canción ciudadana. Los amigos del tango recibirán con agrado este aporte de un intérprete que insiste en su personal mensaje, de tan discutida como alta jerarquía musical. ● **TANGOS DE LA GUARDIA VIEJA (HARMONY 7073):** No es el caso de presentar aquí a Donato Racciat, de largo peregrinar en el camino del tango. Su orquesta, afiatada y de criollo compás, se dirige a los tradicionales amigos del tango de antes. ● **GOTAN, JUAN CEDRON (CBS 8715):** Nos gustaría disponer de mucho espacio para poder hablar de este músico y cantor fuera de serie. En este disco, como lo dice en la presentación, se recoge la personalidad de Cedron en obras viejas y nuevas, en la modalidad que incorporan al tango el trío integrado por Praino y Strosio. ● **SALGAN TANGO (PHILIPS 82126):** Mucho es lo que Horacio Salgán ha hecho a lo largo de su profusa actuación por la difusión del buen tango. Los que siguen sin desmayo la actuación de su orquesta escucharán agradablemente esta entrega.

FOLKLORE

CHAMAME, EL BARATIJA (MUSIC-HALL 695): Esa música sencilla, pegadiza y de letra simple, optimista y picaresca, que es propia de la tierra correntina, tiene un excelente intérprete en Roberto Galarza y su conjunto. Los temas han sido elegidos con acierto y variedad. ● **FOLKLORE EN ESTEREO (CBS 8804):** Rubén Durán, Hernán Figueroa Reyes, el Grupo Vocal Argentino, Raulito Barboza, Los Trovadores,

María Helena y los Hermanos Abalos, son los nombres de cotizada popularidad reunidos en un LP destinado a un lugar de preferencia en muchas discotecas. ● **NOCHES CORRENTINAS, RAMONA GALARZA (ODEON SLDB 123):** Guaranías, galopas, rasguidos dobles, chamamés, canciones, valses y pregones correntinos en excelente selección, integran esta placa. ● **Y QUE SIGA EL BAILE (ODEON LDB 140):** La gran cantidad de discos dedicados al folklore litoraleño evidencia claramente las preferencias de una gran legión de discómanos. Coco Díaz y su conjunto se hacen presentes con catorce buenos temas de segura aceptación. ● **FOLKLORE SIN MIRAR ATRAS (TROVA TL 13):** El cuarteto vocal Zupay está integrado por jóvenes cantores que obtuvieron el diploma de honor de la Asociación Argentina de Música de Cámara y a los cuales no es aventurado vaticinarles un futuro de éxitos tanto artísticos como económico en el panorama de los temas vernáculos. Hay una integración en lo folklórico con lo clásico, que señalamos con agrado. ● **LOS CUATRO HERMANOS SALTEÑOS (CBS 8802):** Estos muchachos nacieron a la popularidad en el II Festival Latinoamericano del Folklore, realizado en Salta en 1966. Es éste su segundo LP. Siguen su camino en ascenso. ● **NOCHES DE CHAMAME (MUSIC-HALL 701):** Roberto Galarza, Hermanos Cena, Isaco Abitot, Mario Millán Medina y Los Trovadores del Norte son nombres que en su sola enunciación tienen adecuado elogio. Todos ellos aparecen reunidos en este disco.

JAZZ

EL GRITO (CBS 8769): Esta es una suite para orquesta de jazz, compuesta, arreglada y dirigida por Jorge López Ruiz. Hace honor a la música argentina. Tiene gran calidez y mucho "feeling". ● **TRIBUTO A MONK (TROVA TL 12):** Felicitaciones merece este sello por la edición de este LP en el que Enrique Villegas al piano, con Jorge López Ruiz en contrabajo y Eduardo Casalla en batería, evidencian una total comprensión y sensibilidad de la inspiración de un gran autor. El mejor juicio: escucharlo. ● **LO MEJOR DE JOE TEX (ATLANTIC 8144):** El nombre de este cantor de color suele aparecer vinculado al de Ray Charles y aquí lo conoceremos y valoraremos en este su primer LP en nuestro medio. Todos los temas incluidos le pertenecen y están expresados en emotivo lenguaje. ● **¡TROMBONISIMO! (CBS 8780):** Mister Trombone, Freddy Santamaría, nos muestra todo lo que puede hacer con el instrumento musical de su especialización. Esta es su más reciente entrega.

INTERPRETES POPULARES

LA HISTORIA DEL TRIO LOS PANCHOS (CBS 2307): Feliz idea ha sido ésta de reunir en tres discos en un álbum la "historia" musical de un trío cuyo destino fue llevar a lo largo de 24 años por el mundo, la romántica música latinoamericana. Al escuchar sus canciones, muchas evocaciones y recuerdos acuden a nuestro encuentro. ● **CONJUNTO MAFASOLI (FERMATA PLF 1003):** Carlinhos Mafasoli es un organista brasileño de gran popularidad en su país. Las interpretaciones de su conjunto en este LP lo justifican. ● **THE HARD TIMES (WORLD PACIFIC 1867):** Estos cinco muchachos "tuercas" pasaron rápidamente, con personalidad y dedicación, de un garaje de San Diego al primer plano de la popularidad. Aquí sabemos por qué. ● **LOS INDIOS TAJAJARAS (VOX 25900):** Nato y Tenor, los "indios" de esta placa, interpretan cantos y danzas del folklore latinoamericano, mostrando ser deslumbrantes ejecutantes de guitarra. Cantan, además, en varios idiomas. ● **CARNAVAL CORRENTINO (ODEON LDS 846):** Ramona Galarza y Coco Díaz no necesitan presentación. Con la orquesta Los Litorales, dirigida por Carlos García, nos hacen oír las marchas de Osvaldo Sosa Cordero. Un excelente LP. ● **EMPATHY (VERDE 72019):** Temas de Irving Berlin y otros, magníficamente desarrollados por Shelly Manne y Bill Evans con Monthly Budwing. Basta con decir que Evans es el más perfecto pianista de jazz de la actualidad. ● **EL NUEVO PETE TERACE (TROVA 539):** Un solo tema, Blues de la calle 88, justifica la edición de este disco antológico, dedicado a exaltar el nuevo boogaloo.

También un poco de alcohol en la sangre es un peligro al conducir

BASANDOSE en el estudio concreto de 75.000 casos en el Instituto de Medicina Legal de la Universidad de Kiel para el estado federado de Schleswig-Holstein, conocemos exactamente el efecto del alcohol sobre el conductor de automóviles durante la circulación. Las más expuestas son las personas entre 21 y 30 años, que constituyeron por sí solas el 37,8 por ciento de los casos estudiados. Desde el punto de vista médico, alcohol y conducir son dos cosas incompatibles.

El doctor Steigleder analizó el concepto "tantos por mil", falsamente interpretado por el pueblo, según él: el tanto por mil de la cantidad de gramos de alcohol en relación con 1.000 gramos de peso corpóreo. Una persona de 70 kilogramos de peso, con 1,2 por mil, tendrá 80 gramos de alcohol puro en el cuerpo o, dicho de otra manera, habrá bebido diez copas de aguardiente. El proceso normal de desintegración del alcohol por el cuerpo es de 0,15 a 0,17 por hora.

El asesor y médico citado se expresó hablando acerca de los efectos del alcohol sobre el sistema nervioso central; para él la dosis tiene una importancia decisiva. Con un 3,0 por mil existe peligro de muerte; con un 4,0 por mil el efecto es mortal; sin embargo, la cantidad de alcohol más peligrosa es la que se queda en una cantidad menor de tantos por mil.

Con un 0,4 a un 0,6 por mil se apodera del bebedor la euforia o pérdida del refrenamiento, con lo que se siente más ligero. El cambio de la personalidad se aprecia en la pérdida del control propio. El hombre está dispuesto a correr mayores riesgos sin control. El conductor cambia, sin advertirlo, su estilo propio de conducir.

Trastornos psíquicos, como lentitud en las reacciones en un 200 por ciento y disminución de la capacidad de adaptación del ojo, ocasionan un retraso en la captación de la sensación en otro 200 por ciento y la limitación del campo visual.

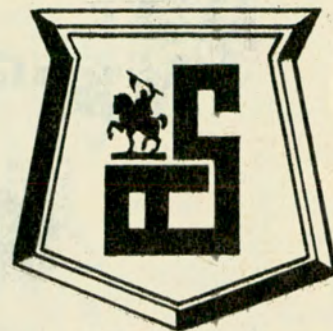
El cambio más peligroso es, seguramente, la disminución de la capacidad de coordinación, que se presenta ya con 0,6 a 1 por mil y se manifiesta en movimientos de corrección exagerados (conducir culebreando). También experimenta una demora la percepción de los objetos que quedan atrás. Aquí, en el 0,6 por mil, comienza la pérdida de la percepción.

El Dr. Steigleder ha podido rebatir el pretexto de que ahí es culpable el continuo aumento del tráfico. La mayoría de los accidentes por alcohol ocurren por la noche, entre la 1 y las 2 de la madrugada, sobre carreteras sin tráfico. Así lo han dado a conocer los computadores electrónicos al valorar los 75.000 casos. La mayoría de los accidentes con muerte sucedieron con conductores en los que se comprobó un 1,0 por mil; con heridas graves, cuando el conductor tenía 1,5; con desperfectos, cuando llegaba a 1,7 por mil. Con 1,8 se ha detenido en la mayoría de los casos a conductores que no habían tenido accidente alguno. (Reproducido de "Tribuna Alemana")



Homenaje a Carlos J. Martín

Con motivo de haberse cumplido un año del fallecimiento de Carlos J. Martín en el circuito de Mar del Plata, tuvo lugar en el cementerio de Bahía Blanca un emotivo acto en el que el Automóvil Club Argentino des- cubrió una placa de bronce a su memoria. Un aspecto de la concurren- cia, en momentos en que el doctor César C. Carman pronuncia su discurso.



TODA LA HERMOSA LINEA FIAT, EL POPULAR 600 E, LAS NOVÍSIMAS 800 CUPE Y 800 CUPE SPIDER, EL EXTRAORDINARIO 1500 C, LA POTENTE 1500 CUPE, JUNTO A LA ELEGANTE 1500 FAMILIAR Y LA RENDIDORA 1500 MULTICARGA, LA ENCONTRARÁ CON LOS MEJORES PLANES FINANCIEROS DE PLAZA EN ANTONIO J. SERGI S. A.

Visite a SERGI y goce de las ya famosas
SERGI - VENTAJAS

ANTONIO J. SERGI
SOCIEDAD ANONIMA

Av. ANGEL GALLARDO 1100 esquina Av. PARRAL
(frente al Cid Campeador) Abierto de 9 a 21 hs. todos los días incluso feriados, sábados y domingos.

Y también en su nuevo salón de ventas y service de 3.000 m².

JUAN B. JUSTO 4475 Casi esq Donato Alvarez

Solicite vendedor a domicilio a los teléfonos 86-8656 y 89-6911

Autoclub 71



Y SE HIZO JUSTICIA, EN

EL GRAN PREMIO

El vencedor del Gran Premio Argentino de Carretera 1967 "Supermóvil" al llegar a la meta en 9 de Julio.

No desmereció la expectativa que los

El coche de Casá, piloto que obtuvo una excelente clasificación a llegar a La

EL Gran Premio de Turismo de Carretera, familiarmente llamado a secas Gran Premio, no desmereció este año la expectativa que en cada oportunidad los antes millares y ahora millones de aficionados le acordaron.

Esto tiene su razón de ser. A través del año, el calendario de carreras es demasiado nutrido para que corredor alguno que no sea un genuino profesional —en el honesto sentido de la palabra—, pueda concretar su participación con chance, en todas. Ahora bien, si el corredor integra un equipo de fábrica, la cosa cambia, porque el desgaste logístico lo absorbe una empresa con muchos millones de respaldo y no un particular aislado.

Ese calendario nutrido, con carreras a lo largo y lo ancho del país, no exactamente en términos geográficos, ya que automovilísticamente no es tan grande la zona como debería serlo, promueve a través de muchos sectores a los participantes y a sus marcas.

Ello centraliza por fuerza el interés general en una prueba que no sólo es la de mayor recorrido sino que asimismo otorga un puntaje que normalmente define al Campeonato





El volante Héctor L. Gradassi al pasar por Bowen, durante la primera etapa.

aficionados le acordaron

Quebrada, en la provincia de San Luis.



Por GILBERTO J. RIEGA

Para Autoclub

de la especialidad, si bien no siempre la recompensa por kilómetro recorrido iguale y menos supere a carreras más cortas.

Por otro lado, el Gran Premio permite que muchos colaboradores se integren en un esfuerzo que, al fin y a la postre, significa reforzar los lazos afectivos con el ídolo cercano o lejano, aunque a veces hay ayudantes de ayudantes, cuya conexión anímica con el corredor nos atreveríamos a definir de bastante incompleta.

¿Qué se conformó entonces, con todos estos ingredientes conocidos, en esta edición del Gran Premio? Casi todos lo saben, atentos el tiempo pasado y la profusa información difundida, y por eso sólo trataremos de tomar, no demasiado al acaso, algunos temas que podrían generar el interés del lector.

En principio, se asistió a la participación masiva de una marca nueva —Torino—, cuyo derecho a mezclarse con el sudor, la sangre y las lágrimas de un Gran Premio nadie podría honestamente discutir. Ese derecho nació cuando con entusiasmo y fe, en Santa Isabel, se decidieron a dar la cara y arriesgar dinero y fama en lograr algo que

muchos escépticos no creían. Así empezó el equipo de IKA, ahora IKA-Renault, un trabajo que tuvo la virtud de provocar no pocos silbidos en las tribunas o a la vera del camino, cuando los Torino comenzaron a surgir. Así se encendió la polémica entre los fans, por supuesto con abundancia de adrenalina y escasez de argumentos, y así el Torino se ganó el puesto en la pista, no sólo merced a sus cualidades —que parece innecesario destacar—, sino también porque al discutirlo, automáticamente se lo aceptaba. Así avanzó la marca y así también comenzó un fenómeno humano que no había tenido hasta la fecha oportunidad de manifestarse plenamente.

El en gremio de corredores se nacía Ford o Chevrolet. Era tan cantado como el Hudson de Riganti y el REO de Ernesto Blanco. Los Gálvez debían correr con Ford y Fangio con Chevrolet, y eso había ocurrido y debía seguir ocurriendo. Pero el fenómeno Torino debía señalar también la caducidad de ciertas normas que sólo se mantenían por tradición lo cual no necesariamente significa que fueran buenas. Así comenzaron en las tribunas las burlas y rezongos, cuando un corredor tradicionalmente Ford, digamos un Alzaga, pasaba al Torino, o cuando uno tradicionalmente Chevrolet, digamos Cupeiro, dejaba su viejo amor.

Pocos comprendían lo inevitable y saludable de tal cambio, inevitable, porque el corredor debe utilizar lo mejor disponible, y saludable, porque en la búsqueda de lo mejor, se obliga al transitoriamente desplazado a ejercer su esfuerzo en cambiar su suerte. Y así como con el esfuerzo se logra el éxito, así se renueva la historia, desde que el mundo es mundo. Claro está que las tribunas o la muchedumbre a la vera del camino, analizada con el máximo respeto, puede, aún siendo mayoría, no tener razón, y así ocurrió para beneficio de la lógica en más de una oportunidad.

Señalamos entonces la incorporación de una marca al Gran Premio y un pase masivo de corredores, a la que tenía mecánicamente mayor chance. Así las cosas, el Gran Premio —con resultado ya conocido—, deja en claro que los aplausos al ganador y a su coche, son ahora tan justos como injustos eran antes los silbidos, y para mejorar las cosas, se ofreció una variedad de situaciones que brindaron un toque emotivo a la carrera.

Copello tenía más chance para ganar. Pero el diablo metió la cola, cosa que a veces ocurre, y un vado con nivel alto y una velocidad también alta, ofrecerían la variante que aún hoy sigue siendo polémica encendida: el paso de su compañero de equipo, Gradassi, quien se preocupó sólo de no rozar la puerta de quien estaba detenido, pidiéndole cortésmente la cerrara. Allí, en húmeda trampa, pierde Copello



El ingeniero Fernando Rada, gerente de promoción de Y.P.F.; el doctor al Walter A. Saborido, secretario de la C.D. del A.C.A.; su presidente, doctor César C. Carman; el gerente general de Y.P.F., ingeniero Ernesto Peters, y el tesorero del A.C.A., señor Federico Lajud, durante la entrega de los trofeos obtenidos por el señor Eduardo Copello, a quien acompañan su señora madre y su esposa.



El gerente general de Y.P.F., ingeniero Ernesto Peters, entrega su premio a Mario Tarducci en presencia del ingeniero Fernando Rada, gerente de promoción de Y.P.F., y del doctor Walter A. Saborido, secretario de la C.D.

su chance y el Campeonato. Sólo falta una etapa y la ventaja lograda por Gradassi es lo suficientemente amplia para garantizar su triunfo. Así podría decir cualquier poco experto en carreras.

Quien esto escribe, habiendo hace unos años gastado algunos litros de mezcla en carreras de autos sabe bien que sólo la bandera a cuadros, al bajar, y el cumplimiento del plazo legal de reclamaciones, pueden confirmar un resultado.

Sin embargo, los hechos eran ciertos. A suerte igual, Gradassi no podía perder: pero convendría no olvidar que, precisamente, un golpe de mala suerte también fue el que dejó a Copello atrás.

La historia es conocida. En la última etapa, una lluvia no esperada, ocasional, centrada en un pequeño tramo de la ruta, motiva que el coche de Gradassi derrape y, con suerte, rompa sólo el tren delantero.

Allí quedaba sellado, ahora sí definitivamente, el destino de ambos corredores en el Gran Premio. Tal vez la misma agua del vado, subió hacia el cielo, al influjo del sol y de los vientos, y en forma de nube la llevaron al nuevo escenario. Tal vez tenía que ser dulce el agua en ambos casos, que compensara el salado sabor de un llanto interior que los dos hombres, precisamente por hombres, no hubieran podido reprimir, ante un problema que los



El doctor Saborido hace entrega de una plaqueta a Eduardo Casá, en presencia del tesorero de la C.D. del A.C.A., señor Federico Lajud; del señor Enrique González Vidal, vocal y miembro de la Comisión de Carreras; del señor Juan de Chicoff, de Ceremonial de Y.P.F., y del comodoro Ernesto Baca, miembro de la Comisión Deportiva Automovilista.



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, hace uso de la palabra en el acto de la entrega de las recompensas a los participantes en el Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil.

golpeaba duramente.

Sin embargo un resto de justicia quedaba. No parecía muy lógico que, por un hecho casual y pequeño, Copello perdiera una carrera que tenía ganada, y tal vez la diosa Fortuna al intervenir, haya querido premiar a quien sabía merecedor de su halago.

Quedó en el ambiente el deseo de juzgar el aspecto humano. Y la polémica se encendió, por paradoja, con el agua. Estimo, sin saber a la fecha de escribir esto, el compromiso que la integración en el equipo oficial les exigía, que Gradassi procedió bien al seguir y no ayudar a su compañero. No era, afortunadamente, un caso de accidente grave, en cuyo caso la consideración humana debe privar sobre la deportiva. Era sólo un caso de mala suerte, que se sabe puede aguardar en cada metro de la ruta. Mal podría Gradassi o cualquier otro, perder preciosos segundos por ayudar a quien sufría una contingencia que las carreras tienen, que todo corredor acepta de antemano, contingencias que sirven, muchas veces, para definir una clasificación.

Gradassi tenía el pleno derecho de defender su chance y sólo si hubiera sido necesario el auxilio ante un accidente personal, habría debido detenerse, en mi opinión. Lo mismo hizo Copello en la etapa final, al ver a Gradassi detenido, pero a salvo.

A mi juicio ésa es la forma de encarar el deporte. Lealmente y sin falsos convencionalismos y entendiendo que cada uno debe atender a sus problemas, ya que constituyen, en esencia, la carrera misma.

El resto es conocido, tal vez lo anterior también, pero quizá sea más interesante debatir los aspectos humanos que enfrascarnos en cifras y promedios. Espero, al menos, que los lectores lo crean así. •



En agasajo a los participantes clasificados en la disputa del Gran Premio se tendió una mesa en el lugar de la llegada. De izquierda a derecha: Ing. Daniel A. Brunella, administrador general de Y.P.F.; doctor César C. Carman; doctor Juan A. Maldonado, presidente de la filial 9 de Julio, y escribano Enrique F. Ghezzi, prosecretario de la C.D.



ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

para asociados y familiares

CURSOS DE VERANO

ABIERTA LA INSCRIPCION • VACANTES LIMITADAS

- a) MECANICA LIGERA
- b) ENCENDIDO
- c) CARBURACION
- d) INTRODUCCION AL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

informes:

Av. VELEZ SARSFIELD N.º 850
Capital Federal - T. E. 21 - 6650
de 9 a 21 horas

Av. DEL LIBERTADOR N.º 1850 - 1º Piso
Capital Federal - T. E. 83 - 6061
de 12 a 19.30 horas

Importantes resoluciones fueron adoptadas en la XXII Asamblea General de la

FITAC

LA XXII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubs (FITAC) se reunió en los salones del Automóvil Club Argentino, entre los días 23 y 28 de noviembre ppdo., con la asistencia de las delegaciones de las instituciones afiliadas y numerosos observadores. Durante la magna asamblea se adoptaron resoluciones y conclusiones de extraordinaria relevancia para la creciente evolución y el acercamiento entre las distintas entidades que la componen, como así también por la promoción del turismo en toda América.

En nuestra edición anterior, por falta material de tiempo, ante el cierre de la edición, sólo fue posible incluir la solemne ceremonia inaugural, en la que pronunciaron los discursos de apertura el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, el señor Eduardo Dibós, presidente de la FITAC; el jefe de la oficina de Turismo de la Organización de Estados Americanos, licenciado Francisco Hernández, en representación del Secretario General de este organismo, y por último el secretario de Transporte de la Nación, ingeniero Armando Ressa, en representación del Superior Gobierno Nacional.

La Asamblea General realizó intensas sesiones de trabajo y estudió un elevado número de informes, ponencias y proposiciones, las cuales fueron consideradas en general y en particular, adoptándose una serie de resoluciones y conclusiones de las cuales citamos, sintéticamente, las principales:

Voto de solidaridad al Automóvil Club do Brasil

De acuerdo con el informe de la Comisión especial se resolvió ratificar el informe de la asamblea general de la Federación Internacional del Automóvil, realizada en México, por el cual se rechazó el pedido de afiliación de la Confederación Brasileña de Turismo y Automovilismo y se ratificó la confianza y se otorgó un voto de solidaridad al Automóvil Club do Brasil.

Organización de "rallye" por carretera

Se aprobaron las mociones presentadas por los Automóvil Clubs de Ecuador y Argentina para la organización de una prueba automovilística del tipo o características conocidas como "Rallye", tours u otras pruebas que faciliten la promoción turística, de acuerdo con las modalidades de cada país. Se resolvió preparar un informe para la próxima asamblea y recomendar a la FITAC que promueva este tipo de competencias de acercamiento espiritual y deportivo teniendo como escenario la carretera panamericana, para lo cual se designó una comisión "ad-hoc".

Programa sobre seguridad

Se resolvió felicitar a la American Automobile Association y manifestarle la complacencia por la forma que ha presentado el trabajo sobre la evolución de un programa de seguridad en el tránsito, el cual constituye para todos una valiosa experiencia, recomendándose su amplia difusión.

ADVERTENCIA

COMO consecuencia de la realización en la ciudad de Buenos Aires de la XXII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubs (FITAC), se efectuaron numerosos actos institucionales, protocolares y sociales, de la mayor importancia. La imposibilidad, por ineludibles razones de espacio, de hacer crónica detallada de todos ellos, ha movido a AUTOCLUB a incluir en estas páginas una visión fotográfica de la mayoría de ellos, pidiendo desde ya disculpas a nuestros lectores por la obligada omisión en muchos casos de nombres y circunstancias, motivada, como se comprenderá, por la necesaria brevedad que debemos dar a los respectivos epígrafes.

Se expresó que esa experiencia es la adquirida por el país que tiene mayor número de vehículos y realizada al costo de grandes inversiones y sacrificios. Damos a continuación las partes más salientes de la exposición presentada por el señor George Kachlein, Vicepresidente Ejecutivo de la American Automobile Association.

"Hace mucho tiempo tomamos conciencia de que teníamos la obligación ante el público de estar convencidos de que conducíamos con seguridad en nuestras comunidades. Cuando examinamos la cuestión, nos encontramos que existía una considerable cantidad de muertos de niños de nuestras escuelas como consecuencia de accidentes de tránsito. Así comenzamos, allá por 1927, una operación de ensayo para tratar —mediante nuestro sistema escolar— de educar e instruir de manera sencilla a nuestros niños de seis años en adelante, inculcándoles normas de tránsito simples y comunes a través de las 'Patrullas de Seguridad'.

"En 1967 han participado en estas patrullas más de nueve mil escolares, con lo que se protegió a más de 30 millones de niños de alrededor de la edad mencionada.

"Podría preguntarse en qué forma interviendría la acción del Automóvil Club en un plan de seguridad en el tránsito. Actuamos como núcleo central para formular normas uniformes para la reglamentación de las patrullas. Esto puede hacerse fácilmente por intermedio de nuestros clubes, ya que los directores y los afiliados tienen en las escuelas

a sus hijos, de manera que colaborarán porque estarán protegiendo a sus propios hijos.

"El próximo programa fue el de Seguridad para el Peatón. Pudimos comprobar que más del 50 % de los accidentes ocurrían entre los peatones, y que entre ellos y los automovilistas no reconocían recíprocamente la necesidad de que existiera un interés por sus propias seguridades.

"Como resultado de nuestra experiencia publicamos un Manual de Seguridad para Peatones, que ponemos desde ya a disposición de todos los miembros de FITAC.

"Como resultado, les adelanto que se ha podido reducir en un alto porcentaje el promedio de accidentes, lo que demuestra que es posible preparar a la gente si se organiza un programa sensato, con buena legislación y funcionarios capaces.

"El tercer programa se refiere al de instrucción del conductor en las escuelas superiores.

"En este sentido recuerdo que hace diez años, en mi carácter de presidente del Automóvil Club de mi estado, presenté a la Legislatura un sólido y sano programa destinado a instruir a los jóvenes de las escuelas, como parte de un programa de estudios uniforme y normal, encaminado a impartir enseñanza acerca de la correcta manera de conducir un automóvil.

"Con relación a este estudio, hemos publicado un libro especializado en materia de tránsito que actualmente se está traduciendo a varios idiomas.

"Para estar seguros de que los niños estén debidamente instruidos en las escuelas, publicamos libros de enseñanza sobre seguridad en el tránsito para nuestros profesores.

"En todo el sistema de educación a este respecto hay otro campo en que tenemos interés muy particular: es la promoción del tránsito, la ingeniería del tránsito. Puede sorprender a ustedes si afirmamos que en la mayoría de nuestras ciudades —inclusive en las grandes— se nota la ausencia del reconocimiento de la necesidad de sanas normas sobre tránsito."

La Asamblea General de la FITAC agradeció la colaboración prestada por la American Automobile Association y se acordó solicitar al Consejo de Dirección ponerse en contacto con la A.A.A. a fin de llegar a un convenio para obtener el doblaje en español de las películas que se confeccionen para ser utilizadas por los miembros que estén interesados en desarrollar dicho programa. Por último se aprobó una felicitación a la A.A.A. y al señor Williams R. Robinson (Director del Departamento de Tránsito, Ingeniería y Seguridad de la A.A.A.), por su valiosa colaboración.

Ratificación de convenciones

Se resolvió recomendar a las entidades afiliadas que interesen a sus respectivos gobiernos para que participen en el estudio y discusión de la convención a realizarse en Viena en 1968 y, al propio tiempo, interesarlos para que suscriban las declaraciones y posteriormente efectúen las gestiones precisas para su ratificación a fin de facilitar el tránsito internacional en automóvil.

Contravenciones de las personas que gozan de privilegios

Como consecuencia de la situación



de excepción que en aspecto contravencional del tránsito tienen las personas que gozan de inmunidades, privilegios y tolerancia, la FITAC resolvió recomendar a las afiliadas que gestionen de las autoridades de sus respectivos países arbitrar las medidas necesarias para que las reglas y normas de circulación de automotores, tanto en el ejido urbano como carretero, sean aplicadas por igual a todos los automovilistas sin distinciones ni privilegios ni tolerancia, en mérito a que en ello está en juego la seguridad de las personas.

Otras resoluciones

La FITAC reiteró una resolución por la que recomienda gestionar de las universidades del hemisferio la incorporación en los planes de estudios de un programa de instrucción, educación y adiestramiento a nivel universitario para especialistas en tránsito. Se acordó solicitar del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras que a su vez requiera del Consejo Interamericano Económico y Social la pronta celebración del II Seminario Interamericano de Tránsito.

Aprobó la moción presentada por el Automóvil Club Argentino acerca de la uniformidad en el señalamiento vial. ...

Se aprobó por unanimidad la moción del Automóvil Club de Chile sobre el registro de vehículos motorizados.

Resolvióse recomendar a los clubes afiliados que traten por todos los medios a su alcance de confeccionar en conjunto, con los respectivos países limítrofes, mapas camineros que unan ciudades importantes o regiones turísticas, debiendo abarcar dos o más países.

Fue aprobada la moción del Automóvil Club de Chile sobre "Actuación de la autoridad frente al tránsito", recomendándose también a la secretaría de la FITAC dar a ese estudio la máxima difusión.

Documento Libreta de Paso por Aduana

Se acordó estudiar en conjunto las ponencias presentadas por los Automóviles Clubs de Chile, Ecuador y México, que son similares, y solicitar al Consejo de Dirección que haga un estudio de la situación en que se encuentran los diferentes países de América en lo referente a la supresión de las garantías para la admisión temporal de los automóviles de turistas. Advirtió, asimismo, que para una efectiva promoción del turismo interamericano es preciso revisar las leyes y reglamentos que cada país del continente tiene establecidos, aboliendo todas aquellas disposiciones que significan trabas para el turista.

Establecióse que mientras no se modifiquen los reglamentos que se opongan a la libre entrada o salida a través de las fronteras de los estados americanos, se mantenga en todo su vigor el sistema de las "Libretas de

1) La delegación del Automóvil Club Argentino durante la sesión inaugural. De izquierda a derecha: doctor Ricardo E. Aráoz, presidente de la Asamblea de Delegados del A.C.A.; doctor Walter A. Saborido, secretario de la C.D.; doctor Horacio C. Rivarola, vicepresidente 1º, y señor José D. Rucci, gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales. 2) Mesa Directiva del Consejo de Dirección de la FITAC en la sesión inicial del cuerpo. 3) Conferencia de funcionarios ejecutivos de la FITAC que precedió a la sesión inaugural. Habla el señor Dibós, presidente entonces de la Federación. 4) Un grupo de delegados visitó algunas de las oficinas del A.C.A. En la foto, en la División de Cartografía. 5) Reunión del Consejo de Dirección que terminó su mandato. 6) Las delegaciones rinden homenaje al general San Martín. 7) Durante la colocación de la ofrenda floral al pie del monumento. 8) El ministro del Interior, doctor Guillermo a Borda, recibe en su despacho y da la bienvenida a los delegados. 9) Los delegados visitan al intendente municipal, general Iricibar. 10) Los delegados visitan al Museo de la Casa de Gobierno.





Paso por Aduanas", que ha demostrado, con el correr de los años, ser el medio más eficaz y simple para llenar esa necesidad, debiendo en consecuencia oponerse a todo reemplazo por otros regímenes que representarán graves tropiezos en el desarrollo del turismo.

Mejor utilización de los caminos

Se aprobó la moción presentada por el Touring Club Argentino por la que se solicita a las entidades afiliadas a la FITAC se dirijan a sus respectivos gobiernos, señalándoles la conveniencia de que, al elaborar o realizar sus respectivos planes viales y de desarrollo, tengan en cuenta su necesidad impostergable para lograr el máximo de seguridad al tránsito automotor y estimular su expansión como medio de acrecentar los vínculos de comunicación y amistad entre los pueblos.

Fondos para el mejoramiento vial

La Asamblea General de la FITAC aprobó una declaración en el sentido de que vería con agrado que las entidades afiliadas realicen gestiones ante sus respectivos gobiernos para que se adopten con urgencia las medidas necesarias para el desarrollo orgánico de la vialidad, para que ofrezca el producido de las cargas impositivas que gravitan sobre el funcionamiento del tránsito automotor (combustibles, lubricantes, neumáticos, etc.) se destine por entero a la construcción y mejoramiento de la red vial, sin perjuicio de lo que pueda construirse y conservarse por el sistema de peaje.

Se resolvió recomendar a las entidades afiliadas que activen al máximo sus gestiones ante los poderes públicos de sus respectivos países, para que se incremente la construcción y conservación de las redes viales, a fin de que guarden proporción con el aumento del parque automotor y armonicen con el progreso técnico-científico que reclama la comunidad.

Concurso Interamericano de Afiches

A propuesta del Automóvil Club Argentino se aprobó la organización por parte de la FITAC de un concurso de afiches sobre el tema "Seguridad en el tránsito", en el que podrán participar todos los artistas y dibujantes residentes en países americanos. A los efectos de despertar el interés por este certamen, se otorgarán premios en efectivo y otras recompensas, para lo cual el Automóvil Club Argentino participará con la suma de 400.000 pesos que pondrá a disposición de la FITAC.

En homenaje al Día de las Américas se fijó la apertura de este concurso para el día 14 de abril de 1968, sobre la base de la reglamentación que preparará el Consejo de Dirección de la FITAC.

El trabajo que resulte premiado será puesto a disposición de los clubes interesados para su impresión y difusión, sin perjuicio de que la FITAC estudie la posibilidad de imprimirlo sobre la base de acuerdos que pueda realizar con cada una de las entidades interesadas.



11, 12, 13, 14, 15) Distintos aspectos del banquete ofrecido por el Automóvil Club Argentino en homenaje a las delegaciones. 16) La Comisión Interna de Turismo y Deporte de la Asamblea de la FITAC en plena sesión. 17, 18, 19, 20) Cuatro enfoques fotográficos del banquete ofrecido a las delegaciones por el Touring Club Argentino.



21



22



23



24



25

Además, la asamblea general aprobó un voto de felicitación al Automóvil Club Argentino por su magnífica contribución para realizar este concurso. También agradeció y aceptó el ofrecimiento de 10.000 soles efectuado por el Touring Club del Perú y 100.000 pesos del Touring Club Argentino para ser aplicados a los mismos efectos.

Seguros internacionales

Recomendóse facultar al Consejo de Dirección para crear una comisión "ad-hoc" de carácter permanente para solucionar el problema sobre la implantación del seguro obligatorio contra terceros, de acuerdo con el informe presentado por la American Automobile Association.

Red complementaria de servicios de carreteras

Por unanimidad se aprobó la resolución por la cual se solicita especialmente de los países de Centro y Sudamérica que estudien, dentro del ámbito de sus respectivos países, las ubicaciones preferentes para una red de establecimientos hoteleros, moteles, etc., especialmente con miras a cubrir las rutas de acceso internacionales.

Al mismo tiempo recomendó, en el caso de que no contaren con los fondos o medios de financiación adecuados, contemplen las posibles ayudas de organismos de crédito internacional, y que dichos planes sean presentados en la próxima reunión ordinaria de la FITAC para que una comisión "ad-hoc" los estudie en conjunto, con miras a su integración y al establecimiento de una red hotelera, motelería, etc., en el sistema Panamericano de Carreteras.

La resolución estableció también que sin perjuicio de lo expuesto, las autoridades de la FITAC iniciarán contactos con los organismos de crédito internacional a fin de considerar las posibilidades de negociar acuerdos para la financiación del referido plan integral panamericano, que podrían ser canalizados a través de los gobiernos de cada país con la intervención de los clubes miembros.

Importación temporaria de autos

Se aprobó recomendar a los clubes que traten por todos los medios a su

21) Aspecto general del banquete ofrecido por el Touring Club Argentino a las delegaciones participantes en la asamblea de la FITAC. 22) Durante la visita efectuada por las delegaciones al edificio en construcción de la estación Once se descubre una placa dedicada por la FITAC al Automóvil Club Argentino. 23) El doctor Saborido haciendo uso de la palabra en el mismo acto. 24 25, 26) Vistas de la excursión y almuerzo ofrecidos por el A.C.A. en su recreo del Delta. 27) La mesa directiva de la asamblea durante la última sesión plenaria, momentos antes de procederse a la elección del nuevo presidente de la organización. 28) En momentos de iniciarse la asamblea vemos, de izquierda a derecha, a los señores Gino Forgnone y Belisario Benzi del A. C. Boliviano; doctor César C. Carman, presidente del A.C.A.; Eduardo Dibós, presidente honorario del Touring y A. C. del Perú; doctor César Adams Elío, presidente honorario del A. C. Boliviano, y José Luis de Pabón delegado de la misma entidad. 29) El doctor César C. Carman, elegido presidente de la FITAC, agradece su designación. 30) El delegado de Chile, señor Rodrigo García Lyon, felicita al doctor Carman, después de la lectura de su discurso-programa, en presencia del señor George F. Kachlein, vicepresidente ejecutivo de la A.A.A.



26



27



28



29



30



alcance de orientar la acción legislativa en sus respectivos países, para que se adopten normas legales que permitan, en caso de incautación de los vehículos excedidos en su permanencia temporaria por parte de las autoridades, liberar de la responsabilidad subsidiaria, a las entidades automovilísticas autorizadas para emitir y reconocer las "Libretas de Pasos por Aduanas" o "Carnets de passages en douanes".

Elección del presidente de la FITAC

Por unanimidad y aclamación fue electo como presidente de la FITAC por un período de dos años el doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino.

Elección de miembros del Consejo de Dirección

Por unanimidad y aclamación fueron designados como vocales del Consejo de Dirección por un período de cuatro años, las siguientes entidades afiliadas: Automóvil Club del Uruguay, Touring y Automóvil Club Paraguayo, Touring y Automóvil Club del Perú y Automóvil Club do Brasil.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino declinó su cargo en el Consejo de Dirección, a favor del Touring y Automóvil Club de Venezuela, lo cual fue aceptado.

Fue electo por unanimidad para ocupar el cargo de revisor de cuentas el señor Federico Lajud, tesorero del Automóvil Club Argentino.

Fue aprobada la moción por la que se delega en el Consejo de Dirección la constitución de las Comisiones Permanentes.

La próxima asamblea de la FITAC

Se aprobó por unanimidad y se agradeció la propuesta de la American Automobile Association para que la XXIII Asamblea de la FITAC se realice en Washington entre mayo y setiembre de 1969.

Se aceptó posteriormente y se agradeció el ofrecimiento del Touring Club del Perú, para que la asamblea de 1971 se realice en ese país.

Declaraciones del vicepresidente 1° de la FITAC y vicepresidente ejecutivo de la American Automobile Association, señor George Kachlein

"Esta es la tercera Asamblea de la



31) El nuevo presidente de la FITAC, doctor César C. Carman, lee ante la asamblea, en la última sesión plenaria, su discurso-programa. 32, 33) El nuevo Consejo de Dirección de la FITAC celebra su primera sesión bajo la presidencia del nuevo titular doctor Carman. 34, 35, 36, 37) Cuatro aspectos del cóctel ofrecido por la FITAC a los delegados de la asamblea y autoridades del A.C.A. en el Claridge Hotel. 38, 39) Después de la reunión del nuevo Consejo de Dirección de la FITAC, el doctor César C. Carman ofrece un agasajo a los presentes. 40) Las esposas e hijas de los delegados son agasajadas, entre otros actos, con un almuerzo en el Hindú Club. En el centro de la foto la señora María Della Daddone de Negri, esposa del vicepresidente 2° del A.C.A., miembro de la Comisión de Damas Argentinas que ofreció el agasajo.



41



42



43



44



45

FITAC a la cual asisto. Concurri a Congresos similares hace cuatro años en México, y dos en Asunción. En esta oportunidad, quiero destacar que uno de los aspectos que más me ha impresionado es la notable evolución que se observa en la capacidad técnica de los gerentes y demás funcionarios especializados de los clubes, que se desempeñan con un altísimo nivel de eficiencia y con profundo conocimiento de la estructura, el funcionamiento y la dinámica de sus instituciones.

"También deseo subrayar otros dos factores que han contribuido notablemente al éxito de estas asambleas: por una parte, el liderazgo magnífico que durante cuatro años ha ejercido el presidente saliente de la FITAC, don Eduardo Dibós, y, por otra parte, la gran ayuda que ha prestado el Automóvil Club Argentino a todas las entidades similares adheridas a la Federación.

"Esta Asamblea, singularmente exitosa, viene a ser una prolongación de aquel famoso 'Seminario para funcionarios de los Tourings y Automóvil Clubs de la FITAC, realizado en 1966, a través del cual se proporcionó a numerosos clubes de América una riquísima información acerca de los medios para conducir acertadamente y desarrollar este tipo de instituciones. Otro factor que merece destacarse de este Congreso está configurado por la gran responsabilidad y espíritu de colaboración con que han desarrollado su actividad las comisiones de trabajo, lo que sin duda ha contribuido a ampliar la buena imagen que la FITAC ya proyecta en el continente.

"De todos modos, todo esto es sólo un comienzo. Los miembros de la FITAC deben prepararse para el desarrollo de las instituciones adheridas. En tal sentido, todo lo que hay que hacer es mirar hacia Europa, y observar atentamente la extraordinaria explosión que han protagonizado sus clubes automovilísticos en los últimos tiempos.

"Nunca estuve antes en el Automóvil Club Argentino, pero me mantenía al tanto de sus actividades por intermedio del señor Rucci, de quien soy amigo. Durante estos días he observado con gran interés esta institución ejemplar, en la cual se hacen cosas que nosotros aún no hemos tenido el valor de llevar a cabo. Como ejemplo, puedo citar la cadena de estaciones de servicio que el Automóvil Club Argentino ha extendido por todo el país. En la American Automobile Association algunos clubes han montado estaciones de servicio, pero no cadenas. En Filadelfia, por ejemplo, se instalaron cinco plantas piloto, con carácter experimental, para poder determinar la repercusión de esa iniciativa en la masa societaria. Pero ahora no cabe duda de que los clubes norteamericanos establecerán un mayor número de estaciones de servicio, siguiendo muy de cerca las huellas trazadas en la materia por el Automóvil Club Argentino." •



46



47



48



49



50

41) El presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo, señor Gili Aguinaga, entrega al doctor Carman en nombre de aquella institución un objeto de artesanía de su país. 42, 43, 44, 45, 46) Aspectos de la recepción ofrecida por el doctor César C. Carman, en su residencia privada, a los delegados de la XXII Asamblea de la FITAC y un grupo de sus amistades. 47) El doctor César C. Carman haciendo uso de la palabra en el banquete de despedida a los delegados de la FITAC. 48, 49 y 50) Otras fotografías obtenidas durante el desarrollo del banquete de despedida a los delegados de la XXII Asamblea.

Al resultar electo Presidente de la FITAC el Dr. CESAR C. CARMAN expuso su programa

AL ser electo por unanimidad presidente de la FITAC el doctor César C. Carman pronunció un discurso-programa en el que comenzó expresando que aceptaba y agradecía su designación no como un halago, sino como una fecunda posibilidad de servir a los intereses que le han sido confiados. Después de rendir homenaje a la obra de sus predecesores y muy especialmente a la acción trascendente y de alto vuelo que caracterizó la actuación y la figura de don Eduardo Dibós, el doctor Carman expresó los siguientes conceptos:

"Mirar hacia adelante no significa sólo descubrir la realidad que nos rodea; para ver realmente lejos, hay que otear el horizonte y la distancia. Y al decir esto pienso justamente en los hombres que, movidos por su visión distante, desde hace veinticinco años han estado empujando a esta Federación hacia el lugar que hoy ocupa en América, tratando de crear los medios adecuados para que esta grande organización pueda contribuir a la solución de algunos de los problemas candentes que preocupan a los pueblos de este Continente.

"En el Estatuto que nos rige están enunciados los objetivos de la Federación. De acuerdo con ellos, debemos orientar nuestra acción para que pueda responder al panorama que presenta América hoy, mucho más complejo, por supuesto, y más diversificado que el de hace un cuarto de siglo. Nuevos problemas han salido a la superficie y muchos de los anteriores se han hecho más exigentes. Esta realidad, de por sí, nos obliga a continuar los esfuerzos hasta ahora desarrollados para que en todos nuestros países existan y funcionen clubes de automovilismo y turismo, excelentes instrumentos para las mejores soluciones. Por otro lado, en nuestro tiempo ya no cabe encarar los problemas del turismo como parte de un simple mecanismo de traslado de personas. Porque, dado el impulso trascendente que ha adquirido ese fe-

nómeno social, el movimiento turístico no puede ser desvinculado de sus manifestas repercusiones sobre el proceso cultural que caracteriza la evolución de las comunidades humanas modernas, y además es precisamente el turismo internacional el más idóneo medio colectivo para el acercamiento cordial y el conocimiento entre los pueblos, presupuesto indispensable para su convivencia pacífica.

"Desde un punto de vista más amplio importa destacar que, en la actualidad que vivimos, ningún problema puede ser separado, no puede ser resuelto con independencia de los demás. Todos están interconectados. Constituyen un sistema de estructura compleja y, por esto mismo, deben ser enfocados tanto en su conjunto como en sus partes para llegar a una solución integral.

"Resulta entonces, que si la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, que ha llegado a poseer hoy una innegable fuerza moral y espiritual y una efectiva gravitación en los cuerpos políticos rectores del Continente —y aun fuera de éste, gracias a su vinculación con otros organismos internacionales—, si la FITAC, digo, quiere participar en la solución de los problemas que le tocan más de cerca debe decidirse a considerarlos en función de todos los que preocupan en uno u otro campo, a todos los países de nuestra América, porque es-

te Continente, tan extenso y dilatado y tan diverso por su geografía, constituye una unidad histórica y cultural, social y económica, aunque esta realidad fundamental no siempre ni en todas partes aparezca en la superficie. Es necesario hacer todos los esfuerzos posibles para 'integrar' esta América dentro del marco flexible y protector de una efectiva unidad espiritual y económica.

"Mucho es lo que ha hecho esta Asamblea —dijo más adelante—, como también las que la precedieron, para avanzar en el camino que voy a esbozar como una perspectiva; yo sólo voy a permitirme enumerar algunos objetivos generales, dentro de ese criterio que más arriba he enunciado. Hablemos, por ejemplo, de comunicaciones y caminos. Aquí es necesaria y es posible la colaboración internacional; pero hay que crear y fomentar las condiciones que la hagan viable. Este no es un enunciado meramente teórico. Hace falta que nos empeñemos sin pausa ante todos los gobiernos del hemisferio para que se estructure una legislación de proyección internacional, destinada concretamente al mejoramiento técnico y cuantitativo de los medios de comunicaciones y para el transporte de bienes y personas; hace falta que pensemos en el sistema panamericano de carreteras, no como si fuera un bello esquema sobre el mapa, sino como una realidad alcanzable;

ANALIZA LA POLICIA FEDERAL EL TRANSITO Y SUS PROBLEMAS

EN el orden mundial, se dice que las víctimas de los accidentes del tránsito superan en número a las de las guerras que afligen a la humanidad. En estos términos se expresa la Policía Federal Argentina, la que se ha hecho cargo integral del problema de su ordenamiento, como autoridad de aplicación ya que no hace sus ordenanzas ni construye soluciones pues no tiene para sí la ingeniería del tránsito.

Pero, concurriendo a esos propósitos —expresa— es indispensable puntualizar los males que se oponen a su buen desarrollo. No se escapa que la mayoría de éstos no son de competencia policial toda vez que los problemas derivan de un complejo de cau-

sas viales (estrechez de calles; falta de avenidas a nivel y elevadas; falta de vías radiales de acceso y desconcentración adecuadas; falta de señalización horizontal y vertical; deficiencias de iluminación en las arterias; mala conformación, irregularidades, declives y baches en los pavimentos; semaforización inadecuada e incompleta; falta de sendas protectoras y defensas peatonales; pasos a nivel en el distrito urbano; accesos deficientes e incompletos a puentes interjurisdiccionales incapaces de absorber las corrientes vehiculares actuales; exceso de líneas de transportes colectivos de pasajeros en avenidas de tránsito rápido; obstrucciones físicas que impiden la visión de

los conductores como quioscos y señales indicadoras; falta de indicaciones educativas en las avenidas rápidas; falta de educación vial de conductores y peatones; registros concedidos sin períodos experimentales de prueba, o a personas que tienen impedimentos parciales o totales para obtenerlos; exceso de vehículos estacionados en las calles por falta de cocheras en lugares aptos; congestión comercial en determinados radios y falta de descentralización de oficinas públicas, obligando la concurrencia masiva a determinados lugares; concurrencia al microcentro de vehículos de pasajeros que no deberían llegar; falta de desarrollo de la red de subterráneos; utilización indebida y por necesidad de la Avenida General Paz; demora en aperturas necesarias, como en la Avenida 9 de Julio, etc. etc.

además, es indispensable asociar y dotar a esa especie de cinta vertebral que es la ruta panamericana clásica, de los costillares transversales, de los anchos caminos transversales que cuadrículan todo el continente, y esto, que tanto importa especialmente a los países de Latinoamérica, también es perfectamente realizable si con seriedad nos esforzamos en conseguir la cooperación internacional, y no lo será por mucho tiempo en el caso contrario.

"Debemos estimular a los gobiernos nacionales para que den cumplimiento práctico a las tantas resoluciones adoptadas en diversos congresos de especialistas, particularmente en materia vial, según las cuales es indispensable que las rutas que se construyan en dirección a las fronteras exteriores de cada país procuren coincidir en los extremos, de modo tal que prácticamente quedarán allanadas las mayores dificultades para la intercomunicación corriente entre las naciones vecinas, y a la larga, entre todas las del Continente.

Lo que hace falta

"Hace falta encontrar también los procedimientos para hacer efectiva la colaboración de todos en el aprovechamiento de los recursos naturales de nuestros países que, prácticamente, apenas si son utilizados o siquiera conocidos; y junto con esto, debe fomentarse el aprovechamiento racional y generoso de los recursos culturales y de las posibilidades científicas, de que sin duda disponemos.

"Hace falta que estimulemos con todas nuestras fuerzas y con toda nuestra fe la creación de un elástico, comprensivo y completo mercado común, por lo menos latinoamericano, abandonando los celos y punzantes criterios restrictivos, que hasta hoy han esterilizado los mejores esfuerzos de los estadistas y de los hombres de empresa. Hace falta que estimulemos, por todos los medios a nuestro alcance, la

SUTACA REPARTIO JUGUETES A LOS NIÑOS



Sobre la base de una colecta organizada por el Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino, SUTACA, algunos de sus afiliados en la víspera de Reyes, efectuaron un reparto de juguetes en varios establecimientos hospitalarios de esta Capital y de la provincia de Buenos Aires. La foto muestra un instante de tan simpática acción.

sanción en cada país, con criterio y proyección internacionales, de medidas legislativas y reglamentarias que tiendan efectivamente a dar seguridad a los automovilistas en los caminos, para contener la pavorosa estadística de accidentes de tránsito, que tantas vidas y dinero cuestan a todas las naciones.

"Hace falta que, de una vez por todas, las legislaturas nacionales se entiendan entre sí, para que las normas que mueven, rigen y encarrilan las corrientes del turismo y el tránsito en automotores se conviertan en instru-

mentos americanos, dejando de ser leyes tendientes a proteger exclusivamente intereses particulares o locales, y esto también puede conseguirse si miramos sobre América como una unidad y no como si fuera un rompecabezas de veinticinco coloridas piezas. En fin, y sin agotar la lista, agregaré que hace falta hallar un procedimiento práctico para movilizar las fuerzas financieras en apoyo de los ideales y objetivos panamericanistas, como son los que persigue esencialmente la FIAT, coincidiendo también aquí con

1265

PARA LUSTRAR *basta* GRUMETE

LUSTRA AUTOMOVILES, MUEBLES, HELADERAS, ETC.,

TAMBIEN LIMPIAMANOS GRUMETE

Solicítelos en estaciones de servicio, bazares y ferreterías.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

13
14
16
18

VISITA DE FUNCIONARIOS NORTEAMERICANOS



Visitaron la sede central del Automóvil Club Argentino dos altos funcionarios técnicos en tránsito, de Estados Unidos, quienes asistieron al X Congreso Panamericano de Carreteras, realizado en Montevideo. Fueron recibidos por el presidente de la Entidad doctor César C. Carman, y miembros de la comisión directiva, los que interiorizaron a los distinguidos huéspedes de la tarea que sobre la materia realiza el A.C.A. En la foto figuran de izquierda a derecha, el ingeniero Armando García Baldizzone, jefe de la División Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad, el vicepresidente 2º del A.C.A., inge-

nierno Mario L. Negri, el ingeniero Mario J. Leiderman, asesor técnico de la Organización de Estados Americanos (OEA), ingeniero José B. García, director de Tránsito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el doctor Carman, el ingeniero Burton W. Marsh, director ejecutivo del Instituto de Ingenieros de Tránsito de Estados Unidos; ingeniero David M. Baldwin, presidente electo del Instituto de Ingenieros de Tránsito de Estados Unidos, y Daniel O. Elisabe, asesor de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

buena parte del programa de la OEA, la Organización de los Estados Americanos, y tampoco esto me parece imposible.

"Y bien, todo ese camino, largo, difícil, sembrado de escollos —¿quién no lo sabe?— puede ser recorrido y conquistado, en tanto nos ilumina la confianza y la certidumbre de que el hoy es sólo un anticipo apresurado del mañana. Eso es idealismo práctico y no sólo una fantasía lírica, como podría creerse. Y pensando así y obrando de ese modo, contribuiremos realmente por acción directa o indirecta, a impulsar el desarrollo económico y social de todos los países americanos y especialmente de los que parecen menos favorecidos por la generosidad de la historia o de la naturaleza y ayudaremos a luchar, dentro de cada país, por el bienestar de sus pueblos, por el mejoramiento sanitario de sus poblaciones y por la definitiva desaparición de la más grave plaga espiritual que aún aqueja, por desgracia, como mal endémico, a gran parte de la América latina: el analfabetismo.

"En fin, por esa vía accidentada, pero no incierta, haremos la parte que nos corresponde para afianzar la paz y la unión entre las naciones americanas, hoy más que nunca necesarias frente a un mundo convulsionado por la destrucción de los que parecían imperecederos valores de la civilización occidental, atacados en todos los frentes por los intereses y las ambiciones políticas, de dominio y sujeción, de una minoría poderosa y sin escrúpulos que está tratando de minar, adormecer y despedazar la estructura cultural, el espíritu que ha dado brillo a los últimos veinticinco siglos de la historia humana.

"Los planes enunciados son de largo alcance; las metas, si vistas con temor, no parecen muy cercanas; pero conocemos el camino, y la FITAC, prestigiada por su desinterés, no debe vacilar en recorrerlo. Tratemos todos juntos de que la marcha se haga más fácil cada día. Lo digo aquí, ante estos amigos y caballeros venidos desde los cuatro puntos cardinales del Continente para trabajar, a su propio modo, por una vida mejor en América, porque confío en que los puntos de vista y las reflexiones que he formulado encuentren la necesaria colaboración y solidaridad en la tarea que nos aguarda a todos, si realmente deseamos convertir el ideal soñado o entrevisto, en una acción concreta, es decir, en un mecanismo creador que está en marcha.

"Tengo fe y confianza en que nuestro esfuerzo no quedará estéril. Y con esa confianza y esa fe, puesta mi esperanza en la colaboración de todos y en la ayuda de Dios, digo también mi certidumbre de que podremos ser útiles a América", terminó diciendo el doctor Carman.

En el banquete de despedida

Sentidas y emotivas palabras pronunció el nuevo presidente de la FITAC en la comida de despedida a los delegados que participaron en la asam-

blea de tan significativa culminación. Fueron ellas las siguientes:

"Ciertamente, valía la pena cumplir estas laboriosas jornadas que hemos vivido en estos días aunque sólo fuera para poder disfrutar del inefable placer de reunirnos aquí ahora, en torno de estas mesas que no son de conferencia ni debate sino que van a servirnos para anticipar el abrazo cordial de la despedida a los hermanos de América que han venido a honrar nuestra casa. Y este ágape de la amistad se torna tanto más grato, cuanto que han querido iluminarlo con su distinción estas damas, cuyo dulce acento y suave encanto, madurados bajo todos los claros cielos de nuestro Continente, traen paz a nuestros corazones y un generoso premio a nuestras fatigas. Les agradezco su presencia; con ella esta celebración adquiere el cálido fulgor de una verdadera fiesta.

"Es ésta, en verdad, una fiesta para nuestro espíritu. Al despedirnos hoy de este calificado grupo de americanos, se ha hecho carne en nuestro ánimo la certidumbre de que, más que nunca ahora, por encima de circunstancias y respetables intereses locales o internacionales, y muy por encima de los puntos de vista circunscriptos por necesidades accidentales está imperando con madura lozanía y se está proyectando hacia el porvenir, el espíritu universal de América, el espíritu de nuestra grande y unida América, enlazada de polo a polo por la misma fe en el esfuerzo común y por el mismo anhelo de consolidar en este Continente, pese a todas las zozobras que nos hace vivir esta sobresaltada etapa que nos acerca al final confuso de la centuria que corre, las incommovi-

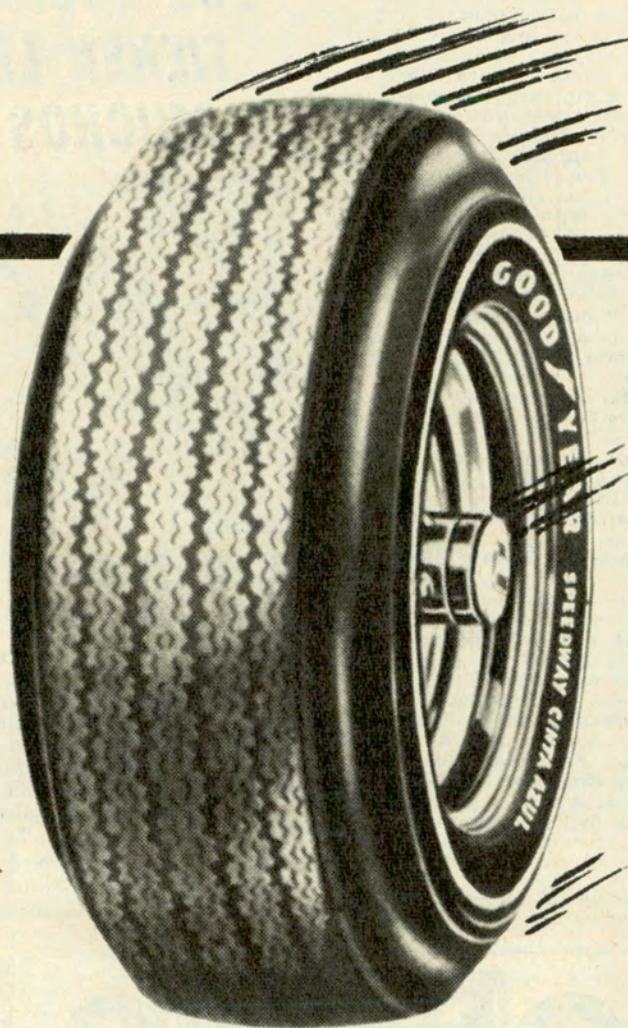
bles bases de una civilización propia y casi totalmente original, fundada sobre el respeto a la dignidad del hombre, la libertad del individuo y de los derechos de los ciudadanos.

"Estos principios forman el más puro tesoro que nos legaron los padres fundadores, y nuestra más alta misión está en conservarlo, acrecentarlo y enaltecerlo. Lo conseguiremos haciendo coro con nuestras banderas en torno al ideal común, es decir, el que se nutre en el sentimiento de que América es una unidad espiritual, moral y humana y no una compleja geometría política escrita sobre el mapa.

"Bien pueden apreciar ustedes que el solo hecho de poder decir esas cosas esta noche en esta mesa constituye una fiesta para mi alma, y el saber que mi palabra encuentra eco en el corazón de quienes me escuchan, de lo que estoy seguro, es para mí una fuente de regocijo inefable que sólo una velada como ésta puede darme. Y digo así estas cosas, con llaneza en la palabra pero con el más pujante de mis impulsos de argentino, porque percibo que desde todos los ángulos, en la mirada de los amigos que nos acompañan, llega la cálida expresión fraterna de los hombres y mujeres de todas las latitudes de América, que como nosotros sienten que, cuanto mayores son las dificultades y los problemas, más estrechamente unidos estamos y más solidarios somos y que, como buenos hermanos, estamos buscando todos juntos el camino de la felicidad común. Y por esto mismo, al decir estas frases que son a un tiempo de gratitud y de despedida estoy en realidad diciendo, ¡Hasta luego y hasta siempre, hermanos de América!" •

**VENTA DE
CUBIERTAS
CON
DESCUENTOS
A SOCIOS**

20%



HASTA EL 31 DE MARZO DE 1968



EN LAS DEPENDENCIAS
PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN TODO EL PAIS

POR contrato suscrito por la Federación de Jockeys Clubs de la República Argentina y el Automóvil Club Argentino, los asociados de nuestra Entidad tendrán libre acceso, sin cargo alguno, a las instalaciones oficiales de los Jockey Club de Azul, Bell Ville, Córdoba, Concordia, Corrientes, Esquel, Gualaguay, Gualaguaychú, La Paz, Mendoza, Mercedes, Paraná, Posadas, Rafaela, Río Cuarto, Rosario, Salta, San Francisco, San Juan, San Luis, Santa Fe, Club Hípico Tandil, Tucumán, Concepción del Uruguay, Villaguay, Venado Tuerto, Victoria y Villa María.

En la reunión efectuada para la firma del convenio, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, expresó:

"Este acto, tan sencillo en apariencia por sus motivos, tiene, a mi juicio, una importancia de significación mayor, que no quiero pasar por alto. Porque no se trata de un beneficio meramente social y societario, que desde hoy, gracias a la gentileza y comprensión de las autoridades y dirigentes del turf nacional podremos ofrecer a los asociados del Automóvil Club Argentino, quienes, en esta condición, tendrán abierto el acceso a los hipódromos de los Jockeys Clubs del interior de la República, lo que de por sí constituye, sin

LOS SOCIOS DEL A.C.A. TIENEN LIBRE ACCESO A MUCHOS HIPODROMOS



Durante el acto de la firma del convenio con la Federación de Jockeys Clubs de la República Argentina, estuvieron presentes, de derecha a izquierda: el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; el presidente de la Federación de Jockey Club de la República Argentina, doctor Luis María Dumont; el vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, y el vocal suplente y presidente de la Comisión Asesora de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A., señor Alfonso Castellanos Esquiú.

tanto que los "pura sangre" no son sólo fichas para disputar beneficios al azar en un circo de hipódromo, sino que por sí mismos, puestos a exhibir la belleza de su acción, la elasticidad plástica de sus movimientos, constituyen una fuente de goce estético de singular calidad, aun para el ojo menos experto o cultivado. Ahora bien, si unimos el inevitable atractivo de la tentación azarosa al espectáculo magnífico de un hermoso caballo de carrera en pleno ejercicio de sus cualidades de "pura sangre", comprenderemos fácilmente la atracción que ese espectáculo, casi legendario, ejerce sobre todos los que pueden admirarlo. Y en este punto empieza la función promocional en favor del turismo a que antes me he referido.

"No hago con esto alusión alguna al interés o desinterés material de los automovilistas que, en tren de turistas, viajan al interior; pero todos podemos asegurar a ciencia cierta, que pocos serán los que olviden que, entre los atractivos emocionales que podrán hallar en tal o cual ciudad de las provincias, está también el libre acceso a sus hipódromos. No puedo pesar ni medir la influencia de esa perspectiva; pero puedo afirmar que, psicológicamente, nunca dejaré de tener un positivo efecto en la decisión del turista en cerner y que de alguna manera útil contribuirá a estimular el movimiento turístico. Esto me parece importante para el país.

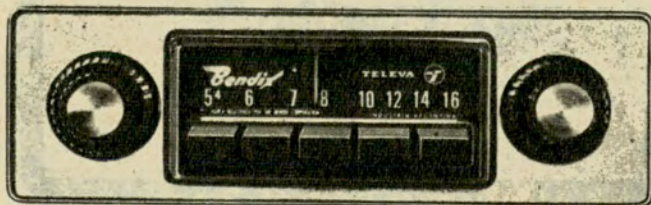
"Señores: por cuanto he dicho y por las perspectivas que este acto proyecta hacia el futuro, me siento feliz al suscribir este convenio, en nombre del Automóvil Club Argentino, con la Federación de Entidades de Jockeys Clubs de la República Argentina, representada aquí por su dignísimo presidente, el Dr. Luis María Dumont, porque ambos compartimos la convicción de que así estamos también promoviendo el mejor conocimiento de la Argentina por los argentinos, y éste es un buen camino para amarla más."

duda, una honrosa distinción en este caso particular; es otro aspecto de este convenio, de más larga trascendencia en sus efectos, el que quiero destacar: me refiero a la segura contribución que ha de prestar a la promoción del turismo argentino interno, que tanto nos interesa a todos para que nuestro país, nuestras provincias, sean cada vez más conocidas, como lo merecen, especialmente por los habitantes de nuestras grandes ciudades.

"Constituimos un país productor de excelentes ejemplares de las razas caballerizas, y en cuanto atañe a nuestros "pura sangre" de carrera, son hoy apreciados y buscados en todo el mundo. Pero, nos hemos olvidado un

DISERTACION EN LA ESCUELA DE CONDUCCION

El señor A. E. Suhr Horeis en momentos en que desarrolla el tema "Reflexiones de la ciudad de Buenos Aires, urbanismo y automovilismo", en compañía del señor Alfonso Castellanos Esquiú, presidente de la Comisión Asesora de la Escuela de Conducción y Tránsito del A.C.A.



La magia de la radio.

Usted coloca una auto-radio Bendix en su coche y escucha una radio adelante y otra atrás. Ocurre que Bendix es la única que trae como equipo normal dos parlantes y su control de balance.

Usted paga una auto-radio y se lleva casi dos.





Esta nota gráfica fue obtenida en momentos de procederse a la inauguración de una sucursal del Banco de la Nación Argentina en el subsuelo del edificio central del A.C.A., y en ella aparecen el presidente de esa institución, ingeniero Llorente; el presidente de nuestra entidad, doctor Carman, y parte de los asistentes al acto.

INAUGUROSE LA SUCURSAL DEL BANCO NACION EN LA SEDE CENTRAL DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN una brillante ceremonia quedó inaugurada una sucursal del Banco de la Nación Argentina, en el subsuelo del edificio central del Automóvil Club Argentino, a la que asistieron las altas autoridades de ambas instituciones. En el acto pronunciaron discursos el presidente del Banco Nación, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman.

DISCURSO DEL DOCTOR CARMAN

En primer término habló el doctor Carman, quien en las partes salientes de su discurso expresó:

"Basta mencionar el hecho de que nuestra más importante institución de crédito, promotora de los intereses generales del país, el Banco de la Nación Argentina, ha venido a instalar una sucursal en la propia sede central del Automóvil Club Argentino, para percibir la trascendencia de esa decisión y su importancia para los varios cientos de miles de socios del Club, sean o no domiciliados en esta Capital. Ese hecho tan auspicioso y feliz casi no exigiría comentario alguno que lo realce; pero debo hacerlo para subrayar algunos aspectos que tienen particular significación.

"En primer término, la instalación de esta dependencia del Banco en esta casa, viene a certificar la coincidencia esencial de los puntos de vista de aquella institución y los de la nuestra, en

todo cuanto atañe al progreso de la Nación, pese a que cada una actúa en su propia esfera específica.

"Esta reflexión me lleva a destacar otra consecuencia implícita en la inauguración que estamos celebrando. Este acto pone de manifiesto la expansión y la diversificación de los servicios que el Club pone a disposición de los automovilistas y turistas.

"Pero eso no es más que un aspecto parcial, y no el más importante del acuerdo a que hemos llegado con el Banco de la Nación Argentina y que ahora ponemos formalmente en vigencia; es necesario que me refiera a otros dos en particular, para que pueda percibirse con claridad la trascendencia del servicio social múltiple que se pone en marcha.

"El primero es absolutamente original en el país y, bajo la forma en que ha sido creado y lo dejamos establecido, podemos decir que quizás es único en el mundo, por lo menos como relación entre una entidad como la nuestra y un Banco oficial. Este servicio está destinado a tener efecto dentro de nuestro territorio. Estoy hablando de la creación de los "cheques ACA", que emitirá y nos entregará para su distribución y venta, el Banco de la Nación Argentina. Son cheques adquiribles y cobrables en pesos moneda nacional, exclusivamente emitidos para nuestra Institución, que los venderá a sus socios.

"Finalmente, quiero poner de relieve y lo hago con mucha satisfacción, otro aspecto de este nuevo servicio bancario que ponemos a disposición de nuestros socios, y que igualmente ofrece algunas características que destacan su originalidad en nuestro medio. Dentro de breves días se habilitará en la playa de la planta baja de esta sede central, una cabina atendida diariamente, preparada de modo tal que nuestros socios automovilistas, sin necesidad de descender de su vehículo, podrán efectuar depósitos de fondos para ser transferidos a cualquier sucursal del Banco de la Nación Argentina de esta ciudad o de los suburbios metropolitanos.

A continuación el Ingeniero Agrónomo Llorente expresó entre otros conceptos: "Se encuentran hoy aquí reunidas dos instituciones importantes, que siempre han mantenido las más fecundas y amistosas relaciones: El Automóvil Club Argentino y el Banco de la Nación Argentina. La una es una institución privada, la otra estatal; pero ambas se hallan extendidas a todo el territorio nacional y están animadas del mismo espíritu de bien común al servicio de la República.

"Hoy las dos instituciones cubren toda la extensión del país, y como árboles gigantesos cobijan a su sombra el quehacer del hombre argentino.

"En la necesidad y en la aventura del desplazamiento, cada vez más acuñante, el hombre encuentra en el Automóvil Club Argentino las señales y el auxilio que lo llevan con seguridad hasta su meta, porque no hay caminos ni horizontes de la patria hasta donde no haya llegado la acción fecunda de esta benemérita Institución.

"En su incesante bregar —dijo más adelante— por alcanzar mejores niveles de vida, tanto en el aspecto espiritual como económico, el hombre encuentra en el Banco de la Nación Argentina una entidad que siempre le tiende una mano amiga, apoyándolo, sosteniéndolo y estimulándolo en sus empresas.

Y si uno y otro organismo se encuentran así al servicio del hombre no cabe extrañarse que hoy, una vez más, hayan resuelto unir sus esfuerzos para ser más útiles a la comunidad de que forman parte.

"Pero no termina aquí —dijo por último— la colaboración entre las dos entidades. Tal como lo ha anunciado el doctor Carman, se ha llegado a un convenio en cuya virtud el Automóvil Club Argentino venderá en todas sus estaciones autorizadas cheques del viajero con características especiales, expedidos por el Banco de la Nación Argentina, que facilitarán la movilización sin riesgo de recursos en toda la República". ●



Prefiera lo mejor
Willard ACUMULADORES

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

Credenciales de socios

LA Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino ha establecido una escala de valores para las credenciales de socios duplicadas, triplicadas, etc. La resolución adoptada al efecto dice así:

Fijase el valor a percibir por la entrega de credenciales a partir del 1/1/68 de acuerdo con la siguiente escala: Duplicados: m\$N 150; triplicados: m\$N 500; cuadruplicados: m\$N 2.000; quintuplicados: m\$N 4.000.

El socio que solicite un ejemplar de carnet debe especificar las causas que a su juicio determinaron su pérdida del original o del anteriormente solicitado.

El socio tiene la obligación inexcusable de utilizar el carnet últimamente otorgado a su pedido (duplicado, triplicado, etc.) estándole prohibido usar o exhibir el anterior que dijo haber extraviado. En caso de comprobarse la violación a esta disposición, se aplicará al socio la sanción que corresponda previo dictamen de la Comisión Asesora de Socios y de acuerdo con el régimen reglamentario vigente.

La Comisión de Socios está igualmente facultada para dictaminar en los casos que a su juicio las tarifas de costos pueda aceptar excepción en la aplicabilidad o determinar la graduación del costo que corresponda.

RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

DE acuerdo con nuestra norma informativa habitual, para conocimiento de los asociados del A.C.A. enumeramos a continuación algunas de las resoluciones vinculadas a servicios que brinda el Club, adoptadas por la C. D. de la Institución.

A. Sesión ordinaria del 15 de noviembre de 1967 (Acta N° 21):

1. — Autorízase la inversión de hasta \$ 1.300 m/n. para construcción de arreglos de obras sanitarias en la Casa Central y en el inmueble de la Av. Vélez Sársfield, en el sector donde funciona la imprenta del Club.

2. — Estación Paso de Los Libres: pavimentación de la rotonda (1.980 m²), \$ 4.158.000.

3. — Estación Mar del Plata: ampliación del taller mecánico, \$ 170.000.

4. — Estación Villa Mercedes (San Luis): trabajos de terraplenamiento y alcantarillado, \$ 425.000.

5. — Campamento Villa Carlos Paz (Córdoba): adquisición de juegos infantiles, \$ 442.000.

6. — Campamento Mar de Ajó: Iluminación de mercurio del frente (300 metros) de la propiedad del Club, \$ 150.000.

7. — Estación y Camping de San Clemente del Tuyú: construcción de la vereda perimetral, \$ 3.225.000 (la autorización previa fue de \$ 3.951.000).

8. — Adquisiciones: Bienes de uso, \$ 4.376.978; para venta, \$ 12.032.700; bienes de capital, \$ 72.782.175. Total: \$ 89.191.853 m/n.

B. Sesión ordinaria del 6 de diciembre de 1967 (Acta N° 22)

1. — Estación Neuquén: reparación camiones de auxilio, \$ 150.662.

2. — Estaciones y Moteles de Aguada Florencio, La Rinconada y Chorríaca (Neuquén): mejoras y arreglos en las instalaciones eléctricas, \$ 960.839.

3. — Estación Comodoro Rivadavia: Cartel luminoso, \$ 89.000.

4. — Adquisiciones: Bienes para uso, \$ 11.397.453; para venta, \$ 28.292.586; bienes de capital, \$ 20.514.633. Total: \$ 60.204.672 m/n.

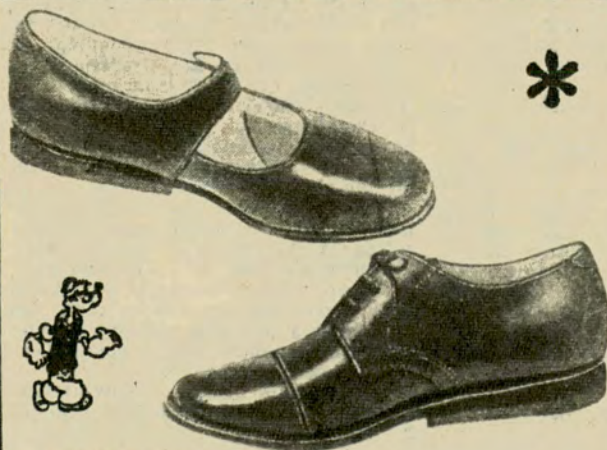
5. — Estación Bolívar: autorízase el llamado de licitación para la ampliación de talleres y estacionamiento de coches en servicio, con una inversión aproximada de \$ 5.149.070.

6. — Cheques de Viajero "ACA": Se aprueba un acuerdo con el Banco de la Nación Argentina, institución que emitirá tales cheques impresos con la insignia del A.C.A. y una leyenda alusiva a su venta por el Club para sus asociados; serían cobrables en las dependencias de la Entidad y/o en las sucursales del Banco de la Nación en todo el país.

7. — Instalación de una sucursal del Banco de la Nación Argentina en la Sede Central del A.C.A., inclusive una cabina receptora de depósitos para operar sin descender del automóvil.

8. — Convenio con la Federación Argentina de Jockey Club, estableciendo el libre acceso de los socios del A.C.A. a los hipódromos y dependencias en el interior del país.

9. — Adquisición de un avión convertible y utilizable como ambulancia, al servicio de los socios, \$ 31.000.000.



**CALZADO
POPEYE**

PONE A SU
DISPOSICION

EL CALZADO COLEGIAL PERFECTO PARA
LA PLANTILLA ORTOPEDICA.

RECIENTEMENTE CREADO

Confíe su receta a nuestro
Departamento Técnico

SANTA FE 1692 Local 15 Cap.

Prestación de servicios estación Villa Devoto

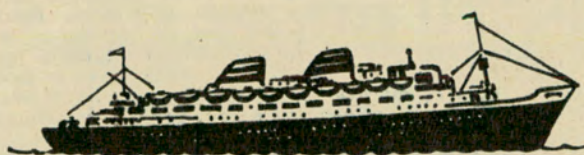
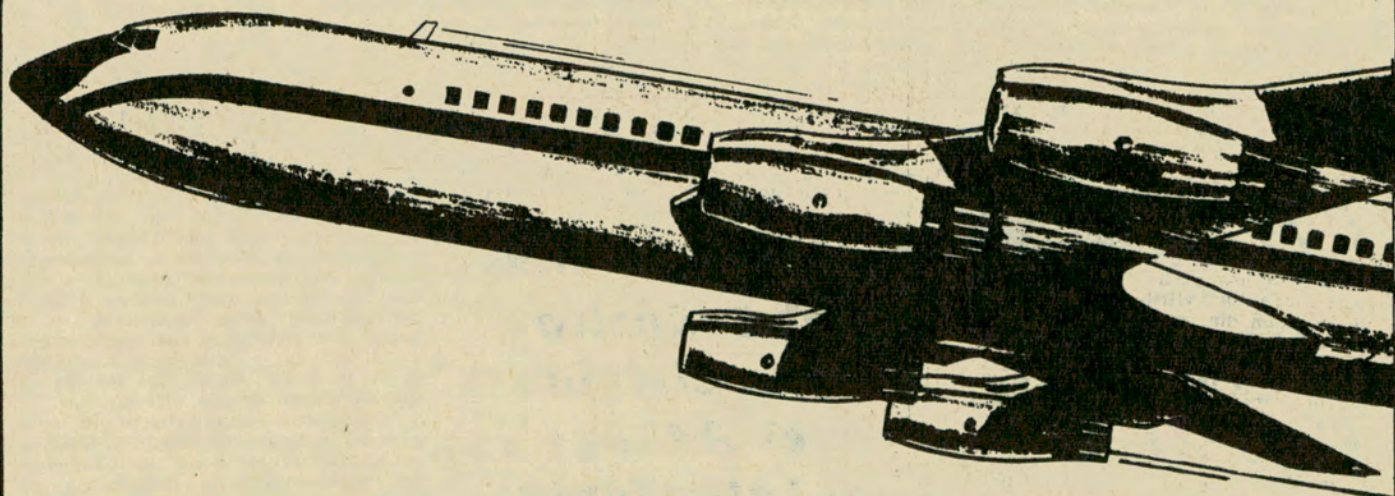
COMENZO el expendio de combustibles y lubricantes y los servicios de lavado y engrase en la estación Villa Devoto, ubicada en la avenida Francisco Beiró 3561/65 esquina Lincoln.

Momentáneamente esta dependencia no cuenta con teléfono.

70 NUEVOS CAMIONES PARA AUXILIO



Teniendo en cuenta que el servicio de auxilio mecánico es el más apreciado por los socios, como también que el ingreso de estos al A.C.A. es continuado, la C.D. de la entidad ha resuelto la compra de 70 unidades como la que vemos en esta foto, la que se realizará dentro del año en curso.



PROGRAMA DE EXCURSIONES

1968

MARZO

MENDOZA: Fiesta de la Vendimia.
Duración: 12 días.

BARIOLOCHE: En ómnibus. Duración:
15 días.

BARIOLOCHE: Salidas individuales en
tren y/o avión. Programas a elección.

LA FALDA (Córdoba): Diariamente
en ómnibus. Duración: 10 días.

URUGUAY - PUNTA DEL ESTE: Re-
serva de alojamiento en Semana
Santa.

ABRIL

TANDIL: Caravana automovilística.

BARIOLOCHE: Salidas individuales en
tren y/o avión. Programas a elección.

LA FALDA (Córdoba): Diariamente
en ómnibus. Duración: 10 días.

LOS COCOS (Córdoba): En ómnibus.
Duración: 10 días.

MAYO

NORTE ARGENTINO: En ómnibus.
Duración: 17 días.

LA FALDA (Córdoba): Diariamente
en ómnibus. Duración: 10 días.

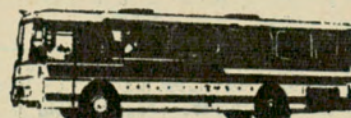
LOS COCOS (Córdoba): En ómnibus.
Duración: 10 días.

BARIOLOCHE: Salidas individuales en
tren y/o avión. Programas a elección.

EXCURSIONES A EUROPA

Salidas durante todo el año. Consultas periódicas.

**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 — Tel. 83-6061

FILIALES: LA PLATA
MAR DEL PLATA
BAHIA BLANCA
TUCUMAN

SALTA
SANTA FE
ROSARIO
PARANA

CORDOBA
MENDOZA
NEUQUEN
C. RIVADAVIA

EL Automóvil Club Argentino se ha dirigido al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, general Manuel Iribar, para referirse a los problemas del tránsito urbano en lo relativo a su mejor ordenamiento y seguridad. En la nota, que suscriben los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido en su condición de presidente y secretario, respectivamente, de la entidad, se expresan los siguientes conceptos:

"La preocupación para encontrar una solución ordenada para los múltiples problemas del tránsito en esta ciudad se revela en las medidas publicadas, y esta Entidad, que en toda ocasión trata de colaborar con las autoridades para ese fin, no puede menos que expresar su satisfacción, interpretando a los muchos cientos de millares de automovilistas de buena fe que circulan diariamente por las calles de Buenos Aires, ciertamente necesitados de la protección de disposiciones orientadoras y represivas, según el caso, que impidan los excesos que pueden ser observados muy a menudo, lamentablemente; pero precisamente la idea de que tales disposiciones deben ser inspiradas en la finalidad de proteger al conductor de buena fe, nos induce a formular algunas reflexiones que creemos oportunas y sobre todo necesarias para aclarar algunos puntos de vista que, a nuestro juicio, no deben ser desatendidos.

"Es permitido pensar, señor intendente, que algunos organismos municipales, según se desprende de las numerosas medidas y ordenanzas publicadas hasta ahora, confunden a veces, las que se refieren específicamente a la agitación del tránsito motorizado en las calles con las que están destinadas a penalizar a los infractores. Un mismo criterio de severidad parece presidir la estructura formal de unas y otras, siendo así que, por lo contrario, las primeras deben inspirarse en la necesidad de facilitar el uso de las calles por los automovilistas de buena fe, que constituyen la inmensa mayoría de los conductores, mientras que las medidas y sanciones represivas, están, por definición dirigidas a una minoría de infractores por acción u omisión, que perturban el uso legítimo de la vía pública. Acudiremos a sendas referencias concretas que van a aclarar nuestro pensamiento y que podrían servir para clarificar y "humanizar" digamos así, las providencias adoptadas. Nos detendremos, pues, por un lado en las que se refieren al estacionamiento correcto y permitido, y por el otro, a las sanciones punitivas contra los conductores, particulares o de vehículos de servicios de transporte público —(algunos pertenecen simplemente a reparticiones públicas)—, que violan las indicaciones luminosas del tránsito.

"Acerca de estas últimas, no pueden haber dos opiniones: este tipo de infracciones, como también las que atentan contra los derechos del peatón, no merecen ninguna clase de consideración de parte de las autoridades y deben ser severamente reprimidas y penadas. En esto, repetimos, estamos plenamente de acuerdo con las medidas u ordenanzas que acaban de ser publicadas. En medios urbanos populosos y de tan denso tráfico como es el de esta Capital, la única garantía cierta para el conductor de buena fe, y para el peatón, está en el absoluto respeto a la "luz roja" donde existen semáforos; en ausencia de aquél, toda esperanza de seguridad es ilusoria y es justo que la sanción punitiva caiga con su máximo rigor sobre el infractor.

"Pero el problema del estacionamiento es mucho menos simple y sus implicancias y derivaciones exigen una aplicación mucho más razonada de las sanciones. Advuértase, ante todo, que en estos últimos años, y particularmente en el de 1967, ha sido casi excepcional el día en que no se haya publicado medidas nuevas sobre "manos", vías y dirección del tránsito motorizado en las calles y sobre el estacionamiento de vehículos; apenas hubo tiempo para informarse del texto. Dejaremos de lado la discusión un tanto académica sobre si el pago de la patente concede a su titular el derecho a usar de la calle, inclusive para estacionar su vehículo en ella, dentro de limitaciones razonables, por supuesto, o si aquel título oneroso sólo le otorga el uso de la calle para transitar sin detenerse en ella; de todos modos nos parece obvio que, si este último criterio teórico o doctrinario se extendiese con todas sus consecuencias lógicas previsibles, resultaría anulada totalmente en la práctica la utilidad del automóvil dentro de los centros urbanos, puesto que sus servicios serían poco menos que imposibles para su propietario.

"Es precisamente esta sencilla y simple reflexión, la que obliga a pensar en la necesidad de que la reglamentación vigente sobre estacionamiento sea sometida a una minuciosa y fría revisión y, mientras esto pueda ser llevado a cabo, que las medidas represivas en este sector reglamentario, sean

aplicadas por los agentes policiales o del tránsito con un criterio más razonado y funcional y menos penal del que se puede observar a diario en nuestras calles.

"En primer término, debe pensarse en este simple hecho, concreto y objetivo: es casi imposible retener y, en consecuencia, no es equitativo exigir que el atareado conductor común y de buena fe, por lo general hombre de trabajo, retenga las sucesivas, múltiples, frecuentes y a menudo variables reglamentaciones y ordenanzas que se dictan en la materia en un breve lapso. En seguida, debe pensarse que no puede ser idéntico el criterio para juzgar una infracción de las normas del estacionamiento en cuanto al "tiempo" que dura y al "lugar" donde se produce; y finalmente, es absolutamente indispensable instruir a los agentes públicos sobre la gran diferencia que existe entre "detenerse" en un lugar interdicto para realizar una breve diligencia, y "estacionar" realmente en tal lugar. Va mucho interés público legítimo en esa diferencia.

"De acuerdo con el criterio que enunciábamos, señalaremos algunos inconvenientes aparentes y no justificados en las reglamentaciones vigentes. Así, por ejemplo, no se comprende bien por qué, en muchísimas arterias urbanas, rige la prohibición de estacionar desde las 7 horas hasta las 22 (y en algunos casos durante las 24 horas del día), cuando la observación del régimen de la vida y actividades en nuestra metrópoli y la experiencia recogida, demuestran que esa prohibición cumpliría perfectamente sus fines si sólo rigiese, donde es realmente necesaria, entre las 9 horas y las 21. Sería lo más razonable. Además, todo induce a pensar que esta limitación debiera ser fraccionaria, en cuanto al tiempo, y no total durante la jornada; de ese modo, adaptando las sanciones a las necesidades del trabajo, los usuarios de los automóviles podrían cumplir las exigencias de sus tareas normales y el breve estacionamiento de que podrían disponer no perjudicaría la fluidez del tránsito.

"Tampoco es apreciable la razón que ha llevado a establecer las referidas prohibiciones en áreas extensas de la ciudad, inclusive fuera de los centros de movimiento más intenso y regular, perjudicando innecesariamente a los legítimos usuarios de las vías urbanas. Las normas reglamentarias, en esta materia como en todas las que atañen al interés público, deben consultar la realidad y no ser concebidas y aplicadas con un impreciso sentido de generalización, del que muy escasos beneficios, si alguno, pueden ser esperados. Alguna vez se recoge la impresión, después de la lectura de algunas de las comentadas disposiciones, que sus autores piensan que el automóvil fue fabricado exclusivamente para circular por las calles, sin detenerse jamás, lo que es un absurdo obvio.

"De algún modo, dentro de la línea de las reflexiones que estamos formulando, entra el problema de las llamadas "plazas de estacionamiento". Las disposiciones oficiales que han sido adoptadas últimamente, parecen crear una categoría especial —y nueva— de impuesto o tasa a la legítima actividad privada, de carácter un tanto coactivo y algo sorprendente, como que, según las informaciones recogidas, resultaría que por una vía indirecta y bastante novedosa se obliga al automovilista usuario de la calle si quiere estacionar en alguna parte, a contribuir, según se ha publicado, a determinados establecimientos de beneficencia o de salud. Consideramos que esta vía contributiva no es adecuada ni es fácilmente justificable. Ese tipo de aportes de la población debe ser voluntario, o carece de significación social. Por lo demás, creemos que sería realmente útil para que la Municipalidad crease las condiciones necesarias para que puedan ser construidas grandes plazas de estacionamiento, horizontales o en altura, y sobre todo construir las ella misma para ponerlas a disposición de los usuarios en los términos menos onerosos posibles, dada la importancia económica del uso del automóvil.

"Señor Intendente: el Automóvil Club Argentino tiene una ya larga y respetable actuación al servicio y en beneficio de la comunidad, sin interés lucrativo alguno: posee también una dilatada experiencia y una considerable información documentada sobre los temas abordados en esta nota y los conexos. Estamos dispuestos, como siempre, a prestar nuestra más decidida colaboración para contribuir a la solución de los problemas del tránsito, y nos permitimos reiterar nuestro ofrecimiento de cambiar ideas y criterios al respecto con los técnicos y funcionarios que esa Intendencia creyere conveniente designar, sea en "mesa redonda", sea mediante contactos personales. Confiamos en poder aportar sugerencias útiles, en este campo, para la comunidad cuyos intereses están confiados a esa Intendencia.

"Saludamos al señor intendente con nuestra más distinguida consideración". ●



responsabilidad
suya y nuestra
en su **FIAT**

repuestos eléctricos legítimos

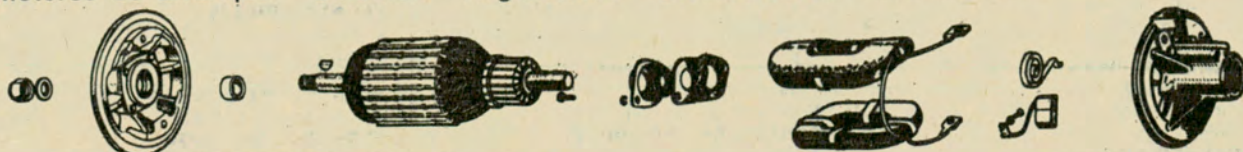
GAREF
BAJO LICENCIA
**MAGNETI
MARELLI**

Si usted pretende óptimos resultados su problema consiste en exigir el justo repuesto y no el repuesto "casi" justo.

GAREF S.A. proveedora de FIAT CONCORD S.A.I.C. produce Repuestos Eléctricos Legítimos, con licencia MAGNETI MARELLI (Milán)

Es una responsabilidad compartida. Usted necesita lo que únicamente nosotros producimos

Motores de arranque - Dínamos - Reguladores - Distribuidores - Alternadores



DISTRIBUYE **DIHELA S. A.** GRAL. RODRIGUEZ 2452 TEL. 58-0837 / 59-3595 BUENOS AIRES

beneficiario

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS
CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(Continuación)

CRISTALES - VIDRIOS - ESPEJOS

VIDRIOS Y ESPEJOS S.A.

Gral. Artigas 1560

En general 10 %

ELECTRICIDAD Y ARTEFACTOS DE ILUMINACION

CASA BELTRAME

Corrientes 4102

Artefactos en general 10 %

Electricidad 5 %

CASAPAL

Rivadavia 115/251 - Caseros

Iluminación Electricidad... 5 % al 30 %

CASA STEIN

Caseros 3977

Arañas, Mesas, etc. 10 %

CASA SCIGOLINI

Rivadavia 3421

En general 10 %

CASA VELTRI

25 de Mayo 380 - San Isidro

Pantallas 10 %

Artefactos en general 15 %

CASA VICTOR

Av. Cazón 1200 - Tigre

Electricidad - Iluminación 5 %

CASA WALTY

Alvear 348 - V. Ballester

Electricidad - Iluminación 5 %

CORDONE TRIMARCO & CIA.

Rivadavia 7318

Electricidad 5 % al 10 %

CREACIONES LUME

Cuenca 3309

En general 10 %

ELECTRICA OESTE ILUMINACION

Brown 842 - Morón

Electricidad - Artef. eléct. Precios especiales

Iluminación 10 %

ELECTRA

Acassuso 312 - San Isidro

En general 10 %

ELECTRO CONGRESO

Pozos 67

Electricidad, etc. 15 % al 30 %

ELECTRICIDAD ROBERTO

Av. Maipú 131 - Local A8 Vte. López

Electricidad, Materiales - Iluminación 10 %

ELECTRICIDAD SAN MIGUEL

Av. Mitre 1171 - San Miguel

Electricidad - Iluminación 10 %

FARILUZ

Belgrano 126, local 15 - San Isidro

En general 10 %

EL PALACIO DE LAS ARANAS

Calle 47 esq. 9 - La Plata

En general 10 %

FERRETERIA FERRARIS

Centenera 951

Electricidad 10 %

GARRIDO E HIJO

Ayacuchó 1157

Pilas, lámparas 5 %

Art. eléctricos en general 10 %

LAZARO SCHWARTZ

Directorio 600

Fábrica de arañas

Iluminación en general 12 %

LORENZO FRISCH

Paulino Rojas 1042 - Ituzaingá

En general 10 %

RADIO SAN JOSE

San Juan 3668

Electricidad, etcétera 20 %

SUPERLUX S.R.L.

Alvear 183 - Martínez

Iluminación 5 %

Pantallas, petit mesas 10 %

TRANS ELECTRIC S.R.L.

Montevideo 446

Electricidad en general

Material electrónico - Instrumental 15 %

ZUCATTI HNOS.

Av. San Martín 2186 - Florida

Electricidad, iluminación .. 5 % al 10 %

FERRETERIA - PINTURERIA

A. CATURINI E HIJO

Juan B. Alberdi 4461

Ferretería en general 10 %

BIANCHI HNOS.

Av. San Martín 2095

Ferretería 10 %

ALFREDO BERTORA

H. Yrigoyen 8301 y Laprida 755

Lomas de Zamora

Pinturas 5 %

CASA ESTERZON

Avda. Cnel. Roca 1384

Ferretería, artículos generales 10 %

Pinturas 30 %

FERRETERIA FERRARIS

Centenera 951

Ferretería 10 %

Artículos rurales 5 %

Pinturas 25 % más 2 % s/lista

CASA OSCAR

Av. Lib. Gral. San Martín 64/68

Ciudadela

Ferretería, excepto ofertas 5 % al 10 %

Pinturería Precios especiales

FERRETUR SACCIA

Lavalle 417

Ferretería en general 10 %

Llaves "Bahco" 25 % más 5 %

Ofertas en vidriera neto

DELFIN A. CASTRO & CIA. S.R.L.

Chacabuco 960

En general 10 %

DURO Y FRIEDL

Av. La Plata 1678 - Stos. Lugares

Ferretería en general 10 %

EL PINCEL DEL MEDICO HNOS. S.R.L.

Rivadavia 5712

Productos Pirelli 10 % al 20 %

Pinturas, papeles pintados 10 % al 30 %

Ferretería en general 10 %

FEMAT S.R.L.

Alberti 91

Ferretería industrial 10 %

FERRCO S.R.L.

Moreno 417

Herramientas en general 10 %

FERRETERIA ARGENTINA FARRONI

Y CIA. S.R.L.

Calle 49 N° 521/25 - La Plata

Ferretería 5 %

Otros 10 %

FERRETERIA CENTRAL

Cabildo 1682

Ferretería en general 5 %

FERRETERIA DEL ONCE

Rivadavia 3077

Ferretería en general 10 %

Pinturería Especial

FERRETERIA DEL OESTE

Rivadavia 6245

Ferretería, pinturería, etc 5 % al 10 %

FERRETERIA FRANCO AMERICANA

Suipacha 585

En general 5 %

FERRETERIA FERRARY S.A.

Av. Maipú 2462 - Olivos

En general 5 % al 10 %

SCOLARICI HNOS.

Av. Maipú 2762 - Olivos

Ferretería, excepto ofertas 5 % al 10 %

GARRIDO E HIJOS

Ayacuchó 1157

Ferretería, herrajes en general .. 10 %

GUANZIROLLI & CIA.

Sarmiento 1431

Ferretería, Náutica 10 %

Pinturería 15 %

HERRAJES FLORIDA

Av. San Martín 2540 - Florida

Herrajes para obras y muebles .. 10 %

LA FRANCESA DE FLORES

Rivadavia 7079

Ferretería, excepto Pinturas 5 %

LA DEFENSA S.C.

Av. Patricios 1665

Ferretería en general 10 %

Pinturas 20 % al 25 % s/lista

LARREATEQUI Y ETCHEVERRY

San Juan 3913

Ferretería 5 %

Pinturas s/lista 30 %

LA UNION

Rivadavia 4017

Ferretería en general (excepto ofer-

tas) 5 % al 10 %

RAMON TRUCCO E HIJOS

Av. Mitre 3109 - Sarandí

Ferretería, máq. de industria 5 % al 10 %

ROBERTS & JOHANSEN S.A.

Defensa 383

Ferretería industrial (importado) .. 5 %

Nacional 10 %

OSCAR VARNI

San Martín 2221 - Florida

En general 5 %

FLORERIAS

CASA LUIS COSTANTINI

Callao 21

Flores 10 %

EL TREBOL

Juramento 1927

El Trebol 10 %

EL TREBOL

Alsina 1902

El Trebol 10 %

FLORERIA AVENIDA

Av. Libertador 282 - Merlo

Florería - Plantas - Regalos 10 %

FLORERIA BIELSA

Montes de Oca 1385

Palmas y coronas 10 %

Ramos - Floreros 15 %

FLORES BOUQUET

Juan B. Alberdi 4769 y 6335

Florería - Decoraciones 10 %

Entregas al Interior 5 %

FLORERIA EL CONDOR

Av. Mitre 822 - Avellaneda

El Condor 10 %

FLORERIA SAN JOSE

León Gallardo 1686 - San Miguel

En general 10 %

(Continuará)

Destácase la labor de la D. N. de Vialidad

Las autoridades del Automóvil Club Argentino se han dirigido al Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Víctor S. Mangonnet, destacando los esfuerzos que realiza esa institución para materializar las obras consideradas de mayor magnitud en el país.

El texto de la nota es el siguiente: "Nos es grato dirigirnos a usted, en razón de que consideramos una obligación impostergerable el hacer conocer al señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad el reconocimiento de las autoridades del Automóvil Club Argentino, por los ponderables esfuerzos que ese importante organismo esta realizando, para materializar una de las obras consideradas de mayor magnitud dentro del país.

"En tal sentido, estimamos que los pasos dados hasta el presente para concretar el logro de una comunicación vial permanente con nuestra Mesopotamia mediante la construcción de puentes que unirán las localidades de Zárate y Brazo Largo, no sólo permite que vuelva a renacer la gran esperanza, tantas veces postergada, de los pobladores de esa importante región, sino que también significa un hecho de positivo valor que estimamos oportuno destacar, para los que de alguna manera sumamos nuestro esfuerzo en procura del bienestar general de la Nación.

"Es por ello que en estas circunstancias, y con particular agrado, le hacemos llegar nuestros plácemes por el impropio esfuerzo ya realizado y nuestro aliento para la prosecución de una obra que trasciende el interés local y que la recuperación económica de la Nación exige como uno de sus objetivos primordiales.

"No dudamos que su culminación será un incentivo de extraordinario valor para promover el desarrollo económico de una vasta zona, en la que están dadas condiciones excepcionales para tal fin y que permitirá colocarla en un plano preponderante dentro del país."

Visita de delegados coreanos

UNA comisión del Automóvil Club Argentino recibió a los delegados olímpicos de Corea, en la visita realizada a la sede central de la entidad. Vemos en la foto de izquierda a derecha al presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, señor Eduardo del Piano; al vocal suplente, ingeniero Emilio E. J. Ferro; al primer secretario de la embajada de Corea en México, señor Changnam Lim; al tesoro del A.C.A., señor Federico Lajud; al miembro del Comité Olímpico Coreano, señor Kwang Sup Oh; al vicepresidente 2º y miembro del Comité Olímpico Internacional, ingeniero Mario L. Negri; al miembro del Comité Olímpico Coreano, señor Sang Yoon Jung; al director de Relaciones Públicas del A.C.A., señor Enrique González Vidal, y al fundador y tesorero de la Fundación Pepper, señor Roberto Pepper.



Más de 435.500 auxilios mecánicos hubo en 1967

Los servicios de auxilio mecánico prestados durante el año 1967, desde la estación central del Automóvil Club Argentino, alcanzaron la extraordinaria cifra de 435.529. No están incluidos en esta cantidad los auxilios prestados por las estaciones del Automóvil Club Argentino en todo el país.

El promedio diario de equipos utilizados desde la Estación Central fue de 96 y los auxilios correspondieron a los siguientes grandes rubros: Mecánica: 244.447; gomas: 38.747, y remolques: 152.335.



Acto en la auditoría contable

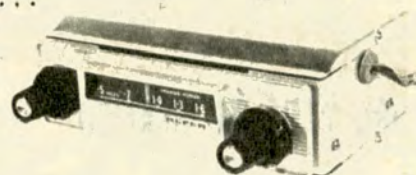
CON motivo de la inauguración de las nuevas oficinas de la Auditoría Contable del Automóvil Club Argentino se realizó una breve ceremonia en cuya oportunidad estuvieron presentes, de izquierda a derecha, el titular de la Entidad, doctor César C. Carman; el auditor, doctor Héctor Parma; el subauditor, doctor Martín Rodolfo Rivoli, y el presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del Club, señor Eduardo del Piano.

ALFER ELECTRONICA

FABRICACION PROPIA DE RADIOS PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOVILES

VENTAS · REPARACIONES · INSTALACIONES · AUTOVOX
MOTOROLA · BLAUPUNKT · NORMAN · PHILCO

ESTEREOFONICOS
CAR-STEREO... STEREO VOX...
AUTO-STEREO 3000
ANTENAS ELECTRICAS.



OFERTA

LOS TRES "ALFER" PRECIO TOTAL \$ 5.950.-

AUTORADIO Modelo E-109. Sintonía de permeabilidad, transistor de salida de Potencia. Garantido.

ANTENA de 4 tramos con balancín, 1er. tramo de acero inoxidable. Telescópica. Reponible.

PARLANTE elíptico de 6x4. Supresor de ruidos para el centro del distribuidor, con grafito importado. Garantido.

CREDITOS

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.

Ventas por Mayor y Menor

ENVIOS AL INTERIOR

DESDE YA LO ESPERAMOS EN:

ALFER ELECTRONICA

Av. JUAN B. ALBERDI 3569 - CAPITAL

LA SEGURIDAD EN EL

CORREDORES, DIRIGENTES Y PERIODISTAS RESPONDEN A UNA

La seguridad de los participantes y espectadores en las competencias automovilísticas de carácter deportivo, se ha convertido en tema de justificada preocupación para todos los que valoran la utilidad de ese deporte y advierten, al mismo tiempo, los diversos problemas que gravitan en el desarrollo de las pruebas a causa del notable adelanto técnico de las máquinas que en ellas se utilizan.

Haciéndose eco de esa inquietud, las autoridades del Automóvil Club Argentino y la Dirección de AUTO-CLUB han tenido la iniciativa de nuclear en esta edición de la Revista las opiniones de quienes, sea por razones profesionales, de afición o de actuación deportiva, reúnen las condiciones necesarias para analizar en sus múltiples aspectos el problema planteado, contribuyendo de ese modo con un aporte constructivo en lo que res-

pecta a sus posibles soluciones.

Es así, pues, como en estas páginas responden a nuestra encuesta treinta y una personas en total, entre las que se hallan corredores veteranos y en actividad, dirigentes de entidades vinculadas al quehacer automovilístico y periodistas especializados.

Las preguntas que les fueron formuladas han sido las mismas en todos los casos, y están expuestas en el cuestionario que publicamos en esta misma página.

En nuestra próxima edición realizaremos un análisis estadístico, por así decirlo, de los resultados de esta encuesta, precisando la posición de cada uno de los entrevistados respecto de los diversos puntos del temario.

Veamos ahora las declaraciones de las personas consultadas, que publicamos respetando estrictamente el orden alfabético de sus apellidos.

CUESTIONARIO - TEMARIO

1. En lo que se refiere a la integridad física de corredores y público, ¿cuál es su opinión sobre el grado de seguridad con que se desarrollan las competencias automovilísticas argentinas?
2. ¿A qué atribuye los márgenes de inseguridad? ¿A la velocidad de las máquinas? ¿A la inadecuación de pistas y/o caminos? ¿A la impericia de ciertos volantes? ¿A algún otro factor?
3. En materia de turismo de carretera, ¿cuál es su opinión con res-

pecto a la frecuencia con que se realizaron las carreras con puntaje para el campeonato argentino en 1967? ¿Cree usted que la reiteración de esas pruebas con breves intervalos puede convertirse en factor de inseguridad, a causa del "desgaste" de los pilotos o de las máquinas? ¿Cuál es el lapso que debe transcurrir, a su juicio, entre cada competencia y la que le sucede en el calendario deportivo?

4. Atendiendo fundamentalmente a

la experiencia extranjera, ¿cree usted que la posibilidad de accidentes puede ser totalmente eliminada, al menos para el público, o que es un riesgo inherente al deporte automovilístico?

5. Para que las carreras se desarrollen con el grado máximo de seguridad, ¿qué medidas o recaudos considera necesario adoptar?

6. ¿Desea agregar algo sobre el tema?

PEDRO ALBERTO BLANCO

TANDIL AUTO CLUB

Menos de 100 kilómetros



El Tandil Auto Club funciona en su sede propia, ubicada en la ciudad del mismo nombre, y es presidido por el señor Pedro Alberto Blanco. La Entidad —que se halla afiliada a la Comisión Deportiva Automovilista— lleva organizadas, hasta ahora, quince pruebas en la categoría Turismo de Carre-

tera, habiendo obtenido, en 1966, la medalla que se otorgó a la competencia mejor organizada del año.

"El grado de seguridad de las carreras ha disminuido considerablemente —opina el presidente del Tandil Auto Club—, debido a un factor que, entiendo, es principalísimo: la mayor afluencia de aficionados a presenciar dichas pruebas. Creo que en tres o cuatro años el automovilismo deportivo ha tomado un auge impresionante, con lo que la capacidad de circuitos y de algunas carreteras resulta insuficiente para albergar a tantas personas que, generalmente, consideran lugares privilegiados para presenciar la competencia, precisamente aquéllos que son más peligrosos. Si a ello agregamos la mayor velocidad de algunas máquinas y la poca orientación que se le brinda al público, en lo referente a las zonas donde puede ubicarse, me inclino a pensar que ha aumentado la inseguridad de nuestras carreras de turismo de carretera."

Algo más importante

"Si bien he mencionado la velocidad de las máquinas —responde a nuestra pregunta sobre las causas de los accidentes—, creo que ése no es el factor único y determinante

del margen de inseguridad. A través de los años, y en peores caminos que los de ahora, la velocidad ha ido aumentando paulatinamente. No podemos pensar, pues, que la actual sea un tope, porque seguramente ha de superarse, y por ende no podemos catalogarla de peligrosa. Entiendo que cualquier velocidad tiene su riesgo, ya se trate de 60 o de 200 km/h., si no se dan ciertas normas mínimas de seguridad, como las que actualmente se están adoptando, y otras a las cuales he de referirme. En cuanto a la impericia de algunos volantes, es un factor ínfimo de peligrosidad, que en parte se está solucionando en virtud de las últimas medidas adoptadas por la Comisión Deportiva Automovilista.

"Pero hay algo —dice— que considero mucho más importante que todo lo anterior, y es que existen vehículos de turismo de carretera que no están de acuerdo con las exigencias actuales, por cuanto no tienen la estabilidad necesaria para su grado de velocidad, debido a su estructura; no corren con gomas adecuadas y no tienen la velocidad requerida. Si en mis manos estuviera legislar al respecto, para cierto tipo de competencias (por ejemplo, en circuitos), establecería la necesidad de rendir un mínimo de velocidad. Esta exigencia podría

AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

ENCUESTA DE AUTOCLUB

verificarse en una especie de prueba de selección, y tendría por finalidad lograr que el volante que no tenga una máquina veloz no participe en una carrera en la que no haría más que 'pasear' y obstaculizar a los punteros."

Dos cosas bien distintas

"No creo en el desgaste de los pilotos —contesta a nuestra pregunta sobre la frecuencia de las pruebas de TC—, porque la mayoría de ellos son responsables y las carreras son bastante cortas. Por otra parte, han quedado pocos pilotos-mecánicos, con lo que se elimina el hecho de que un hombre que durante una semana ha trabajado de sol a sol en su máquina, deba ir a correr con el cansancio propio de esa dura faena. No obstante ello, considero que 15 días entre prueba y prueba es un lapso suficiente."

Respondiendo a otra pregunta, Blanco expresa: "Todos sabemos perfectamente que el automovilismo

es peligroso, por lo que se usa para practicarlo, es decir, el auto. Obviamente, es menos peligroso el pato o el ciclismo, porque en ellos se usa el caballo y la bicicleta. La posibilidad de accidentes de ningún modo podrá ser eliminada, pero sí reducida a lo que la Providencia o el azar determinen. Hay dos cosas diferentes: una prueba o circuito peligrosos, y crear peligros en una prueba o circuito".

Un galardón en 1966

"La pregunta es bastante importante —dice el dirigente de Tandil, refiriéndose a las medidas necesarias para una mayor seguridad—, y también es un tema de profundo análisis. Pero creo que como presidente del *Tandil Auto Club*, entidad que ganó en 1966 la medalla a la competencia mejor organizada del año (la de 1967 también fue una de las mejores en tal sentido), estoy en condiciones ideales para opinar en esta circunstancia. Entiendo que las medidas o recaudos deben comenzar por ser aplicados entre los dirigentes, seguir por el público y terminar por

los corredores, incluyendo, lógicamente, a la Comisión Deportiva Automovilista, que es nuestra entidad madre y, por lo tanto, ejemplo de todas sus afiliadas."

Algunas sugerencias

"Debemos auto-educarnos —continúa—, es decir, prestar la atención que merecen el público y el corredor, e indicar a aquél cuáles son los lugares en los que no puede ubicarse, recurriendo a la fuerza si es necesario. En Tandil hubo curvas peligrosas. Las películas han mostrado fehacientemente que no hubo una sola persona en sus cercanías. Lógicamente, es imprevisible el hecho de que un espectador quiera observar de qué color son los ojos del volante, pero los protagonistas de esa clase de acciones son irresponsables que, supongo, representan al uno por mil.

"Además, sin perder la autoridad que como organizadores es lógico tener, debe tomarse más contacto con los volantes para escuchar sus consejos, que muchas veces son valiosos. No obstante, entiendo que

CALIDAD + FORTALEZA + POTENCIA + CONFORT + VERSATILIDAD
suma de valores en la nueva embarcación "554" de Pagliettini / plástico reforzado / la que mejor se adapta a necesidades de trabajo (transporte, salvataje, ambulancias, etc.) y a las exigencias de la familia (paseos, deporte, pesca, esquí etc.) / responde al justo renombre alcanzado por su marca y diseños propios - PAGLIETTINI - en el mercado náutico.

INFORMES Y VENTAS: CAPITAL, EUROCAMPING, Paraná 761 - S. FERNANDO, A. REGNICOLI y CIA. Av. Ldor. 2074 - CORDOBA, PICOT, Deán Funes 802 - SANTA FE, NORBERTO BIELER, Rivadavia 3523 - ROSARIO, ARTURO TURISENDO, Tupungato 1481.

ASTILLERO DOMINGO
PAGLIETTINI S.A.I.C.I.A.F.
San Fernando / Buenos Aires
/ Argentina



representantes exclusivos
para todo el país

MERCRUISER

DE EXISTENCIA CULMINANDO EL MEDIO SIGLO
DE SUPERACION EN LA INDUSTRIA NAUTICA ARGENTINA
INAUGURAMOS UNA NUEVA ETAPA



también dentro de la Asociación Corredores de Turismo de Carretera deben tomarse medidas, especialmente con relación a aquellos volantes que no atienden las indicaciones, que se pasean frente al control fuera de las horas indicadas, que ubican sus auxilios en lugares inadecuados, que paran a reparar o cambiar gomas en plena curva, sobre la carretera, etcétera.

"El Tandil Auto Club —manifiesta por último Pedro Alberto Blanco— espera que la Comisión Deportiva Automovilista tenga en cuenta, para no perjudicar a ninguna institución que organice turismo de carretera, los grandes esfuerzos que cuesta hoy una carrera. Nuestra idea es que los circuitos no deben ser mayores de 100 km, para brindar así un espectáculo en el que se pueda cobrar entrada y, por lo tanto, dar mejores premios a los corredores, que son quienes se juegan la vida en cada competencia."

• •

RICARDO J. M. BONANNO

Comprender y corregirnos



PILOTO de tan nutrida como destaca actuación, el señor Ricardo J. M. Bonanno es tesorero de la Asociación Corredores de Turismo de Carretera. Se inició en la categoría Turismo, adjudicándose pruebas en Lobos, en Arceifes y en Tucumán. Luego interviene de manera igualmente exitosa en Turismo de Carretera, categoría en la que obtiene una importante victoria en la ciudad de Rosario. Se halla en plena actividad deportiva.

Para Ricardo J. M. Bonanno "en este momento las carreras no ofrecen seguridad". Atribuye ese hecho "a los circuitos chicos, a los caminos de tierra poco adecuados, a la impericia de algunos volantes y a la mala ubicación del público, ya sea por falta de vigilancia, o bien de normas que impidan su permanencia en lugares peligrosos, y su paso por ellos".

Para el corredor entrevistado, "las competencias de turismo de carretera con puntaje fueron muy seguidas en 1967. Debería correrse —dice— domingo por medio, aun-

que no para evitar el desgaste de los pilotos, que no lo hay, sino para la mejor preparación del auto y de los equipos de auxilio. Además, para que toda la gente que colabora en la carrera tenga un descanso más prolongado. Se lo merece".

Curvas con alambrado

"El accidente no se puede eliminar —expresa—. Es un riesgo natural del automovilismo. Pero se puede disminuir notablemente para el público el porcentaje de inseguridad."

Ricardo Bonanno cree que ese resultado podría lograrse con las siguientes medidas:

"Si hablamos de carreteras —dice—, los circuitos no deben ser menores de 130 kilómetros. De este modo hay menos posibilidades de que los coches vayan uno detrás de otro. Sin duda, el peligro es menor. Los autos van más separados y el público se distribuye mejor, evitándose aglomeraciones.

"Que se corra en caminos de tierra sólo cuando ésta es buena, o sea, dura y compactada.

"Sería una buena medida alambicar los 1.000 metros de entrada y los 1.000 metros de salida a todas las curvas de 90 grados, que es donde siempre existe la posibilidad de accidentes.

"En esas curvas, y en todos los otros lugares que sea necesario, se debería poner vigilancia, solicitada a cada pueblo cercano a la carrera. Estos efectivos deberían ser distribuidos y aleccionados por el club organizador de la prueba.

"Es necesario adjudicar fechas solamente a aquellos clubes que tengan antecedentes y capacidad acreditada en lo que se refiere a tomar medidas de seguridad.

"En el caso de pruebas en autódromos, hay que vigilar mejor la entrada de gente a la pista. Esto es difícil. Reconozco que todos nos creemos con derecho a estar en los lugares inconvenientes: uno porque es corredor..., otro porque es periodista... Pero —reflexiona—, debemos comprender y corregirnos."

• •

EDGARDO BOSCHI

ASOCIACION PILOTOS
AUTOMOVILES DE TURISMO

Respuestas y preguntas

PRESIDENTE de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo, el señor Edgardo Boschi es un volante de excelente trayectoria. Su participación es muy fecunda en la categoría Turismo, en la que logró adjudicarse varias pruebas, tanto en nuestro país como en el exterior. Uno de sus más recientes triunfos en escenarios extranjeros fue el de las Seis Horas de "El Pinar", que conquistó en la República Oriental del Uruguay. Mantiene una intensa actividad como dirigente y corredor.

Tras exponer al presidente de la Asociación Pilotos Automóviles de Turismo el temario general de nuestra encuesta, nos expresa: "Todo



esto es muy simple. Las carreras en rutas no ofrecen ninguna seguridad. Por eso, las pruebas deben realizarse solamente en autódromos. Las actuales velocidades de las máquinas, lo reducido de los caminos y la imposibilidad de controlar al público, no permiten otra solución".

Fomento del profesionalismo

"En cuanto al calendario deportivo —continúa—, incluso adoptando la política de autódromos, no deberían realizarse más de 15 carreras por año para cada una de las tres categorías clásicas, es decir, turismo de carretera, turismo mejorado y mecánica nacional. De ese modo, los autos irían mejor preparados a las carreras. Los actuales apuros no permiten probarlos como se debe, dado que el corredor particular no puede mantener la intensidad del ritmo de las competencias. Por eso, el actual sistema redundante en un fomento del profesionalismo de los volantes.

"Creo que, eventualmente —agrega Boschi volviendo al tema de los escenarios—, se podría mantener sólo al Gran Premio con sus actuales características, o sea en ruta, por ser una carrera tradicional del Automóvil Club Argentino."

La política adecuada

Preguntado sobre la experiencia extranjera con relación al problema que nos ocupa, opina que "ella indica claramente que las carreras deben hacerse en autódromos. El ciclo de la ruta —afirma— ya está cumplido. No tiene razón de ser. Ahora se habla de eliminar de las carreras en ruta los caminos de tierra. Pero yo pregunto: ¿no es mejor, para eso, ir directamente a los autódromos? Está en la política adecuada, la más razonable. Pero debe ser impuesta y fomentada: es necesario que las autoridades faciliten la instalación de autódromos a los clubes."

Para Boschi. "el automovilismo está sufriendo una crisis; se ha convertido en algo de gran importancia, hasta el punto de que ha superado a los dirigentes. Usted me ha preguntado y le he respondido —dice—, pero ahora yo también quiero hacer una pregunta: las autoridades de las carreras, ¿están actualmente capacitadas como para serlo? Por supuesto, con estas palabras no formuló un juicio y menos aún de intención peyorativa, sino que simplemente enunció una preocupación que todos debemos tener".

EMILIANO LUIS CAYRE

PICO FOOT-BALL CLUB

La experiencia del interior



FUNDADO en 1919, el Pico Foot-Ball Club es la institución deportiva más antigua de la provincia de La Pampa. Con sede en la ciudad de General Pico, desde el año 1949 organiza la denominada Vuelta de La Pampa, de la cual se realizó la duodécima edición en junio de 1967. Está afiliada a la Comisión Deportiva Automovilista. A sus múltiples actividades sociales, culturales y deportivas, el Club ha sumado recientemente la promoción del folklore, de la que resultó una exitosa demostración la "Primera Fiesta Nacional del Calén", efectuada en el pasado mes de enero. Preside la entidad el señor Emiliano Luis Cayre, quien es, además, director de un importante establecimiento industrial.

"Sobre este tema tan debatido, estimo que se ha exagerado la nota en buena medida, pues si bien es indudable que en ciertos aspectos no se han tomado todos los recaudos necesarios, el riesgo existe, como en otras actividades deportivas, y no podemos ignorarlo."

Así se expresa el presidente del Pico Foot-Ball Club, para quien la velocidad de las máquinas, la inadecuación de pistas y caminos y la impericia de algunos volantes "son factores que contribuyen en una u otra forma a que se produzcan accidentes, complementados por otros, como ser la imprudencia del público, la rotura de algún elemento vital del automóvil, etcétera".

Semiprofesionales

"Entiendo que el calendario de 1967 —responde a otra de nuestras preguntas— estaba perfectamente confeccionado, dado que los hombres que, por su posición en el campeonato, se vieron obligados a concurrir a todas las carreras, son semiprofesionales y están dedicados de lleno a esa actividad. Por ello, creo que con la frecuencia de las competencias se mantienen mejor entrenados. Por otra parte, cuando no hay pruebas de TC compiten en otras categorías. El calendario de 1968 debe hacerse en base al del año pasado, respetando las carreras tradicionales y otorgando algunas fechas para no ganadores a clubes que son nuevos en turismo de carretera."

Interrogado sobre la posibilidad de eliminar el riesgo, al menos para el público, Cayre dice que "en todo el mundo se producen accidentes en los cuales, según las circunstancias, tiene o no intervención el espectador. Como también ocurre con otros deportes, no existe forma de evitarlos".

El dirigente de La Pampa resume del siguiente modo las medidas tendientes a una mayor seguridad:

Circuitos más extensos

"En principio —dice—, entiendo que es imprescindible la correcta ubicación del público. Son inapropiados para ello los circuitos de poco recorrido que se han utilizado últimamente y que producen aglomeraciones de espectadores, con los consiguientes problemas. También se debe efectuar un estricto control técnico sobre las máquinas en ocasión de cada competencia, y aplicar al pie de la letra todas las disposiciones existentes sobre seguridad, señalamiento, aprobación de circuitos, etc.

"Creo de vital importancia para el reordenamiento del turismo de carretera —expresa Cayre al finalizar sus declaraciones— que se les dé mayor ingerencia en la conducción del mismo a las instituciones del interior, a través de sus dirigentes, que son quienes realmente tienen acopiada una importante experiencia a lo largo de su dilatada actuación, que lamentablemente se desaprovecha, y que proviene de las épocas en que organizar pruebas de TC era tarea verdaderamente difícil, pues no se trataba, como hoy, de un deporte de moda."

ROBERTO CHESSEL

CORDOBA AUTOMOVIL CLUB

Sólo en autódromos

EL señor Roberto Chessel preside el Córdoba Automóvil Club, desde cuatro años atrás. Hace algún tiempo, el mencionado directivo actuó como pilo-

to, durante cuatro temporadas, en la categoría "turismo". En febrero de 1967, aquella Entidad, en colaboración con el A.C.A., realizó una carrera de Fórmula 3 que motivó el elogio unánime de la prensa por su excelente organización. Pero quizá la más trascendente



obra del Club sea el Autódromo de Córdoba, construido sin más ayuda que la del esfuerzo privado, y que al momento de cerrar esta edición se halla próximo a ser inaugurado, con una competencia de Turismo de Carretera que constituye la apertura del calendario deportivo de 1967 para dicha categoría. La Entidad cordobesa está afiliada a la Comisión Deportiva Automovilista.

"En este momento sólo puede hablarse de una seguridad un tanto relativa", nos dice el presidente del Córdoba Automóvil Club. "Las velocidades de las máquinas se han elevado a niveles para los cuales las rutas de uso común no están adaptadas. Por eso, las condiciones son precarias, tanto para los competidores como para el público. Esto se agrava —agrega— por el hecho de que se utilizan hasta circuitos de tierra, abiertos, en lugares donde no hay vigilancia y en los que, en consecuencia, no se puede mantener al público en condiciones de seguridad."

Medidas exigentes

Roberto Chessel opina que la velocidad de las máquinas, la inadecuación de los caminos y la impericia de algunos volantes, "más que causas autónomas de accidentes, son factores concurrentes en la formación del panorama de inseguridad. Sin embargo —dice—, en lo que se refiere a la pericia de los volantes las condiciones han cambiado. Como es lógico, el proceso de renovación de valores hace necesaria la participación de pilotos debutantes o novicios, a los que antes no se exigía mayor capacidad. Pero, en este punto, la Comisión Deportiva Automovilista ya ha dictado normas muy exigentes para evitar la participación en competencias de quienes no reúnan las necesarias condiciones psico-físicas y de pericia conductiva".

La experiencia extranjera

El dirigente de Córdoba no cree que el riesgo de accidentes en carrera pueda ser totalmente eliminado. "La experiencia nacional y extranjera —dice— ha demostrado que es así. Pero ese riesgo se reduce al mínimo y se logra excluir al público del mismo, cuando las competencias se desarrollan en escenarios adecuados, es decir, en autódromos. En éstos, han sido previstas todas las medidas necesarias para sustraer al público de las consecuencias de un siempre posible accidente. Estos mismos argumentos determinaron que en Europa y Estados Unidos las competencias en ruta hayan perdido vigencia: allí las carreras se disputan solamente en autódromos."

Un ciclo cumplido

"Las carreras en ruta —manifiesta— son un gran mérito del Automóvil Club Argentino: ellas significaron una labor extraordinaria como promoción automovilística y turística. Pero este tipo de realización deportiva ya ha cumplido su ciclo. En esas carreras, a los peligros ordinarios de la ruta se suma el hecho de que se cruzan poblaciones urbanas, lo que aumenta el riesgo de accidentes."

Nuestro entrevistado también prevé una evolución de los coches tradicionales hacia "prototipos", y califica a la misma como un "factor de progreso", pues considera que los adelantos técnicos logrados en esas máquinas se trasladarán luego a la industria.

Lo que debe hacerse

Por último, Roberto Chessel sugiere las siguientes medidas para dar mayor seguridad al automovilismo deportivo:

"Como expresé antes, que las carreras se disputen solamente en autódromos, y que éstos estén dotados de un sector de tribunas donde el público pueda ser concentrado en buenas condiciones de visibilidad y confort, y protegido por defensas que sean un verdadero resguardo.

"Además, se debe adoptar iguales medidas para ubicar a los periodistas y al personal de contralor, quienes habitualmente se sitúan en el borde de la pista, en lugares peligrosos. También ellos deben estar adecuadamente resguardados.

"Por supuesto —concluye—, esta solución al problema de la peligrosidad implica un esfuerzo económico de gran magnitud. Construir autódromos adecuados no es fácil ni barato. Pero ese esfuerzo económico puede encararse de manera progresiva. Por otra parte, es lo que debe hacerse para reconocer al automovilismo deportivo argentino el nivel que, por méritos, ya ha logrado conquistar".

ANTONIO DIAZ C.

AUTOMOVIL CLUB MENDOZA

Mejor el Rally

FUNDADO en 1931, el Automóvil Club Mendoza tiene su sede social en la capital provincial y su sede deportiva en Chacras de Coria. Organiza competencias en el autódromo ubicado en el parque General San Martín y está afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista. Responden a nuestra encuesta, en nombre de la entidad, el vicepresidente y el secretario de la misma, señores Antonio Díaz C. y Carlos L. Dotta, respectivamente. La presidencia del Club es ejercida desde abril de 1967 por el señor Oscar Bernardo Zuloaga.

Para el Automóvil Club Mendoza, "la gran afluencia de público (imprudente por naturaleza) y el avance de la técnica mecánica, sumados a la deficiencia de las instalaciones, que no son 100 % adecuadas, provocan un peligro latente, tanto para corredores como para espectadores. El problema se acentúa aún más cuando se trata de competencias realizadas en rutas abiertas. En ciertos casos, cuando la cantidad de espectadores supera la capacidad del escenario, las medidas de seguridad normales se tornan inadecuadas".

Una escuela o comisión

En la opinión de la entidad consultada "los márgenes de inseguridad se deben a la conjunción de los factores aludidos en los interrogantes incluidos en la pregunta (¿velocidad?, ¿inadecuación de pistas y caminos?, ¿impericia de volantes?), además de la inhabilidad física, en algunos casos, para competir a las altas velocidades que se están desarrollando, en caminos y pistas no plenamente adaptados para los medios mecánicos actuales; esta circunstancia está siendo considerada cabalmente por la Comisión Deportiva Automovilista. Se hace necesaria la creación de una Escuela o Comisión de Capacitación Conductiva y Mecánica, y que las resoluciones de la misma sean factor fundamental al brindarse los espectáculos por los entes organizativos".

En grado superlativo

"La preparación de las máquinas o su reacondicionamiento —continúa la declaración—, agregados a las distancias que en algunos casos deben recorrer los pilotos y sus equipos, hacen necesario que el lapso entre una carrera y otra, con o sin puntaje, no sea menor de 15 días, salvo el caso muy especial de que se realicen en un mismo escenario (caso Campeonato Y.P.F.-Año 1967, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires)."

La entidad mendocina juzga que "los accidentes automovilísticos no pueden ser totalmente eliminados, porque en este deporte se conjugan una serie de factores que los pro-

vocan. Sin embargo, con medidas de seguridad muy estrictas, el riesgo podría ser atemperado en grado superlativo".

Lo que se necesita

En cuanto a los recaudos necesarios para atenuar ese riesgo, aparte de las iniciativas ya mencionadas, el Automóvil Club Mendoza propone:

"Erradicar totalmente las carreras en circuitos de tierra.

"Establecer vigilancia en la limitación de cilindradas, para provocar una merma de velocidad y la posterior superación de la misma a través de adelantos técnicos".

Más seguro y barato

—¿Algo más?

—Sí. Consideramos necesaria la creación de Escuelas o Comisiones de Capacitación Conductiva y Mecánica de tipo zonal, con clubes delegados, con idénticas facultades a la de Buenos Aires (C.D.A.).

"Es imperiosa la necesidad de habilitación de los circuitos por parte del ente rector del automovilismo, como mínimo con 90 días de anticipación a la fecha de la prueba. Esto en lo que se refiere a la seguridad del escenario.

"Entendemos que la realización de Grandes Premios debe ser encarada nuevamente con el criterio que se iniciaron, es decir, de unir, mediante el camino y el automóvil, las zonas más alejadas y menos promovidas del país (Sur Argentino); estimamos como lo más adecuado a estos fines, las pruebas tipo «rally», pero de gran envergadura (v. gr. Rally de Montecarlo).

"Basamos nuestra opinión del reemplazo de los Grandes Premios por los «rallyes», en que este tipo de pruebas ofrece una mayor seguridad, tanto a espectadores como a participantes, y las reglamentaciones que las rigen permiten un mayor número de competidores, ya que la preparación técnica de las máquinas resulta menos onerosa. Con ello lograríamos, también, la apertura de hermosas zonas, hoy casi ignoradas para la mayoría de los argentinos."

• •

JUAN MANUEL FANGIO

Igual que en Italia

HEMOS hablado con Juan Manuel Fangio sobre ciertos problemas vinculados al automovilismo deportivo, y ese hecho, por sí solo, basta para prestigiar esta página. Fangio no necesita de presentación alguna; si alguna vez un nombre ha llegado a valer por un símbolo, éste es el caso. Pero este símbolo genuino del automovilismo, que simplemente llamamos Fangio, está iluminado por prestigio y autoridad de auténticos quilates, y también esta cer-



teza basta para justificar que solamente digamos, al publicar este reportaje: **Esto es lo que dice Fangio.**

"Las actuales condiciones de seguridad son deficientes, sobre todo en carreras de ruta", dice el quintuple campeón mundial. Pero juzga que "el problema es distinto cuando se trata de competencias en pistas, donde si el público está bien ubicado la seguridad es completa."

Opina también que "el factor más importante de inseguridad es el público, que se sitúa donde existen los peligros. Cuando yo corría en ruta —recuerda— las aglomeraciones me alertaban: allí donde había mucha gente, era seguro que algo iba a pasar. Creo que eso me salvó de sufrir accidentes en muchas oportunidades".

No somos exclusivos

"Lo bueno sería que los circuitos fueran chicos y permitieran ubicar

bien a la gente. Pero eso no es posible —reflexiona—. Entonces, es mejor buscar circuitos largos, con no menos de 150 kilómetros de recorrido: cuanto menos veces se pasa por un sitio, el peligro es tanto menor. Además, hay que utilizar pocos caminos de tierra, reducirlos al mínimo posible.

"No vaya a creer —advierte— que la incontabilidad del público es un problema exclusivo de nuestro país. En ese sentido, nuestra afición deportiva es exactamente igual a la de Italia: la gente se arroja sobre los coches, les cierra el camino a los corredores. Por eso el gobierno italiano prohibió las '1.000 Millas': por los accidentes que se producían."

Menos carreras

Con relación al calendario deportivo para TC, Fangio estima que "las carreras con puntaje deben ser más distanciadas. No se puede —afirma— correr todos los domingos. No creo que esto haga al problema de la seguridad en forma directa; pero debe haber menos carreras con puntaje, para poder así elegir las mejores organizaciones y los escenarios más adecuados".

El público y el volante

"Con todo —continúa—, en las carreras en ruta el peligro no puede ser eliminado en un ciento por ciento: siempre puede haber un animal

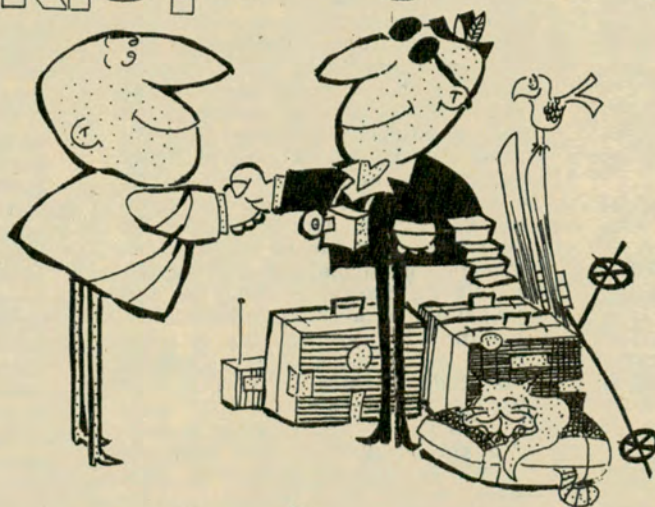
que se cruce, o un espectador inconsciente que se ponga en el camino." Y agrega, respondiendo a nuestra pregunta sobre la experiencia extranjera en este punto: "En Europa y Estados Unidos las competencias de este tipo han sido suprimidas, salvo el caso de los 'rallyes', algunos de los cuales incluyen un tramo de alta velocidad, pero que se desarrolla dentro del autódromo."

"Cuando se trata de carreras en pista, la situación es distinta: se puede lograr el ciento por ciento de seguridad, siempre que las autoridades sean severas y no permitan la ubicación de gente fuera de los lugares especialmente destinados para ello. Por supuesto, todo esto que digo es válido para el público, pero no para el corredor. Para éste nunca habrá una seguridad total. Eso está sobreentendido."

Deporte sano y útil

Adecuada extensión de circuitos (150 km como mínimo), selección de escenarios, y un gran sentido de responsabilidad por parte de la gente que organiza la carrera, de la que aprueba el itinerario y de la que dispone la ubicación del público, son, en la opinión de nuestro entrevistado, los factores que pueden contribuir a una situación general de mayor seguridad. "A ello puede agregarse —manifiesta— la forma-

EL TURISTA es un amigo



DIFUSION PUBL

dirección
provincial
de turismo



sea cordial con él

MENDOZA

LO ESPERA A UD. Y LOS SUYOS
EN LAS CUATRO ESTACIONES DEL AÑO

ción de un equipo de corredores que colabore en la elección de los escenarios y en la adopción de todos los recaudos necesarios para proteger al público. Creo que todo lo que se haga en este sentido beneficiará en gran medida al automovilismo, que es, para mí, el más sano de todos los deportes."

—¿Sano y útil?

—Sin ninguna duda. Una carrera es el mejor banco de pruebas que tiene un auto. El automovilismo deportivo arroja numerosas conclusiones para las fábricas. La mejor demostración de esto es que las empresas hacen su publicidad en base a las competencias deportivas. Además, los equipos técnicos que se capacitan y trabajan en autos de carrera, luego trasladan su experiencia a la producción industrial. Por todo eso, la utilidad del automovilismo no puede cuestionarse si quiera.

Campeonatos internacionales

Fangio es partidario de la construcción de autódromos en forma acelerada, "no sólo en nuestro país, sino en toda Sud y Centroamérica. Teniendo esos escenarios —dice—, se podrían realizar grandes campeonatos internacionales en esta parte del mundo. Esto es de gran importancia para el desarrollo de la industria automotriz".

Tras señalar que "un auto construido en un país, beneficia a todo éste y no sólo a la fábrica, como son los casos de Mercedes Benz en Alemania, de Ford en Estados Unidos y de Ferrari en Italia", concluye que "en la Argentina también existe la posibilidad de construir un automóvil para ir a competir en el exterior."

"Esta encuesta de AUTOCLUB —nos dice al despedirnos— va a ser muy útil. En esto de la seguridad creo que se van a dar pasos importantes, porque estoy viendo muy buenas intenciones por todas partes."

—Gracias, Fangio.

• •

ORFEL F. FONTAN

CLUB QUILMES, DE TRES ARROYOS

Las medidas ya probadas

SI bien nació como entidad futbolística en 1929, el Club Quilmes, de la ciudad de Tres Arroyos, es la institución decana del Turismo de Carretera en la provincia de Buenos Aires. Está afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista y lleva realizadas 17 pruebas consecutivas de la tradicional Vuelta de Tres Arroyos. El doctor Orfel F. Fontán, que preside el Club desde hace cuatro años, encabezó anteriormente la Sub-comisión de Automovilismo de la misma Entidad. Apasionado deportista, durante mucho tiempo integró equipos de fútbol en Azul, Olavarría y Tres Arroyos. Fue a presenciar carreras en Europa y visitó los principales autódromos de ese continente. Médico especializado en cirugía, fue director del Hospital Pirovano y, por dos períodos, presidente del Círculo Médico Regional.



"En lo que se refiere a carreras de T.C., es evidente que existe cierto grado de inseguridad, condicionado por fallas organizativas y de elección de circuitos, no siempre apropiados para la excepcional cantidad de público que se ubica alrededor de ellos. Algunas competencias realizadas durante el año pasado fueron ejemplos de cómo se debe trabajar: en ellas no hubo accidentes y todo el mundo se sintió seguro; corredores y público pudieron gozar por igual de la fiesta que estas pruebas significan."

"En las carreras de circuito o autódromo, el grado de inseguridad es el mismo que en cualquier autódromo del mundo", nos dice el presidente del Club Quilmes, de Tres Arroyos.

La policía, tarde

"Los márgenes de inseguridad —continúa— deben atribuirse en primer lugar a la ubicación defectuosa del público que, llevado por su entusiasmo, se ubica preferentemente en las zonas de más riesgo para la conducción del auto; se espera ver de cerca a las máquinas, la maniobra arriesgada, el trompo inesperado, etc. Como cientos de espectadores, y aún miles, se ubican en el mismo sitio, a medida que van llegando el espacio se reduce, y se van invadiendo las zonas de seguridad indispensables para el corredor. Esta situación empeora en los circuitos pequeños, a los que recurrieron algunos clubes en el afán de poder controlar la entrada, con la lógica ganancia que ello significa. La policía, en general, no está preparada para actuar eficazmente, por distintas razones. Una de ellas, reside en el hecho de ser trasladada desde pueblos lejanos, lo que hace que a menudo sea distribuida cuando ya los lugares están invadidos por el público, que habitualmente llega muy temprano para asegurarse el sitio elegido."

"Algunos circuitos, evidentemente, estuvieron lejos de ser suficientemente aptos, por su piso flojo o su trazado defectuoso o excesivamente pequeño, y eso tuvo mucho que ver con el riesgo que significó correr en ellos."

Bienvenidas sean

"La velocidad de las máquinas —

expresa Fontán— no creo que sea factor de importancia: no debemos olvidar que algunos autos de serie salen de fábrica con 200 km. La impericia de algunos corredores comporta cierto riesgo. No obstante, algunas medidas, tales como la necesidad de tener antecedentes en otras categorías, y el examen riguroso, hecho por gente avezada, desde dentro del auto y junto al futuro conductor, reducirían al mínimo este factor de inseguridad."

Para el dirigente consultado, "correr cada quince días nunca puede ser causa de desgaste. Esa es la pausa lógica —dice— entre carrera y carrera. Se mantiene así la actividad y el espectáculo puede llegar a un mayor número de ciudades, con una inscripción calificada de corredores."

"Nunca podrá eliminarse totalmente —continúa la declaración—, la posibilidad de accidentes; tampoco lo han logrado en el extranjero. No obstante, allí se siguen corriendo carreras, algunas de ellas, como los famosos rallies, en ruta abierta, con el tránsito común, de noche a veces, entre la nieve casi siempre, y con riesgos incomparablemente mayores que aquí. Todas las medidas de seguridad que se adopten, bienvenidas sean. De ese esfuerzo conjunto de organizadores, corredores y público, debe resultar un riesgo mínimo, imputable a una actividad que siempre lo tuvo y lo tendrá."

El Club Quilmes lo hace

Orfel F. Fontán propone las siguientes medidas para una mayor seguridad: "Estricto control de la ubicación del público, desde la primera hora, a cargo de un mínimo de cinco personas del club situadas en cada curva importante y secundadas por la policía. Prohibición de circular por el circuito a los coches de carrera, hasta que el mismo no esté cerrado al tránsito (una hora antes de la largada). Circuitos que no tengan distancia de 100 km de recorrido. Comisarios de ruta que recorran sin parar un sector de 15 km. cada uno de ellos, en autos bien identificados, acompañados por un policía; deben ser elegidos entre la gente de más experiencia del club organizador y hallarse todos intercomunicados con el comisario deportivo en el palco de largada. Ellos dirán, hasta el momento mismo de comenzar la prueba, si la ruta se halla totalmente libre."

"Señalamiento uniforme —continúa— de todos los obstáculos que presenta el circuito. Alambradas de cinco hilos como mínimo, cinco cuerdas antes y después de la largada. Palcos a 10 metros, por lo menos, del pavimento. Alambradas 500 metros antes de las curvas y 1.000 metros después, y esas zonas totalmente libres de público. Adecuada revisión técnica de las máquinas y control, previo a la largada, de elementos básicos de seguridad: frenos, neumáticos, matafuegos, di-

rección, etc. Supresión de las pruebas de clasificación, que impiden un control adecuado y en tiempo de las máquinas y distraen gran cantidad de gente del club organizador, la cual, el día anterior a la carrera, podría estar dedicada a tareas de seguridad y a la preparación del circuito. Prohibición absoluta de estacionar vehículos en las banquetas, en las calles de tierra, ya sean aquellos del público, de los auxilios, de los fotógrafos, etcétera.

"Estas medidas —concluye Fontán— resumen parte de la experiencia del Club Quilmes, organizador de 17 exitosas realizaciones de la clásica *Vuelta de Tres Arroyos*. Son, por otra parte, las que se pusieron en vigencia en nuestra última carrera, y que posibilitaron un desarrollo absolutamente normal de la misma."

OSCAR ALFREDO GALVEZ

Evitar mayores males



SI hay un nombre que simbolice la era de esplendor que para el automovilismo argentino nació hace treinta años, ese nombre es, sin duda, el de los Gálvez, como se identifica popularmente al notable binomio que imprimió huellas imborrables en la historia deportiva del país. Y fue Oscar, precisamente, quien inició esa etapa victoriosa en que su apellidado aparece con sustanciado con brillantes jornadas automovilísticas, cuando allá por 1937 el malogrado Juan aún lo secundaba como acompañante, ocultando su verdadera identidad bajo el seudónimo de "Cito". La extraordinaria trayectoria deportiva de "El Aguilucho" —como a veces prefiere llamarlo la afición— se halla demasiado "presente" como para intentar recordarla. Basta, quizá, con decir que fue un triunfal e incansable luchador en todos los caminos de la Patria, y que tocó la gloria con las manos en tantas oportunidades que aquí no tendríamos siquiera el espacio suficiente para mencionarlas. Campeón argentino de carretera y de pista en múltiples ocasiones, en 1949 lo fue también de máquinas especiales de carrera, tras conquistar con su Alfa Romeo, en el circuito de Palermo, la primera victoria argentina frente a los descolantes pilotos italianos, aventajando por una vuelta y media al eximio Luis Villoresi: una hazaña que abrió, sin duda, nuevos cauces para los corredores nacionales en el campo mundial, y marcó un jalón de bien ganado prestigio en los anales deportivos del país.

Para Oscar Alfredo Gálvez, "en materia de seguridad hay que hacer varias correcciones. Por ejemplo, en pruebas de carretera, prohibir la ubicación de gente en un tramo comprendido entre los 1.000 metros anteriores y los 1.000 metros posteriores a cada curva. Además, impedir la presencia de público a menos de 200 metros de la ruta".

Considera que "la causa fundamental de los accidentes hay que buscarla en el problema de los caminos", y descarta con decisión otros posibles factores de inseguridad: "no hay impericia de los pilotos —dice—. Los últimos accidentes, precisamente, no han sido protagonizados por inexpertos. Por eso, creo que la solución está en elegir circuitos adecuados y, tratándose de caminos de tierra, vigilar que ésta esté muy bien compactada".

Lo seguro: la pista

"El riesgo de accidentes —expresa— está implícito en el deporte automovilístico". Sin olvidar que también hubo desgracias en *Le Mans* y en *Indianápolis*, afirma que, "de todos modos, la pista o autódromo es el escenario más seguro para el público".

Si bien estima que "para el piloto la seguridad nunca será total", cree que "hay, sin embargo, muchos recaudos que pueden tomarse. En este sentido —dice—, me parecen muy importantes y positivas las medidas que ha adoptado la Comisión Deportiva Automovilista en lo que se refiere al examen físico y psíquico del conductor".

Antes eran pocas

Respondiendo a nuestra pregunta sobre el calendario deportivo, manifiesta que "las carreras con puntaje no deben ser tan seguidas". Y recuerda: "Hace mucho, yo corría nada más que el 'Gran Premio' y las '1.000 Millas'. Después, con el tiempo, se fueron agregando más y más carreras. Hoy se corre todos los domingos y la gente no tiene tiempo de revisar los coches. Debe haber, por lo menos, un intervalo de 20 días entre cada competencia y la que le sigue, puesto que un factor muy importante de seguridad está en revisar y probar debidamente el auto antes de la carrera".

Soluciones de fondo

En la opinión de Gálvez, "esta encuesta de AUTOCLUB va a servir para mucho, siempre que se la tenga en cuenta como es deseable. Se ha llegado a un punto en que este problema de la seguridad exige soluciones de fondo, para evitar males mayores, y poder así mantener un tipo de manifestación deportiva muy arraigado en la afición argentina y que es, por otra parte, de gran utilidad para la industria automotriz: estas competencias constituyen verdaderos bancos de prueba para los coches".

"En mi vida —nos dice al irnos—, he aprendido muchísimo de autos. Y lo aprendí con las carreras."

ROBERTO GALLUZZI

MOTO CLUB ARGENTINO

Sin tierra ni lluvia



EL Moto Club Argentino es una entidad sin parangón en su género. Su continua y fecunda labor al servicio del motociclismo incluye, entre otras cosas, la realización de grandes campeonatos internacionales y el envío de corredores locales al exterior. Desde hace algún tiempo, la Institución también organiza pruebas automovilísticas que se llevan a cabo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Su presidente, el señor Roberto Galluzzi, cuya extraordinaria actuación en el deporte que ahora promueve como dirigente es ampliamente conocida, formuló las siguientes declaraciones para la encuesta de AUTOCLUB:

"Cuando en las carreras se toman las providencias necesarias —manifiesta el presidente del Moto Club Argentino—, generalmente todo sale bien. Cuando se producen accidentes, casi siempre es porque el público está mal ubicado, muy cerca del circuito. En esas circunstancias, hasta la simple pinchadura de un neumático puede determinar que el auto atropelle a los espectadores."

Galluzzi cree que, "en general, los caminos de tierra son peligrosos"; pero entiende que "es el comisario deportivo quien debe aprobarlos o rechazarlos, según las particularidades de cada caso. Eso sí —dice—, hay algo que me parece decididamente peligroso: la lluvia. Creo que no debe correrse cuando hay precipitaciones".

Estricta revisión

"En cuanto al calendario deportivo —manifiesta—, entiendo que una carrera cada quince días es lo más adecuado. Si las pruebas se realizan con mayor frecuencia, los corredores se cansan, y esto hay que tratar de evitarlo."

Si bien el dirigente del Moto Club Argentino considera al accidente automovilístico como "inevitable", opina que: "Con medidas adecuadas, el riesgo puede reducirse en buena parte. En este sentido —expresa— es muy importante lo que están haciendo las autoridades del automovilismo: examen físico, psíquico y de pericia conductiva. Todo eso está muy bien. La revisión médica del piloto, especialmente, debe ser muy estricta".

JUAN GAUDINO

Hay que reglamentar



1932 Autódromo de Indianápolis. Entre los coches que compiten, hay uno de gran significación para nuestro país: su fabricación es argentina en un 70 por ciento. La experiencia es positiva: al año siguiente, el mismo vehículo vuelve a rugir en idéntico escenario. En ambas oportunidades lo pilotea su propio autor: un deportista argentino que, por ese entonces, ya acumulaba los trofeos de varios grandes premios de ciclismo y motociclismo, y en esta última especialidad, el galardón correspondiente a nada menos que el **Record Mundial de las 12 Horas**. Por cierto, tampoco el automovilismo lo había defraudado para la época de su presentación en pistas extranjeras: había ganado dos grandes premios en 1927 y 1930, y conquistado el 2º puesto en otra prueba de igual rango en 1929. Ese deportista se llama **Juan Gaudino** —es conocido por el público como **Antonio Gaudino**— y ahora nos habla sobre seguridad.

“Las carreras no deben ser prohibidas —expresa Juan Gaudino—, pues aportan un gran beneficio a los conductores de vehículos en general. Digo esto en razón de que dichas competencias se aprovechan como *banco de prueba*, a los cuales son sometidas experimentalmente las diversas piezas vitales de un automotor. De las carreras proviene el perfeccionamiento de la estabilidad de un coche, del consumo de nafta, del resultado de un aceite,

del rendimiento de las cubiertas, etc. Allí se ponen en evidencia todas las dificultades, para luego solucionarlas y aplicar los resultados a la fabricación de automóviles. Por todo eso, como dije antes, las carreras no deben ser prohibidas. Pero sí deben ser, en cambio, *reglamentadas*”.

“Entiendo —continúa— que las carreras en ruta deben realizarse con coches puramente *standard*. Es indudable que la velocidad de las máquinas es uno de los principales factores de peligrosidad en ese tipo de competencias. Por lo tanto, la reducción de los actuales promedios proporcionaría una mayor seguridad al corredor y constituiría al automovilismo en un verdadero deporte”.

En la opinión de Gaudino, “correr a una velocidad de más de 200 km/h. en carretera, no ofrece ninguna garantía, ni para el corredor, ni para el público. Verdaderamente —afirma—, el automovilismo, con tantas desgracias ocurridas, deja ya de ser un deporte, sea por inconsciencia del conductor o de los espectadores”.

Propuesta de reglamentación

“Mi opinión sobre la reglamentación de las carreras en ruta —expresa—, abarca los siguientes puntos:

“La nafta debe ser completamente común. Ya he manifestado que estas pruebas deben realizarse con coches *standard*, y éstos deben utilizar sólo aquel tipo de combustible.

“En cuanto a la suspensión, podrían agregarse dos hojas a cada uno de los elásticos, o bien reforzarse los resortes.

“Se podría colocar, además, cuatro amortiguadores.

“El carburador, la dinamo y el distribuidor deben mantenerse tal como vienen de fábrica.

“La multiplicación debe estar de acuerdo con el catálogo y ser fija para todos los coches que larguen, estableciéndose una tolerancia máxima de un 7 por ciento.

“La clase de cubiertas debe ser reglamentada según el tipo de coche, y de acuerdo con informes especiales de las fábricas correspondientes.

“También se debe establecer un límite de carga de combustible, es decir, que la reglamentación debería implantar el uso de un tanque *standard*. Para competencias largas, podría permitirse un tanque suplementario cuya capacidad, sumada a la del *standard*, sea de 90 litros aproximadamente. Ambos tanques deben tener la boca directamente al exterior, a causa de la peligrosidad que ofrece la infiltración de gases dentro de la cabina. El tanque adicional debería ser de forma oval, tendiendo a aplanada. La poca cantidad de combustible, y la forma del tanque, favorecen la estabilidad del coche y propenden al no sacudimiento del líquido. Para mayor seguridad, se debería colocar un robinete cerca del carburador y otro próximo al tanque. Con ello, en caso de incendio, se puede obtener la entrada de nafta al carburador, o bien la salida de la misma desde el tanque.








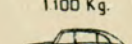

“También se debería reglamentar la forma del tanque de agua, en el que se podría cargar hasta 25 litros.

“Sería conveniente establecer paradas neutralizadas, de aproximadamente 5 minutos, con el fin de cargar nafta y de revisar los frenos (es importante evitar que el corredor se arriesgue a andar sin ellos). Cualquier excedente sobre los 5 minutos ya señalados, deberá computarse como ‘tiempo en carrera’.

“A causa de los gases tóxicos que expide el combustible, y ante la presencia de la corriente estática del motor (que se pone de manifiesto, por ejemplo, cuando se cierra la tapa del tanque) se debe prohibir cargar nafta mientras el coche está en marcha. Por la misma razón, la división entre el motor y la cabina debe estar herméticamente cerrada”.

El público

“Además —expresa también Gaudino—, se deben adoptar diversas medidas acerca de la distribución del público. Si todos los espectadores se situaran a unos 20 metros de la carretera, se tendría una mejor visión y el peligro disminuiría en gran medida.

CILINDRADA	PESO del COCHE	2 PERSONAS	Carga Suplementaria (PLOMO)
Cm 1.500 	1.000 Kg. 	140 Kg. 	0 Kg.
Cm 1.600 	1.050 Kg. 	140 Kg. 	28 Kg.
Cm 1.700 	1.100 Kg. 	140 Kg. 	52 Kg.

De acuerdo con lo que propone Gaudino, si un coche de 1.500 cm3 de cilindrada pesa, con herramientas y dos personas, 1.140 kg para establecer un equilibrio aproximado, un vehículo de 1.600 cm3 de cilindrada, en las mismas condiciones que el anterior, deberá pesar 1.216 kg. Como en el ejemplo del dibujo, el automóvil de 1.600 cm3 de cilindrada, con herramientas y dos personas, sólo pesa 1.190 kg, se le agregan 26 kg de plomo para obtener los 1.216 kg estipulados. Igual procedimiento (adición de plomo) se adopta en el caso del coche de 1.700 cm3 de cilindrada, para obtener el peso total de 1.292 kg. De este modo se equilibraría la relación peso-cilindrada para todos los autos participantes en una prueba. (Dibujo de Juan Gaudino.)

"Debería prohibirse, asimismo, la permanencia del público en las curvas. Es en ellas donde al corredor se le pueden presentar con mayor frecuencia diversas fallas de freno, de viraje, etc. Desde 100 metros antes, y hasta 100 metros después de cada curva, no debería haber espectadores."

Cilindrada y peso

"En procura de carreras más deportivas —manifiesta nuestro entrevistado—, que se desarrollen con mayor semejanza de condiciones para todos los participantes, y en las que se demuestre el rendimiento de los motores y la aptitud del conductor, se debería reglamentar la relación entre la cilindrada y el peso de los coches.

"Para establecer esta relación se debe equilibrar la diferencia de cilindrada de los vehículos con una diferencia de peso. Si esta diferencia de peso no viene, de fábrica, en el automotor, será necesario agregar a éste los kg de plomo correspondientes". (VER DIBUJO).

Las carreras en pista

—De acuerdo con lo que usted propone, ¿qué ocurriría con las pruebas de la categoría TC?

—La creación del llamado *Turismo de Carretera* data de 1935, cuando, luego de una prohibición de tres años por parte del gobierno, Emilio Karstulovic y otros dieron las bases del primer *Gran Premio Internacional a Chile*. Era una carrera de los llamados coches de turismo transformado, es decir, automóviles 'standard', a los cuales sólo se les agregaba un juego de amortiguadores, dos ruedas de auxilio, un tanque de nafta y otro de aceite.

"Pero esta sencilla transformación del automotor 'standard' fue aumentando paulatinamente hasta llegar a un momento, como el de ahora, en que ya no corresponde la denominación de *Turismo de Carretera*.

"Aunque dichas pruebas no deben ser prohibidas (son de gran utilidad para el progreso de los aceites, de la mecánica, de la velocidad, de la aerodinamia, etc.) se debe establecer la forma apropiada de realizarlas.

"Yo soy partidario de que estos coches corran únicamente en autódromos, pistas, o circuitos cerrados, es decir, en escenarios donde el piloto pueda desarrollar el máximo de velocidad sin ningún peligro, y donde el público esté suficientemente protegido contra la posibilidad de accidentes.

"Además, para aumentar la seguridad de dichas pruebas es fundamental que el corredor conozca muy

bien la pista, que se entrene dentro de ella. A estos efectos, la entidad organizadora de la carrera (el club o la municipalidad correspondiente), deberá otorgar al piloto un permiso para utilizar la pista con un mes, por lo menos, de anticipación a la competencia. De ese modo, el corredor podrá estudiar detalladamente las dificultades que se le ofrecen, y solucionarlas con anterioridad a la largada".

La cuota del piloto

"Todo piloto —dice Gaudino— debe conocer el modo correcto de entrenarse antes de la carrera: no debe creer que al sentarse frente al volante ya es corredor. Debe dar gran importancia a su preparación. Sólo así se hallará en óptimas condiciones durante la prueba.

"La forma de vestirse, de alimentarse, de entrenarse, son otros tantos pasos hacia una seguridad mayor. El corredor que desea llegar a la meta, que anhela ganar una carrera, debe haber tenido un arduo entrenamiento y conocer los diferentes obstáculos del camino (puentes, cunetas, vados, montañas, curvas, etc.)

"Además, debe conocer los peligros y problemas que se le pueden presentar y saber afrontarlos y resolverlos adecuadamente (por ejemplo, frenar el coche en menos recorrido; cómo andar en el agua; cómo andar en el barro; cómo tomar las curvas: conocer las reacciones de los animales que encuentre en la ruta, etc.)

"De esa manera —concluye Gaudino—, sabiendo con anterioridad dónde coloca las cuatro ruedas de su coche, el volante dará los primeros pasos hacia una mayor seguridad".

* *

LUIS GIMENEZ REIG

ASOCIACION SANJUANINA DE VOLANTES

Las carreras en su medio



AFILIADA a la Comisión Deportiva Automovilista, desde su fundación en 1961, la Asociación Sanjuanina de Volantes ha realizado numerosos pruebas. Organiza anualmente el Campeonato Provincial de Regularidad y desde

1964 carreras con puntaje para el Campeonato Argentino en las categorías Turismo Anexo "J" y Turismo de Carretera. Llevó a cabo la primera edición de la competencia San Juan-Coquimbo-San Juan, de carácter internacional. Preside la Entidad el doctor Luis Giménez Reig, socio fundador que desempeñó anteriormente diversos cargos en la mesa directiva. Participó como piloto en varias pruebas de la categoría Anexo "J". Fue vicepresidente de la Comisión Autódromo San Juan, escenario inaugurado en octubre de 1967. Desempeñó varias funciones en la magistratura y actualmente ejerce la profesión de abogado.

"En general, entiendo que las pruebas automovilísticas que se organizan en nuestro país —expresa Luis Giménez Reig— dejan mucho que desear en cuanto a la seguridad con que necesariamente debe contar este tipo de eventos. El automovilismo es un deporte riesgoso de por sí, y ello debe obligar a organizadores, autoridades policiales, corredores, y a todos aquellos que de una u otra forma intervienen en la realización de una competencia, a arbitrar todas las medidas posibles destinadas a preservar la integridad física de público y participantes, disminuyendo ese riesgo natural, y no aumentándolo con la programación de carreras que parecieran destinadas a exaltar el grado de vocación suicida de los participantes. Como lógica consecuencia, en esas carreras se aumenta también el riesgo del espectador.

"Los márgenes de inseguridad de las competencias argentinas —continúa—, especialmente las de T.C. que se disputan en rutas abiertas, obedecen a una serie de factores entre los cuales, indudablemente, se destacan los señalados en la pregunta (velocidad de las máquinas, inadecuación de pistas y caminos e impericia de algunos volantes). Entre ellos, entiendo que incide fundamentalmente el que se refiere a los escenarios inadecuados para pruebas automovilísticas.

"Toda expresión de este deporte debe desarrollarse en su medio adecuado, o sea, en los autódromos, escenarios estos donde también se deben tomar todas las medidas conducentes a disminuir la posibilidad de accidentes."

Sin otros intereses

Para el presidente de la Asociación Sanjuanina de Volantes, "es evidente que la programación de carreras semanales atenta también contra el margen de seguridad que, como hemos dicho, debe regir en toda manifestación deportiva automovilística y muy especialmente en la categoría mencionada (TC), toda vez que las solicitudes a que son exigidas las máquinas en carrera obligan a una minuciosa revisión, que no es posible hacer en el breve tiempo de que disponen los volantes entre una y otra prueba.

"Entiendo que, por lo menos, debería transcurrir un lapso de *quince días* entre una y otra competencia y, repito, desarrollarse las mismas sólo en autódromos. Esta opinión podrá parecer exagerada, pero la triste estadística del año anterior exige soluciones drásticas.

"La eliminación total del riesgo —dice, respondiendo a otra pregunta— está cercana a lo utópico. Prueba de ello es el desgraciadamente célebre accidente de *Le Mans*, que costó la vida a un gran número de personas que se hallaban en tribunas teóricamente seguras. Pero no cabe duda de que el índice de seguridad puede elevarse a porcentajes insospechados si todos colaboramos decididamente en el asunto, sin contemplar otro interés que no sea, justamente, el de organizar competencias con el menor riesgo posible".

Los recaudos necesarios

Para Giménez Reig, las medidas conducentes a una mayor seguridad serían las siguientes:

"Elección adecuada del escenario en que habrá de desarrollarse la competencia. Ya he dicho —expresa— que los únicos escenarios deben ser los autódromos. Estos deberán contar con recaudos destinados a preservar la seguridad de los participantes, como ser: eliminación de árboles, postes o construcciones en zonas donde razonablemente puedan llegar los automóviles cuando el piloto pierde el control de la máquina, especialmente en las cercanías de las curvas; protección con fardos de pasto u otros elementos idóneos en todo lugar donde presumiblemente pueda chocar un auto en derrape; revisión previa, a cargo de las correspondientes comisiones de seguridad y técnico-mecánicas, de las máquinas participantes; revisión médica de piloto y copiloto antes de cada competencia, etcétera.

"En cuanto al público, es fundamental el estudio detenido de los lugares donde el mismo podrá ubicarse; ninguna persona debe poder situarse, y esto *sin excepción*, en las zonas estimadas como peligrosas".

Palabras de estímulo

"Por último —manifiesta el dirigente de San Juan—, quiero felicitar a la Revista AUTOCUB por esta iniciativa de recoger opiniones sobre un aspecto tan fundamental para la existencia misma de este deporte, como lo es el elegido en la encuesta, toda vez que también es medida elogiada, para aumentar los índices de seguridad, el formar conciencia, tanto en dirigentes como en el público y las autoridades, de la responsabilidad que cabe a cada uno en cada accidente que se produce".

CESAR GIOIA

Cuando el tributo es caro



PERIODISTICAMENTE dedicado al automovilismo, el señor César Gioia fue director y secretario técnico en varias revistas de ese tema. Es colaborador permanente del diario *Clarín* y escribe para diversas publicaciones especializadas.

En la opinión de César Gioia, "los márgenes de seguridad con que se desarrollan las competencias son *muy escasos*, por cuanto los recaudos que se toman para ello fallan en su base, en su concepción. Se organizan carreras de automóviles que superan los 250 km/h., sobre un trazado en el que el público no sólo forma una baranda humana que delimita el camino, sino que se agolpa justamente en los lugares de mayor peligro sin que existan medios para controlarlo, o donde se suman al riesgo implícito de la velocidad otros *gratuitos*, casi siempre factores potenciales de accidentes, como, por ejemplo, utilizar tramos de caminos de tierra, donde la nube de polvo levantada por el primer corredor que los traspone anula por un largo período la visibilidad de sus perseguidores".

Quizás no lo dominen

"Si bien es cierto —continúa— que la velocidad de las máquinas actuales de TC ha llegado a valores elevados, no podemos atribuir a ello, en forma directa, la falta de seguridad en las carreras. Es conocido por todos que, en otras partes del mundo, existen automóviles de distintas especialidades que superan en mucho a los regímenes de aquellas. Pero la velocidad sí constituye un factor de peligro cuando es el producto único de la potencia que genera el grupo propulsor; es decir, cuando la fuerza tangencial transmitida a las ruedas motrices no está en relación con los demás elementos constitutivos del automóvil, como son los frenos, la suspensión, la dirección y, por qué no, su diseño.

"A la suma de falencias derivadas de la utilización de circuitos inadecuados, llenos de peligros *'gratuitos'*, tanto para los corredores como para los espectadores, se agrega la *impericia* de muchos pilotos, que no siempre son los debutantes, sino que también se trasunta en aquellos que venían corriendo du-

rante varios años con un tipo de automóvil y, por las exigencias de la evolución, se vieron obligados a transformar su unidad mecánica y ahora se hallan al volante de un auto que quizás no dominen."

El ritmo agotador

Expresa también que "la frecuencia de carreras de TC puntuables para el campeonato argentino de la especialidad, durante la temporada pasada, ha sido agotadora. El ritmo de carreras se convierte en un factor de inseguridad, no sólo por la fatiga que puede originar en los pilotos, sino por la celeridad con que debe trabajarse en las máquinas para ponerlas en condiciones, de una carrera a otra. No es único, aparte de frecuente, el hecho de un piloto que haya permanecido toda la noche que precede a la carrera junto a su unidad mecánica, reparándola o bien acompañando a quienes lo hacen, para estar en la línea de largada pocas horas después.

"El lapso entre cada competencia puntuable y la que le sucede en el campeonato podría ser de 21 días, con lo cual tendríamos un poco más de doce carreras por temporada."

Un medio de atracción

"Hablar de eliminar totalmente la posibilidad de accidentes —dice el periodista consultado— es ir más allá de lo ponderable. Pero sí es posible *reducir a un mínimo* los factores causales o desencadenantes de ellos. Las carreras de automóviles tienen un riesgo inherente, como toda actividad en la que participan elementos que escapan al total dominio del hombre. Pero esta dosis de peligro es, como en otras manifestaciones deportivas, uno de los medios de atracción."

Medidas extremas

Para Gioia, "es necesario tomar medidas extremas. Con ello quiero significar —dice— que se deben reducir a un mínimo las causales de inseguridad, para lo cual hay que, entre otras cosas, disminuir el número de carreras; limitar la participación de volantes; no permitir correr a ninguna máquina que no cumpla con los requisitos, no elementales sino extremos; no habilitar ningún circuito o autódromo que no cuente con el máximo de recaudos para los espectadores, o que su trazado tenga incorporados peligros *'gratuitos'* para los participantes; no autorizar carreras a organizaciones que no posean como aval antecedentes y conocimientos profundos en la materia.

"Llevar al máximo las exigencias de seguridad no es estar en contra del automovilismo deportivo. Muy por el contrario, es estar contra la negligencia, la temeridad, la falta de responsabilidad, la desaprensión y la pasión desorbitada.

"Todo eso exige recaudos drásticos. Porque el tributo —dice— es demasiado caro."

JOSE FROILAN GONZALEZ

Cuestión de escenarios



PROTAGONISTA de un extraordinario récord deportivo, José Froilán González corrió su primera carrera en 1946, en Arrecifes, esa cuna de grandes valores del automovilismo, que es donde nació. Su actuación, tanto en el país como en el exterior, es ampliamente conocida. Antes de iniciarse en máquinas especiales, con las que tuvo una brillante actuación en pistas extranjeras que culminó con la conquista del título de subcampeón mundial, le cupo una destacadísima participación en la categoría Mecánica Nacional Fuerza Limitada, en la que fueron célebres sus duelos con otros dos eximios corredores: Alfredo Pian y Benedito Campos. Ya dedicado a coches especiales, ganó numerosas pruebas nacionales y extranjeras. La primera vez que visitó Europa pasó a integrar oficialmente el equipo Ferrari, y con un auto de esta marca infligió la primera derrota a las hasta entonces imbatibles Alfa Romeo 158 —las famosas Alfetas— pilotadas por el team de las 3 F: Fangio, Farina y Fagioli. Entre otras pruebas, en Europa ganó el Gran Premio de Gran Bretaña y se impuso en Richmond, Silverstone, Bari, y en las 24 Horas de Le Mans, que se adjudicó formando pareja con Trintignant.

"Los accidentes se producen en cualquier parte. Lo mismo ocurre aquí que en Europa y en Estados Unidos. Con todo, la peligrosidad se halla muy vinculada al problema de los escenarios en los cuales se desarrollan las pruebas. En este sentido, el escenario más seguro es el autódromo. En el de Buenos Aires, por ejemplo, no se han producido accidentes", dice José Froilán González.

"El turismo de carretera —continúa— es un problema aparte: hay circuitos seguros y también los hay peligrosos. Y un factor que gravita fuertemente en esa peligrosidad es el público imprudente, que se ubica en lugares riesgosos. Por ejemplo, nunca se debe ver una carrera situándose en una curva. Pero el problema, repito, es que el público lo comprenda". No obstante ello, Froilán González entiende que "planificando bien, y con asesoramiento, se puede lograr una mayor seguridad en este tipo de competencias".

A cualquier velocidad

Nuestro entrevistado sostiene que "los accidentes se producen a cualquier velocidad", pero también afirma que "la adecuación de los escenarios debe avanzar con una celeridad proporcional a la rapidez de desplazamiento de las máquinas."

"Antes de realizarse cada prueba debería requerirse la aprobación del circuito por parte del Automóvil Club Argentino, de la Policía, o bien de ambos conjuntamente, es decir, no realizar ninguna prueba sin el 'visto bueno' de esas Instituciones."

"En cuanto a la impericia de algunos volantes como posible causa de accidentes —dice—, mi respuesta es negativa: no puede llegar a hablarse de impericia respecto de los corredores argentinos, ya que se han adoptado medidas importantes en ese sentido. Ahora no se da a cualquiera una licencia para correr. Sin embargo, nada impide que en nuestro país se pongan en funcionamiento escuelas de capacitación para pilotos, al estilo de las que existen en Europa y en los Estados Unidos."

Más carreras, mejor

Nuestro consultado opina que "el riesgo de accidentes no puede ser totalmente eliminado, pero sí reducido al mínimo utilizando escenarios adecuados". En cuanto a la frecuencia de las carreras en ruta con puntaje para el Gran Premio Argentino de Carretera, considera que ella "no constituye ningún problema ni agrava la peligrosidad. Cuanto más carreras hay —expresamente mejor entrenados están los pilotos—. Tampoco estima necesario eliminar de los circuitos los caminos de tierra, siempre que éstos se hallen en buenas condiciones. "Lo que sí es importante —manifiesta— es que el recorrido de tierra constituya una parte mínima en el kilometraje total del itinerario."

Froilán González concluye sus declaraciones con una observación sobre la extensión de los circuitos: "En todos los casos deben tener entre 100 y 150 kilómetros. De lo contrario —dice— no hay escenarios adecuados".

Comunicado a los socios

Está en venta el plano de la zona céntrica de Bs. As.

EL Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación el plano de la ciudad de Buenos Aires, zona Centro. Dicha obra contiene como motivo principal el sector céntrico de la Capital Federal y un esquema de la red de subterráneos, incluyendo asimismo en el dorso diversos datos de interés turístico y general.

El precio de venta por ejemplo ha sido fijado en m\$N 20 para socios y m\$N 50 para no socios.

SANTIAGO GUARNIERI

CHACO AUTO - MOTO CLUB

Organización adecuada



DEDICADO a actividades comerciales e industriales vinculadas con el automotor, el presidente del Chaco Auto-Moto Club, señor Santiago Guarnieri, participó como piloto en varias pruebas, entre ellas, la de Corrientes-Posadas-Corrientes, la Vuelta del Chaco y la Vuelta de Misiones. Anteriormente desempeñó diversos cargos en la mencionada Entidad, que está afiliada a la Comisión Deportiva Automovilista. Fue también presidente de la Asociación de Talleristas Mecánicos del Chaco, vicepresidente del Club Náutico Barranqueras y vocal de la Federación Argentina de la Cámara Rectificadores de Automotores (F.A.C.R.A.).

"En muchas carreras no se da el mínimo de seguridad, tanto para el público como para los corredores", opina el presidente del Chaco Auto-Moto Club.

"En cuanto a las causas de la inseguridad —expresa—, se entiende que los accidentes se deben a imprudencias del público, como así también a la inadecuación de muchas pistas."

"Dos carreras mensuales, es decir, una cada quince días", es el ritmo de competencias que, según Santiago Guarnieri, debe contemplar el calendario deportivo para TC.

El dirigente del Chaco entiende que "los accidentes pueden ser disminuidos con una organización adecuada, pero no eliminados, ya que los mismos son un riesgo propio del automovilismo", y sintetiza de este modo las medidas necesarias para una mayor seguridad en las pruebas: "Buena preparación de circuitos, educación del público, instrucción de banderilleros y eficiente colaboración policial, además de la perfecta marcación de la pista".

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico

82-6081

PEDRO R. LAPADU

CLUB ATLETICO COMPAÑIA
GENERAL.

Un grano de arena



FUNDADO en 1922, el Club Atlético Compañía General, de la localidad de Salto (Provincia de Buenos Aires), se halla afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista desde el año 1961. Hasta ahora realizó seis pruebas de la denominada Vuelta de Salto. El señor Pedro Roberto Lapadú preside el club en forma continuada desde 1961. Fue miembro integrante de la C.D.A. y actuó en 1966 como comisario deportivo en la Vuelta de Olavarría. El año pasado desempeñó igual función en la Vuelta de La Pampa.

"El automovilismo deportivo en nuestro país —dice el presidente del Club Atlético Compañía General—, día a día va tomando más impulso. Ha pasado a ser uno de los deportes favoritos de la afición argentina. La gran cantidad de realizaciones, en pistas y rutas abiertas, hace que en algunos casos sucedan accidentes, inevitables en todo deporte riesgoso. En otras oportunidades esos accidentes se reiteran, debido a circuitos inadecuados, imprudencia de los espectadores, o imponderables que escapan a toda organización.

"Los márgenes de inseguridad obedecen, principalmente, a que la velocidad actual de las máquinas es muy elevada para algunas pistas o caminos donde se desarrollan las competencias."

Con anticipación

"Creo que hay autódromos y circuitos en rutas abiertas —expresa Lapadú— que ofrecen toda la seguridad necesaria para desarrollar esas altas velocidades, y entiendo que la Comisión de Seguridad de la Deportiva Automovilista, que revisa y aprueba los escenarios, debe trabajar con gran celo y con la debida anticipación a la fecha de la carrera. Digamos, por lo menos, 120 días antes de la disputa, para verificar: vías de escape, ubicación del público, accesos al circuito con el fin de evitar aglomeraciones innecesarias, y el estado del piso de tierra en especial. Debería-

se extremar el control en los últimos treinta días, para que se efectúen todos los trabajos previos, necesarios para presentar un piso en buen estado."

Lo más práctico

Con respecto al Calendario de Turismo de Carretera, opina que "la forma como se confeccionó en 1967 resulta la más práctica: dos carreras en rutas abiertas y una en autódromo por mes, dejando un domingo en blanco para cualquier suspensión justificada. Cuando el programa es más nutrido, los volantes pueden elegir las carreras que prefieren o que le resultan cómodas para intervenir, y así pueden acumular, en las diez mejores a su criterio, puntaje para el Campeonato Argentino".

En cuanto a los accidentes de los espectadores, Lapadú opina que "tomando medidas rigurosas con respecto a la ubicación (hay que contar con una amplia colaboración policial), se pueden reducir al mínimo, aunque no eliminarlos totalmente, cosa muy difícil de conseguir en una carrera de automóviles".

Las medidas a adoptar

"En lo que se refiere a la seguridad en las pruebas —manifiesta—, considero que las medidas a adoptar serían:

"1º) Que todas las instituciones programen sus organizaciones con la debida seriedad y se eviten las improvisaciones. Que las mismas sean controladas por una Comisión Especial, creada a tal efecto por la Deportiva Automovilista, e integrada por dirigentes, corredores y autoridades policiales que fiscalicen las carreras antes y durante su desarrollo.

"2º) Con respecto a la policía, se podría formar un cuerpo especializado que tenga experiencia en el control de los espectadores, el que debería actuar con mucho celo y amplias facultades, estando a las órdenes de las autoridades de la prueba.

"Para terminar —expresa el dirigente de Salto—, quisiera dirigir una exhortación a todos los amantes del deporte motorizado, para que cada uno de ellos aporte su grano de arena con el fin de solucionar los inconvenientes que afectan a nuestro automovilismo, que de esa manera lo defenderán y harán cada vez más brillante."

LA
REVISTA AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 384.500 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.

ARNOLDO LÚCIUS

En el pico de la curva



INGENIERO mecánico, Arnaldo Lucius no se autodefine como un profesional de las carreras, sino como un "simple" deportista. Actúa como asesor técnico y consejero de los preparadores de máquinas y organizadores de equipos desde hace aproximadamente 30 años. En la docencia, una de sus actividades más intensas, alcanzó el cargo de Inspector de Enseñanza Técnica del Ministerio de Educación y fue profesor en el Colegio Militar de la Nación, en la Escuela de Mecánica del Ejército y en la Escuela Nacional de Aviación Civil. Dictó los primeros cursos para corredores en el Automóvil Club Argentino. En el campo periodístico ha colaborado en la sección automovilismo de varios diarios y en diversas revistas especializadas, como así también en radio y televisión. Es actualmente director técnico del Instituto Americano de Motores.

"El grado de seguridad, para corredores y público —dice el ingeniero Lucius—, en este momento es mínimo. Si no se producen más accidentes es porque los corredores, en su gran mayoría, son eximios conductores. Yo no creo que un auto lanzado a 250 kilómetros por hora, en un camino de seis metros, permita hablar de seguridad. Sin duda, es necesario que algo se haga, y muy concretamente, para que esa seguridad sea mayor que la actual."

Considera también que la velocidad de las máquinas, la inadecuación de caminos y la impericia de ciertos volantes "existen, combinadamente, como factores de inseguridad. Si hemos calificado como eximios conductores a un gran número de corredores —dice—, ello no excluye la presencia de algunos que, aunque posean las condiciones físicas reveladas por los exámenes médicos, carecen de la experiencia y la rapidez de reacción necesarias para realizar las maniobras adecuadas ante obstáculos surgidos súbitamente, y que les exigen decidir y actuar en fracciones de segundo".

Siempre hubo accidentes

Para nuestro entrevistado, "la seguridad en el automovilismo no

es total, ni aquí ni en el extranjero. Las carreras de automóviles siempre suponen un riesgo para tripulantes, mecánicos y espectadores. Ya era así cuando todavía se corría a 160 kilómetros por hora. Entonces también había accidentes. No obstante, en este momento estamos en un punto crítico, diríamos que en el pico de una curva ascendente, y esto no sólo por las extraordinarias velocidades de marcha, sino también por las características de la puja entre participantes, ya que cada vez es más íntima la relación hombres-marcas.

"En Estados Unidos —dice— hubo accidentes espectaculares, y en Europa también, incluso en autó-dromos tan seguros como el de *Le Mans*. Después de cada accidente, también allí se habló de falta de seguridad, se discutió la eficacia de los servicios de auxilio, tanto médicos como mecánicos complementarios, y hasta se cuestionó la actuación de los bomberos."

Pocas pruebas y muy clásicas

Respondiendo a otra pregunta, nuestro consultado afirma que "los tiempos que consagraron al mayor número de asés (épocas en que la pasión por el Turismo de Carretera llegaba al fanatismo) fueron aquellos en que había pocas pruebas, y muy clásicas: el 'Gran Premio Argentino', las '1.000 Millas de Buenos Aires', las '500 Millas Mercedes', la 'Vuelta de Tres Arroyos' (veloz por excelencia), y muy pocas más. No debe volverse a ello —agrega—, pero esa época que hemos mencionado demuestra que las competencias despiertan mayor interés, y los corredores actúan con mejores posibilidades, cuando entre carrera y carrera existe un plazo bastante mayor que el que hubo en la temporada de 1967".

No tanto como se cree

En cuanto a las medidas necesarias para disminuir el riesgo de accidentes, el ingeniero Lucius dice que "hay que lograr un equilibrio entre seguridad e interés, y unir este concepto al que la vida nos ofrece independientemente del tema que comentamos: hay procesos que son irreversibles. Cuando se ha llegado a máximas del orden de los 250 kilómetros por hora, es difícil que se mantenga el interés del público, aun del más aficionado, por pruebas en las que apenas se alcancen los 200 kilómetros por hora. Además, es necesario recalcar que la reducción de la velocidad mejoraría, en efecto, las condiciones de seguridad, pero no en una medida tan importante como se supone".

El camino y el telégrafo

"Lo fundamental —continúa— es la adecuada elección de los circuitos y, absoluta y terminantemente, no correr más sobre caminos de tierra, que traen para nosotros muy emocionantes recuerdos, como nos

los trae el pacífico tranvía o la estridente locomotora a vapor, pero que no conciden con las exigencias de nuestro tiempo en materia de velocidad de desplazamiento de las máquinas". Y aquí el ingeniero Lucius nos recuerda la experiencia de cierto corredor que, no teniendo otro punto de referencia por el cual guiarse en medio de la polvareda, iba siguiendo la línea que le marcaban los hilos telegráficos. De pronto, lo inesperado. El vehículo choca con algo; en medio de gran alboroto corren algunos cerdos, muchas gallinas disparan alarmadas: el volante de la anécdota se había introducido en una granja. Algo no estuvo en sus cálculos: por un problema de expropiación, aún sin resolver, el camino hacía una curva, pero los hilos telegráficos seguían derecho..."

Cuando el circuito es bueno

Al descartar la importancia de los circuitos en el problema de la seguridad, nuestro entrevistado recuerda "la proeza de Enrique Díaz Sáenz Valiente, cuando en Tres Arroyos, anticipándose a las velocidades actuales, superó con su máquina los 200 kilómetros de promedio. Y no pasó nada —dice el ingeniero Lucius como colofón—. Si bien debe reconocerse la excepcional pericia de ese corredor, lo que gravitó más favorablemente fueron las condiciones del circuito: en Tres Arroyos casi nunca hubo accidentes".

..

JOSE FRANCISCO LUCIUS

Defensa de la ruta



NO obstante ser ingeniero aeronáutico, José Francisco Lucius alimentó siempre una verdadera pasión por el automovilismo. Se halla vinculado a esta actividad desde sus orígenes, cuando se realizaban las primeras carreras en 1914. Fue colaborador de numerosos corredores, entre ellos, Esteban Fernández, los hermanos Gálvez y Rosendo Hernández. Ejerció su profesión duran-

te 40 años en la aeronáutica militar, a la que conoce desde sus albores. Actualmente es asesor de la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford.

Para el ingeniero José F. Lucius, "este problema de los accidentes en carreras de autos ha sido bastante magnificado. En todas las épocas y en todos los países se han producido accidentes que, lógicamente, conmueven a la opinión pública, porque ocurren en momentos en que ella está especialmente concentrada en un evento."

"¿Por qué los accidentes de tránsito que habitualmente se producen en las carreteras, y que muchas veces tienen características de catástrofe, en los periódicos ocupan menor espacio y aparecen menos destacados que los que ocurren en pruebas deportivas?"

La pregunta sin respuesta lo lleva, sin embargo, a ratificar con énfasis su concepto original: "este problema de la peligrosidad está muy magnificado. La situación, a mi juicio, no es particularmente dramática".

La causa y el efecto

"Atribuyo los actuales márgenes de inseguridad —continúa respondiendo—, a la falta de educación del público que concurre a las carreteras. La gente parece ignorar la vieja ley de causa y efecto, porque siempre se ubica en los lugares más peligrosos. Supongo que esto sucede por ser esos lugares, precisamente, donde el público recibe las dosis más fuertes de emoción. Con respecto a este problema, creo que debería haber un cuerpo de expertos que, conociendo perfectamente las normas generales de seguridad, concurre a las carreras y aleccione a los clubes organizadores sobre las disposiciones más eficaces para evitar, por lo menos, los accidentes de importancia."

Proyecciones interesantes

"Hay otra circunstancia que tiene proyecciones importantes —continúa nuestro consultado—: este año, con la actuación del Ministerio de Bienestar Social y con el asesoramiento de figuras de experiencia indiscutible, como el presidente de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera, se podrá dictar una serie de medidas muy eficaces en materia de seguridad. Naturalmente, la eficacia de esas disposiciones dependerá de la aplicación que de ellas hagan los clubes organizadores. Por eso, como dije antes, lo importante es que haya grupos de expertos capaces de transmitirlos."

... y no pasa nada

Sin vacilaciones, Lucius opina que "la velocidad de las máquinas no es la causa de los accidentes. Para decir esto me baso en que aquéllos no se producen siempre con el máximo de velocidad, sino en otras circunstancias. Por ejemplo, el accidente provocado por una máquina

que se desplaza sin control en un viraje cerrado, lo mismo se produce con un auto a 250 que a 180 kilómetros por hora. En la primera etapa del Gran Premio, el ganador hizo 214 de promedio. Durante 5h 14m desarrolló esa velocidad, y no pasó absolutamente nada. En general, ésa es la característica de las etapas muy veloces: no pasa nada".

Esta sí, ésta no

En cuanto a los pilotos, el ingeniero Lucius estima que "son suficientes las medidas de protección ya adoptadas por la Comisión Deportiva Automovilista. Más recaudos que esos ya no se puede pedir.

"Por otra parte, la impericia de volantes no debe ser computada como causa importante de accidentes, porque precisamente el piloto más inexperto es el que más se cuida, el que menos se expone.

"El que corre asume un riesgo, y tiene que conocer la peligrosidad de lo que hace. Alguna vez, buscando mayores garantías para el corredor, se deslizo la idea de controlar que las máquinas no sean peligrosas. Pero eso es totalmente imposible. No hay autoridad capaz de controlar eso, de decir esta máquina es peligrosa, aquella no. Es que no se trata de una ciencia exacta. No creo que nadie pueda tener la verdad absoluta en esta materia."

Admitir el riesgo

"En cuanto al público —continúa—, no hay una solución integral cuando las carreras se desarrollan en rutas abiertas: ya dije antes que es un problema de educación. Las carreras son así, y lo que debe cambiar es la conducta de los espectadores. En pista es distinto: allí la seguridad puede ser prácticamente absoluta. Si en circuitos cerrados no se elimina totalmente el peligro, o bien es por negligencia, o bien por falta momentánea de fondos, como ocurrió cuando se inauguró el autódromo de Rafaela, que en ese entonces no tenía defensas; ahora sí las tiene. En ruta abierta, en cambio, el peligro no podrá ser totalmente eliminado. Es algo parecido a lo que ocurre con la aviación: ¿Cómo puede eliminarse la posibilidad de que un avión caiga encima de la gente? Este riesgo, en definitiva, hay que admitirlo. Además, hay otro aspecto: en general se cree que la ruta abierta es más peligrosa que el circuito, y ello no siempre es exacto. El circuito de San Nicolás, por ejemplo, es muy peligroso: no es lo suficientemente chico como para controlar severamente al público, ni lo suficientemente grande como para que haya dispersión de la concurrencia. El resultado es simple: la gente está concentrada en un circuito sin defensas."

El calendario, bien

"Considero muy adecuado lo que se proyecta: 14 carreras puntuales

—expresa Lucius en respuesta a nuestra pregunta sobre el calendario deportivo para TC—. Con eso queda eliminada la posibilidad de accidentes por exceso de frecuencia en las pruebas. Nadie va a poder alegar ahora que por correr con demasiada asiduidad, en procura del campeonato, se ve obligado a realizar un esfuerzo que lo desgasta. En cuanto al tiempo que debe transcurrir entre carrera y carrera, bueno, está probado que los que tienen medios pueden correr tranquilamente cada 15 días. Existe el proyecto de que las fábricas entreguen dos máquinas para cada corredor, lo que va a dar facilidades para el mantenimiento en buenas condiciones, tanto del piloto como de los coches."

En resumen

"Resumiendo —dice nuestro entrevistado—, para resolver el problema de la seguridad, son suficientes las medidas que dicte la Comisión Deportiva Automovilista, las cuales están bastante bien estudiadas. Por otra parte, el público debe ser educado y conminado. Este trabajo, lo repito, debe estar a cargo de un grupo de gente experta que oriente a los clubes organizadores para que el público se disponga como conviene. Aparte de ésas, más medidas ya serían inadmisibles."

¿Es esto un auto?

Le preguntamos al ingeniero Lucius si desea agregar algo a sus declaraciones, y nos contesta:

"Sí. Quiero señalar expresamente que si algún día se suprimen las carreras en rutas abiertas, o se reduce la velocidad de las máquinas, la atracción del automovilismo deportivo va a disminuir enormemente. Lo que gusta a la afición, lo que arrastra multitudes, son las carreras en ruta abierta. Por mi parte, si alguna vez llegan a adoptarse semejantes medidas, en ese mismo instante me habrá dejado de interesar el automovilismo."

—Usted está convencido de que el autódromo no atrae...

—¡Yo en el autódromo me aburro como una ostra!

"Además —continúa—, entiendo que las carreras deben ser de autos, en el cabal sentido de la palabra. Es decir, un vehículo que sirva para andar por cualquier terreno, para llevar a la familia, algo que sea un auto por donde uno lo mire. Yo me pregunto, ya que hablamos de autódromos, si el monoplaza es un auto. En un coche, nadie se sienta como en un monoplaza. Este vehículo tampoco sirve para cualquier camino..., se lo hace girar siempre para el mismo lado...; en fin, para mí no es un auto. Es un artefacto que corre."

Privilegio nacional

Preguntamos al ingeniero Lucius cómo explica, entonces, el proceso de supresión gradual que, según lo

señalan otros participantes de la encuesta, han experimentado las carreras en ruta abierta en los Estados Unidos y en Europa. Y responde:

"Europa y Estados Unidos están superpoblados, y ése no es nuestro caso. En Europa, cada dos kilómetros las carreteras atraviesan un pueblo. Usted enciende un cigarrillo en uno de ellos, y antes de terminar de fumarlo ya está en otro. Eso hace que sea totalmente imposible realizar allí carreras en ruta. Hay otro aspecto, además, que es la afición deportiva: allá no es grande, no ha llegado a desarrollarse siquiera. En nuestro país la situación es totalmente distinta, y no tenemos por qué seguir el ejemplo europeo. Acaso la Argentina llegue a ser el único país del mundo que tenga el privilegio de realizar carreras en ruta abierta. Por eso, es importante que nos miremos a nosotros mismos y actuemos conforme a nuestras posibilidades. No tenemos por qué mirar siempre hacia afuera, buscando ejemplos que no se adaptan a nuestras características."

El automovilismo sirve

"La mejor manera de probar un auto —manifiesta— es hacerle disputar competencias en ruta abierta. De estas experiencias surgen permanentemente elementos de juicio que sirven para mejorar la producción industrial. Otro aspecto que no siempre se tiene en cuenta es la utilidad que prestan las carreras en lo que hace a la formación de personal técnico, que luego es absorbido por la industria automotriz y sus subsidiarias. Es muchísima la gente que se ha capacitado gracias a las competencias automovilísticas."

"Yo le encuentro otra cosa al automovilismo deportivo —dice el ingeniero Lucius al concluir su declaración—. Cumple también una función social: las organizaciones que se han formado en el interior del país para organizar carreras de autos, no se hubieran constituido con ningún otro propósito. Esas entidades existen gracias a las carreras. Es cierto que algunos de esos clubes se dedican a otras actividades no automovilísticas, pero este problema está superado: la Comisión Deportiva Automovilista va a conceder fechas solamente a los clubes que tengan tradición."

AUXILIO MECANICO

NUOVO 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.

MIGUEL ANGEL MERLO

Realidades geográficas



PERIODISTA especializado en automovilismo, el señor **Miguel Angel Merlo** colabora en varias publicaciones. Es redactor de la mencionada especialidad en el diario *La Razón*, e interviene en programas radiales y televisivos.

"En la Argentina —dice Miguel Angel Merlo— se cumplen dos tipos de carreras, aprobados los dos. Son ellas: a) las de planificación bien intencionada; b) las que se hacen a la buena de Dios. Sumados los dos grupos, y con treinta pruebas corridas en 1967, extraigo un grado de seguridad 100 así descompuesto: 17 por ciento en organización-previsión y 83 por ciento de asistencia celestial. Este último factor puede variar sin aviso previo en la medida que Dios deje de ser tuerca (sic), según es *vox populi*."

Interrogado sobre cuáles son los factores a los que atribuye los márgenes de inseguridad, responde: "Globalmente, a la ausencia de un gobierno efectivo en la materia".

Dos carreras por zona

"Yo tomaría el país geográfico —contesta a nuestra pregunta sobre el calendario deportivo— en estas seis realidades: Norte, Mesopotamia, Centro, Cordillera, Pampa y Patagonia. Elegiría dos carreras anuales para cada región, acordándoles la época climática propicia, y de la suma de esos doce puntajes sacaría el título de campeón argentino de TC. Haría funcionar el calendario de febrero a noviembre, estrictamente. En todas las carreras restantes dejaría actuar únicamente el puntaje para *ranking* de larga data, a fin de no cerrar el camino a los nuevos valores y a los que sin ser nuevos se muestran activos."

"Acabo de sostener en una publicación privada —dice contestando a otra de nuestras preguntas—, que el accidente automovilístico es inevitable. No hay privilegios para Europa, Africa ni América. Un paliativo obligatorio para correctos organizadores será poner distancia de seguridad entre los coches y el público. La ingeniería puede dar también esas cifras."

Otros tópicos

Cuando interrogamos a Merlo sobre las medidas necesarias para una mayor seguridad, nos contesta: "Invertir totalmente la respuesta dada a la segunda pregunta del cuestionario". (La citada pregunta es: ¿A qué atribuye los márgenes de inseguridad?; la respuesta de Merlo: "Globalmente, a la ausencia de un gobierno efectivo en la materia".)

"Sí, como no —expresa ante nuestra invitación a agregar algún concepto sobre el tema de la seguridad—. A través de 20 años, y desde varias publicaciones, sostuve lo mismo que ahora digo a pedido de ustedes en las páginas oficiales del *Automóvil Club Argentino*. Sería deseable dejar superado este temario, ya, para ocuparnos de otros tópicos progresistas. Su Club tiene la palabra."

• •

ROBERTO MIERES

Menos localismo



ADMIRADO por sus excelentes dotes conductivas, **Roberto Mieres** tuvo una nutrida y destacada participación en la categoría *Sport*, en la cual se adjudicó diversas competencias y conquistó el título de **campeón argentino**. En 1950 viajó a Europa con el propósito de actuar en carreras de **máquinas especiales**. Corrió en diversas pruebas de esa categoría, muchas de ellas como integrante del equipo oficial de **Maserati**, tanto en nuestro país como en pistas del Viejo Mundo, en las que le cupo una destacada actuación, que incluye, entre otros méritos, una importante victoria en **Albi**. Pero Mieres —o **Bitito**, como le llaman muchos— no es sólo un excelente piloto. Es también un verdadero estudioso de los problemas del automovilismo, tema en el que se halla notablemente actualizado. Acaso el hecho de leer en cuatro idiomas le haya facilitado, en buena medida, el trabajo de reunir la frondosa información que demuestra poseer.

"El actual grado de seguridad de las carreras argentinas es *mediano*. Con ello quiero decir que no es pésimo, pero tampoco es óptimo. Es evidente que en esta materia se han logrado adelantos importantes con relación a las condiciones en que se desarrollaban las carreras de seis o siete años atrás. Pero también es

cierto que aún no hay la seguridad necesaria." Roberto Mieres responde así a nuestra primera pregunta, y de inmediato agrega:

"Sin duda, este problema de la seguridad tiene muchos y muy variados aspectos. Pero en este momento se me ocurre señalar uno al que atribuyo singular importancia, porque es una expresión de nuestro atraso con respecto a Europa. Me refiero al *traje antifuego*, cuyo uso debe ser impuesto reglamentariamente y con carácter obligatorio para pilotos, mecánicos y en general para todo el equipo participante de la prueba. En Europa tiene plena vigencia esa obligatoriedad. Y la medida es totalmente acertada: un factor de seguridad tan importante y elemental como el traje antifuego no puede quedar librado, de ningún modo, a la responsabilidad individual de cada piloto, a su mayor o menor sentido de previsión."

No frenar el progreso

Entrando en el tema de las causas de los accidentes, nos dice en forma concluyente que "ellas no deben ser buscadas en las velocidades que actualmente desarrollan las máquinas. El progreso mecánico, la evolución técnica, no pueden ni deben ser detenidos. Por eso, cualquier solución tendiente a reducir la velocidad de los coches, me parece sencillamente absurda."

"En cambio —continúa nuestro entrevistado— como causa realmente importante de accidentes, yo citaría esa especie de *celo*, o si se prefiere, de *espíritu de competencia*, que se pone de manifiesto entre los distintos pueblos del país. Ocorre que cada uno de ellos quiere tener su propia carrera, y ésta, muchas veces, se desarrolla con deficiencias de organización y sobre circuitos inadecuados. Las pruebas deben ser organizadas sólo por aquellos pueblos que estén realmente capacitados. También debe terminar definitivamente aquel espíritu localista al cual me he referido: los pueblos deben asociarse para organizar carreras regionales, lo cual permitirá elegir los mejores circuitos. Estoy seguro de que estas competencias zonales realizadas sobre circuitos adecuados, harán que el automovilismo deportivo se beneficie enormemente, tanto en atractivo como en seguridad."

Autódromos y carreteras

"Si se persiguiera la seguridad como único objetivo —expresa— las carreras deberían disputarse en autódromos largos (al estilo del de *Le Mans*), que habrá que construir. Además, deberá preverse la posibilidad de utilizar determinados caminos públicos adyacentes al autódromo, y que puedan resultar adecuados para integrar los circuitos cuando la naturaleza de las pruebas así lo requiera. Pero yo creo que no debe reducirse la actividad deportiva a las carreras en pista. Es

cierto que el *Gran Premio Argentino de Carretera* es peligroso, pero debe tratarse de mantenerlo porque es una tradición alrededor de la cual se aglutina una gran afición nacional."

Cursos especializados

Para nuestro opinante, "la impericia de algunos volantes también debe ser incluida como causa de accidentes. Considero —agrega— que las medidas que hasta ahora se han tomado con relación a la capacidad de los pilotos, y que se refieren al aspecto psicofísico, son importantes, pero no bastan para asegurar la suficiencia conductiva de los corredores. Hay varias cosas que podrían hacerse y que, como es lógico, contribuirían a incrementar considerablemente el índice de seguridad de las pruebas.

"Por ejemplo —continúa— creo que la experiencia del piloto podría perfeccionarse por medio de clases especializadas. En este sentido, yo estaría dispuesto a enseñar todo lo que sé, y estoy seguro que en mi situación hay muchos otros. Con cursos debidamente organizados los pilotos novicios podrían beneficiarse con la experiencia ajena. Y esto, creo yo, es algo que puede interesar no sólo a los principiantes, sino al automovilismo en general, pues se vincula estrechamente con el tema que estamos tratando: la seguridad."

Una conferencia previa

Otra iniciativa que Mieres propone es la de que, 24 horas antes de disputarse una competencia, se realice una reunión de la que participen todos los volantes inscriptos, en la cual el comisario deportivo explique a aquéllos, minuciosamente y detalladamente, todos los aspectos que hacen a la organización de la prueba, a la naturaleza del circuito, al reglamento de la carrera, etc. "En síntesis —dice— en esa conferencia el comisario deportivo debería poner en conocimiento de los corredores todo lo que va a pasar al día siguiente. Por supuesto, lo del comisario deportivo no es más que una idea. Esta conferencia también podría estar a cargo, por ejemplo, de una comisión de seguridad que eventualmente podría formarse."

... pero en autos a pedal

"Además —dice— quiero señalar otro aspecto sumamente importante, que también hace al problema de la seguridad. Me refiero a las funciones y poderes del comisario deportivo: éste debe ser la autoridad máxima de la prueba. Aunque pueda parecer exagerado, yo diría, para dar mayor énfasis al concepto, que él debe ser el *amo absoluto* de la carrera. Obviamente, y como no hay anverso sin reverso, él será también el responsable absoluto. Por lo tanto, es necesario que se desenvuelva con total autodeterminación y que no se deje llevar, de ningún modo y bajo ningún concepto o circunstancia, por intereses locales."

Roberto Mieres no cree que el riesgo de accidentes pueda ser totalmente eliminado en las competencias automovilísticas, "salvo —expresa— que se corra en cochecitos a pedal...". Cree que la seguridad "jamás podrá ser total para el corredor, así como no se puede eliminar el riesgo de un aviador.

"Por supuesto, otra cosa es el público —dice—. Para él, la seguridad puede llegar a ser total en autodromos y, en lo que se refiere a carreras en ruta abierta, aquélla puede ser notablemente incrementada adoptando las medidas necesarias."

¡Nada de tierra!

"Debe haber menos circuitos (ya me he referido a la necesidad de utilizar solamente los más adecuados, pero cada uno de ellos debe servir para mayor cantidad de carreras; es decir, que los itinerarios más seguros deben ser mejor explotados —continúa respondiendo a nuestro interrogatorio—. Pero hay algo —dice también— que yo quiero señalar con especial énfasis: los caminos de tierra, o son debidamente tratados para que no haya ninguna posibilidad de que el polvo se levante, o se los elimina definitivamente. —Y aquí nos habla de su propia experiencia: —Usted no se imagina lo que es correr a ciegas, entre una nube de polvo. Lo que se siente entonces no se puede describir. Allí el peligro se mezcla con la impotencia. Hay que seguir corriendo, tal como si uno lo hiciera con los ojos cerrados. Ni siquiera se puede disminuir mucho la velocidad, pues hay que tener en cuenta que el que viene detrás tampoco ve nada... Esto —afirma— no ocurre en ningún otro lugar del mundo."

Mecánica y psicología

Otro aspecto que no se revisa mucho —expresa— es el índice de seguridad del automóvil. El coche no solamente debe ser inspeccionado para ver si se ajusta a los reglamentos, sino que también debe ser probado, para tener la seguridad de que frena cuando tiene que frenar, de que dobla cuando tiene que doblar, en fin, de que responde perfectamente. Ahora se hace mucho hincapié en el examen psicofísico del volante. Al corredor se lo somete a un test en el que se le pregunta si se lleva bien con la mamá, y otras cosas parecidas. No pretendo criticar ese test, pues entiendo que los psicólogos saben por qué lo hacen. Sólo quiero decir que el auto también debe ser sometido a un test, que no es menos importante que el del piloto. Para mí, es más peligroso un coche que no frena, o que no dobla, que un volante que le tiene rabia a la mamá..."

Conceptos que agradecemos

Roberto Mieres ha respondido con generosa amplitud a nuestro interrogatorio. Le preguntamos si desea agregar algo a sus declaraciones, y nos contesta que sí: "Quiero hacer

llegar a la Dirección de AUTOCLUB —dice— una sincera felicitación por haber organizado esta encuesta, que será un aporte muy valioso para la solución de los problemas del automovilismo y para el desarrollo de este deporte. Creo que la iniciativa denota un espíritu moderno y progresista. Más que una encuesta, yo diría que lo que AUTOCUB está realizando es una investigación de mercado".

ALFREDO PARGA

La importancia de educar



A lo largo de 12 años, el señor Alfredo Parga, destacado periodista profesional, ha escrito para diversas publicaciones. En la actualidad es colaborador permanente del diario *La Nación* sobre temas automovilísticos, de los que también se ocupa asiduamente en programas radiales.

"Esta referencia, y las que le siguen —advierte Alfredo Parga antes de responder a nuestra primera pregunta—, tienen un punto final de observación: 31 de diciembre de 1967. Hasta aquí —dice—, pienso que el grado de seguridad es ínfimo. Se apoya en la buena voluntad de algunos, el criterio de otros pocos, y lo que el destino quiera de muchos.

"Los márgenes de inseguridad —expresa luego— están dados por la incidencia de muchos factores: inadecuación de caminos y máquinas, impericia de algunos volantes, imprudencia de los espectadores y negligencia de presuntos organizadores".

Lo que Europa enseña

Interrogado sobre si la experiencia extranjera abre o no la posibilidad de eliminar totalmente los accidentes, al menos para el público, el periodista consultado responde: "En tanto haya automovilismo deportivo, habrá accidentes. Esta manifestación no tiene originalidad, ni debe considerarse lúgubre. Es tan real como objetiva. A propósito: ¿Cuál es la experiencia extranjera? ¿Le Mans?, ¿Mil Millas de Italia?"

Nuestro déficit

En cuanto a las medidas necesari-

rias para lograr un mayor grado de seguridad en las pruebas, manifiesta: "Adecuar las máquinas a los caminos (y no a la inversa) será una ayuda inapreciable. Un concienzudo examen médico a los corredores reforzará el índice de seguridad. Igual temperamento, por parte de técnicos insobornables, con respecto a los coches. No conceder organizaciones a organizadores que no lo son."

"Y educar al público. Educarlo, educarlo siempre. (Nuestro déficit como grupo humano, como representación comunitaria, como país, está allí: falta de educación)."

Finalmente, preguntamos a Parga si desea agregar algo sobre el tema, y responde: "Sí, pero una regla de educación me impide preocupar más con mis opiniones y, entonces, me callo".

ROBERTO PETIT DE MEURVILLE

CLUB SPORTIVO INDEPENDIENTE, DE GRAL. PICO

Las absurdas economías



PROPULSOR de diversas actividades deportivas, sociales y culturales, el Club Sportivo Independiente, de General Pico (Provincia de La Pampa), fue creado en 1920 y se halla afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista. Su presidente, el doctor **Roberto Petit de Meurville**, es hijo del fundador de la Entidad. Integró varios equipos de fútbol y de pelota a paleta y desempeña funciones directivas desde 1957. Ejerce su profesión de médico cirujano. Durante su presidencia, el Club realizó dos pruebas de la **Vuelta Ciudad de General Pico - Turismo de Carretera Fórmula "B"**, que merecieron un generalizado elogio por su eficiente organización. En colaboración con el Automóvil Club Argentino, Sportivo Independiente tuvo a su cargo la recepción de la primera etapa del Gran Premio Argentino de Turismo Carretera del año 1966.

"Entiendo que el margen de seguridad con que se desarrollan las competencias automovilísticas argentinas es escaso", dice el doctor Roberto Petit de Meurville, para quien la inseguridad es atribuible a los siguientes factores:

"Las grandes diferencias de velocidad entre las máquinas, unas muy

veloces y otras muy lentas en relación a aquéllas, que dificultan el desplazamiento de las primeras.

"El público, que a pesar de todas las advertencias y tragedias ocurridas, nunca se ubica en los lugares que le corresponde, a excepción de una ínfima proporción.

"Factores mecánicos e impericia de algunos volantes."

Respondiendo a nuestra pregunta sobre el calendario deportivo, manifiesta que: "Si los pilotos fueran *pilotos exclusivamente*, no habría inconvenientes en efectuar carreras todas las semanas, pero como la mayoría son a la vez preparadores, siete días no son suficientes para preparar la máquina y descansar, por lo que sería conveniente que las carreras se realizaran cada quince días".

Sin retacear esfuerzos

El dirigente consultado no cree que la posibilidad de accidentes pueda ser totalmente eliminada, "por cuanto en la producción de los mismos, frecuentemente intervienen factores imprevisibles".

No obstante ello, aconseja las siguientes medidas para aumentar la seguridad en las pruebas:

"1º) Absoluto alejamiento del público de los lugares de mayor riesgo (curvas, calles de escape, punto de largada y llegada, etc.)."

"2º) En circuitos cortos, limitar los participantes a aquéllos que puedan desarrollar un mínimo de velocidad, a determinarse en cada caso.

"3º) Exhaustivo examen de todos los coches por parte de la comisión técnica, para evitar transgresiones al reglamento en lo que a la seguridad atañe.

"4º) Riguroso examen médico para conductor y acompañante, que los habilite para participar en todas las competencias durante un lapso determinado.

"Si bien todas las instituciones —concluye— tienen derecho a lograr beneficios con la organización de carreras, debe tratarse de que ello no vaya en desmedro de la seguridad de público y participantes, es decir, que el señalamiento y la vigilancia en los lugares críticos se cumplan sin escatimar esfuerzos y sin hacer economías absurdas".

• •

HECTOR ALBERTO PETRI

CLUB SOCIAL ARGENTINO, DE ARRECIFES

EL Club Social Argentino, de Arrecifes (Provincia de Buenos Aires), está afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista. Desde hace dos años lo preside el señor **Héctor Alberto Petri**, quien además ejerce su profesión de martillero público y está vinculado a varias sociedades dedicadas al quehacer agrícola-ganadero. Fue vocal de la Sociedad Italiana de Socorros Mutuos y fundador del ya desaparecido Aero Club de Arrecifes. Una de sus mayores inquietudes es la construcción de un **autódromo** en la mencionada ciudad, que aportó muchas glorias populares al automovilismo deportivo.

"En general, el grado de seguridad para corredores y público en las competencias automovilísticas argentinas, salvo rara excepción, es mínimo. Solamente descartaría las del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, "El Zonda" de San Juan y General San Martín de Mendoza, como así también alguna que otra carrera bien organizada de ruta, en las que, salvo imponderables, el público tiene un gran porcentaje de seguridad, quedando la de los corredores supeditada a su capacidad conductiva, estado físico y calidad de la máquina que pilotea. En lo que concierne a las otras competencias, en especial el T.C. en rutas (que está tan de moda y es la verdadera expresión del automovilismo argentino), como dije anteriormente, son muy pero muy pocas, las justas que reúnen un buen porcentaje de seguridad para ambas partes."

Así opina el presidente del Club Social Argentino de Arrecifes, para quien "los márgenes de inseguridad provienen de: la velocidad de las máquinas, porque es muy distinto controlar un bólido a 240/255 Km, que a 200/215 Km; la inadecuación de caminos no propicios; la impericia de algunos volantes; la deficiente marcación (en algunos casos) de las rutas; la precaria preparación de algunas máquinas participantes; la mala ubicación del público; circuitos de carretera con pisos inadecuados y, en parte, la irresponsabilidad de algunos corredores, por no encontrarse en la plenitud de sus condiciones físicas en el momento de la competencia. Resumiendo: existe un conjunto de pequeños y atendibles factores que hacen a la inseguridad de las carreras".

Cuando sean contratados

"Considero —dice Héctor Alberto Petri— que las competencias disputadas en el calendario de 1967 se hicieron con demasiada frecuencia, y entiendo que el ritmo de dichas carreras constituye un factor de desgaste humano, puesto que los pilotos deben hacer esfuerzos denodados para la preparación de las máquinas en breve tiempo. Acepto tal frecuencia de carreras para el caso de que los pilotos fueran contratados por fábricas de automotores, pues entonces, lo único que deberían hacer los volantes es conservar el estado físico y correr con el coche cuando sean designados. Manifiesto esto, pues existe una tendencia para que en el futuro los pilotos corran en equipos representativos de fábricas o "teams" particulares."

Un mínimo de distancia

"Entiendo que el automovilismo en sí —expresa—, encierra el riesgo lógico de dicho deporte, y por lo tanto no puede ser eliminado en forma total. No debemos olvidar que, con la velocidad de hoy en día, ante un auto salido de carretera por cualquier motivo, no hay barrera de contención que evite la catástrofe.

"Para que dichas pruebas ofrezcan un margen de seguridad —continúa—, deben tenerse en cuenta los factores que enumero en la respuesta de la pregunta sobre las causas de los márgenes de inseguridad; debo agregar que la marcación de las rutas debe ser perfecta y uniforme, para que los corredores se ambienten y no se encuentren con distintas formas de individualizar un peligro o una curva; la ubicación del público debe establecerse con un mínimo de distancia de 200/300 metros, según la curva, y los caminos polvorientos deben ser regados con anterioridad a la prueba hasta dejarlos en condiciones."

Y algo más

Además, el dirigente de Arreifes recomienda:

"La creación de un cuerpo de seguridad que podría denominarse 'Policía de Carreras', rentado por las instituciones que realicen las competencias. La formación de un cuerpo estable de banderilleros especializados, para señalar todas las pruebas. La creación permanente de un cuerpo médico con dos ambulancias y un helicóptero. Es indudable que para rentar los colaboradores nombrados anteriormente deberá definitivamente permitirse que se cobre en rutas, fijándose un precio uniforme y un porcentaje para mantener tales cuerpos de policías, banderilleros y médicos. Lo mismo que fijar los premios. Tendrá que buscarse un equilibrio, porque no es lo mismo cobrar en un autódromo que hacerlo en ruta abierta u organizar una carrera como antes, 'a puro pulmón'. Por último, considero que las competencias deben otorgarse a las instituciones que realmente estén capacitadas para una realización que, aunque no sea perfecta, se aproxime lo máximo a ello. Que tengan circuitos adecuados. Al decir adecuados, refiero a la proporción de tierra-pavimento, en un mínimo de un 50 % de este último. Que la tierra sea del tipo regable y que el circuito no revista más peligro que el de curvas, velocidad, y cualquier otro propio de la topografía del terreno. Hay que evolucionar —concluye Petri—; no es posible correr, en esta época, con pasos a nivel, puentes angostos, badenes invisibles, etc."

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.

RAUL RIGANTI

¿Cuál es la fórmula?



AUTENTICO pionero del automovilismo argentino, Raúl Riganti se inició en ese deporte en 1916. Al año siguiente se adjudicó el primer triunfo, en una prueba disputada en el desaparecido Hipódromo de Belgrano. Piloto de muy nutrida actuación durante más de un cuarto de siglo, fue ganador de Grandes Premios en varias oportunidades y uno de los primeros embajadores del automovilismo nacional en escenarios extranjeros; al igual que otro argentino, Martín "Macoco" Alzaga, en 1923 participó de las 500 Millas de Indianápolis. Diez años más tarde volvió a correr en la misma pista, esta vez formando equipo con Juan Gaudino, y en 1940 lo hizo nuevamente, con una máquina Maserati que tenía especial significado: había sido costada mediante el aporte popular. Como dirigente, durante muchos años integró la Comisión Deportiva Automovilista, de la cual es actualmente miembro honorario. Ampliamente conocida es, también, la participación de Riganti en el campo del motociclismo, deporte en el cual juntamente con el nombrado Gaudino y Ernesto Blanco, formaba una terna de ases que alcanzó grande y justa notoriedad, y que llegó a representar muy honrosamente a los colores argentinos en pistas del Viejo Mundo.

"No hay seguridad", es la sintética respuesta de Raúl Riganti a nuestra pregunta sobre el grado actual de seguridad en las competencias automovilísticas.

En cuanto a las causas de los accidentes, estima que "son varias y concurrentes. La velocidad de las máquinas —manifiesta— exige caminos amplios y adecuados y, además, una gran pericia por parte del piloto. En las actuales condiciones de velocidad y caminos, el volante debe estar permanentemente atento a la eventualidad de cualquier accidente.

"En turismo de carretera —continúa respondiendo a nuestro cuestionario— no creo que se pueda alcanzar índices muy altos de seguridad. En autódromos adecuados, aquélla puede elevarse a muy buenos porcentajes, pero aún así el riesgo de accidentes no podrá ser eliminado de manera total."

¿A qué se dedican?

En cuanto al calendario deportivo para turismo de carretera, considera que "la Comisión Deportiva Automovilista debería tomar medidas. Se ha dejado de lado —agrega— a clubes que tienen una importante trayectoria automovilística y una competencia clásica, para dar entrada a entidades que se dedican a otros deportes y que organizan carreras sólo como un medio de recaudar fondos para sus fines específicos que, como he dicho, son extra-automovilísticos".

Preguntado sobre las medidas que considera necesario adoptar para reducir la peligrosidad, Riganti contesta que "en autódromos, la única exigencia es que esos escenarios respondan a los modernos criterios de seguridad. Pero tratándose de turismo de carretera —concluye—, desde que no se puede reducir la velocidad de las máquinas porque eso sería atentar contra el progreso, debo reconocer que no encuentro una fórmula adecuada para disminuir su gran peligrosidad".

ENRIQUE ROSSI

Mayor corrección



DISTINGUIDO periodista deportivo desde hace casi treinta años, el señor Enrique Rossi es especialista en temas automovilísticos. Ha colaborado en diversas publicaciones y pertenece al cuerpo de redacción del diario La Prensa. En varias oportunidades viajó al exterior en cumplimiento de misiones profesionales.

"Es indudable que en los últimos tiempos ha habido accidentes en un número tal que causó alarma, no sólo entre los competidores, sino también entre los organizadores y el público —expresa el periodista especializado Enrique Rossi—. Entiendo que ello se debe a causas fortuitas en muchos casos; pero puedo afirmar que, en lo que respecta a los corredores, existe negligencia en su gran mayoría. Los volantes, por lo general, son los preparadores de sus propias máquinas y hasta el último minuto están sobre ellas para alistarlas y ajustar hasta el más pequeño detalle. Con ello descuidan el aspecto físico, pues le quitan ho-

ras al descanso, absolutamente necesario para tener la mente despejada y los reflejos aptos para evitar cualquier ulterioridad.

"Debido a esto último, la Comisión Deportiva Automovilista, con verdadero acierto, ha tomado últimamente la precaución de examinar a los corredores dos horas antes de la largada, ya que una mala noche puede acarrear graves consecuencias."

Taquilla y seguridad

Para Rossi, "la seguridad estará fijada cuando se logre reprimir excesos, tanto en el corredor como en el público, dictando las normas adecuadas. Para ello —expresa— habrá que legislar en la materia con sentido práctico. Una cosa inmediata es prever la calidad de los circuitos: no deben tener menos de 100 kilómetros de recorrido y un sesenta por ciento de camino afirmado; el resto, nunca más de un 40 por ciento, deberá ser de tierra bien compactada. La categoría Turismo de Carretera se ha popularizado por sus grandes recorridos. El hecho de que los clubes hagan su negocio (cobro de entrada, boleteada, rifas, etc.), en ningún caso justifica que las carreras se realicen en un reducido marco; ello trae aparejada una mayor aglomeración del público, con el consiguiente aumento del riesgo. En cambio, con un escenario más dilatado se podría evitar los accidentes, ya que la ubicación de los espectadores sería más amplia".

15 días por lo menos

El periodista consultado aclara que "en todas las épocas del automovilismo hubo riesgo", aunque reconoce que "las máquinas avanzan cada día en su concepción mecánica y los márgenes de seguridad se van estrechando".

Entrando en el tema del calendario deportivo, afirma que "para una mejor racionalización del Campeonato Argentino, debería correrse carreras separadas por un intervalo no menor de 15 días, vale decir, domingo de por medio, para permitir no sólo el descanso de los competidores, sino también una mejor revisión y atención de las máquinas. Tal como está organizado ahora el campeonato —o sea tomando los puntos sobre las diez mejores clasificaciones— es lo más conveniente, pues si se toman determinadas carreras con puntaje, las demás no tendrían incentivo ni interés entre los volantes aficionados".

Limitarse a correr

Para una mayor corrección en la tónica general de las pruebas, Rossi cree que "tal como sucede en otros deportes, habría que limitar las expresiones, o prohibir algunas (a determinar) a los competidores. Hemos asistido a algunas carreras —dice— donde los protagonistas, por tal o cual hecho, han efectuado comen-

tarios poco edificantes, y, a su vez, han creado desorientación entre dirigentes y organizaciones. Un ejemplo de esto fue la carrera de Rufino, donde se produjo el doble accidente en el que perdió la vida Norberto Polinori y resultaron seriamente heridos Juan Carlos Perkins y su acompañante. Los pilotos se detuvieron en el camino para ver lo que ocurría y luego hicieron lo propio en el control, expresando que no se podía correr, que había ambulancias en la ruta, mientras otros arrojaban mensajes en igual sentido. Esto no debe ocurrir más. Los protagonistas de una competencia deben limitarse a correr. Si les parece que sus vidas peligran, deben hacer abandono de la prueba o bien presentar sus inquietudes a la autoridad competente y, en caso de ser desoídas, resolver en consecuencia. Pero todo ello dentro de un marco de absoluta corrección".

Cuando el Gran Premio

Para Rossi, "la Comisión Deportiva Automovilista deberá ser inflexible en la revisión de las máquinas, las cuales deberán ajustarse a las normas de mayor seguridad, tales como fortaleza de las carrocerías, frenos eficaces y, sobre todo, las que se refieren al tipo de neumáticos a utilizar. En el último Gran Premio se usó una determinada marca, de buena calidad, pero que es inferior al tipo de alta competición. Esto se debió a que la fábrica respectiva en algunos casos cedió el neumático en forma gratuita y en otros los vendió a precios muy inferiores al del mercado común. El resultado: hubo numerosos reventones, pues dichas cubiertas no aguantaron las exigencias de velocidad en los caminos poco aptos para ese tipo de neumáticos."

LUIS ELIAS SOJIT

Esos autos que vuelan



EL señor Luis Elías Sojit ejerce el periodismo desde hace 46 años. Colaboró en numerosas publicaciones especializadas y tuvo una intensa actuación en la prensa radial como relator y comentarista, actividad esta última que

continúa desarrollando en la actualidad. Es autor de la "Enciclopedia de Oro del Automovilismo" y co-director de la revista Coche a la Vista.

"En este problema —dice Luis Elías Sojit—, hay que diferenciar perfectamente la integridad física del corredor, de la del público. No hay medios para que en un cien por ciento, y a la perfección, se pueda garantizar la vida del volante. Eso está probado a través de muchos años de experiencia. El piloto siempre se arriesga, desde el momento de largar una carrera."

Sin aglomeraciones

"En cuanto al público —expresa—, ésa es la preocupación máxima. En realidad, él no es culpable del entusiasmo cuando invade una carretera o salta el alambrado de una pista. El público se entusiasma por la excitación que provocamos nosotros, los relatores, los periodistas deportivos. La gente se arroja sobre los corredores, quieren tocarlos. Hay que evitar, entonces, que los lugares de largada y llegada sean puntos de gran población. Las carreras deben salir y llegar en sitios muy alejados de las grandes ciudades."

Mayor distancia, mejor

En la opinión de Sojit, "hablando de rutas, hay que tener en cuenta que la seguridad es tanto mayor cuanto más largos son los circuitos. Las pruebas de turismo de carretera, como las que suelen hacerse todos los domingos, organizadas por los clubes del interior, nunca deben desarrollarse sobre circuitos menores de 90 ó 100 Km de recorrido, pues a menor distancia, el peligro será siempre mayor. Es decir, que en vez de efectuarse, por ejemplo, 10 vueltas sobre un circuito de 50 Km. deberán hacerse 3 vueltas, o cuatro como máximo, en un circuito de 150 Km. Ese es uno de los medios de disminuir la peligrosidad y garantizar la seguridad de los espectadores".

El problema: los caminos

Interrogado sobre si la inadecuación de pistas y caminos son un factor de inseguridad, responde que "hay que diferenciar totalmente entre carretera y pista. Una cosa nada tiene que ver con la otra. Son absolutamente distintas."

"Las velocidades de hoy en día —dice—, el adelanto técnico de las máquinas, supera con amplitud a la preparación técnica de los caminos. Hoy no estamos en condiciones de ofrecer rutas para las actuales velocidades. Aunque los corredores digan que no pasan los 240 Km/h., las velocidades se elevan hasta 255 y 260 Km/h. Son máquinas que no se fijan al piso..., ¡vuelan!"

"En consecuencia —agrega—, hay que sacar las carreras de los caminos próximos a las grandes ciudades. Tenemos rutas a las que conviene llevar las competencias para hacer

conocer el país, y recordemos que este último es el objetivo que tenían las carreras al tiempo de su iniciación."

El negocio y el deporte

El periodista consultado opina que "el sur y el norte del país, excepto el litoral, la mesopotamia, están en estos momentos casi totalmente en inhibición, en prohibición de servir como escenario para esta clase de carreras que se hacen hoy. A menos que se limite la potencia de los motores, que se reduzcan los carburadores y se vuelva a una fórmula anticuada. Como contra el progreso no se puede ir, evidentemente hay que tratar de cambiar la fórmula. En turismo de carretera no se puede correr más, de ninguna manera, del modo como se lo está haciendo hasta ahora. Yo lo siento en el alma, le pesará a muchos, pero doy una opinión sincera: no se puede correr más en los actuales circuitos."

"Como negocio —agrega Sojit—, a mí me conviene que las carreras se sigan haciendo como hasta ahora. Pero como argentino y como deportista, creo sinceramente que es un suicidio continuar realizándolas así."

A cualquiera, no

En cuanto al calendario deportivo, nuestro entrevistado afirma que "no se puede dar carreras a cualquier club, sólo porque pague el derecho de inscripción."

"Las fechas deben darse —dice— a las instituciones que tienen acreditada idoneidad a través de varios años y experiencias. Además, no se puede correr todos los domingos. Así no se da tiempo a los pilotos y mecánicos para ajustar sus máquinas. Hay que tener en cuenta que no todos corren para fábricas y no todos tienen solvencia económica como para preparar dos o tres coches. De modo que si las carreras se hacen todos los domingos y los corredores quieren resarcirse de una semana para otra, preparando la misma máquina, el riesgo es mucho mayor. Definitivamente, hay que eliminar de los calendarios la realización de carreras todos los domingos. Esto, con Pedro Fiore, veníamos señalándolo desde cuatro o cinco años antes de la desaparición de ese gran periodista, conocido por todo el país. Las carreras deben hacerse una cada quince días como máximo. El ideal sería no pasar de un total de 12 pruebas en el año."

El ejemplo europeo

"En cuanto a la experiencia extranjera —expresa—, ella sólo nos puede enseñar que en los caminos no hay carreras. Las 'Mil Millas', que era la clásica competencia organizada por el Automóvil Club de Brescia, se suspendieron definitivamente por intervención del gobierno italiano, tras una serie de accidentes graves, fatales. Esa ca-

rrera era enlutada año tras año por la muerte de espectadores y corredores. En Europa, incluso las pruebas de largo aliento, de gran velocidad, fórmula 1, como son las de Franco-Champs, en Bélgica, las de Le Mans y Nürburgring, se realizan en escenarios muy seguros, donde el corredor no tiene garantías pero sí las tiene el público."

El riesgo inevitable

"Esas carreras de Franco-Champs, Nürburgring y Le Mans —continúa—, de fórmula 1, demuestran que se puede tomar recaudos. Eso sí, es necesario invertir mucho dinero para que, en los sitios de largada y de llegada, haya columnas de cemento al paso de los competidores. En otras partes esas defensas se hacen con material plástico. Las hay muy bien construidas. Claro que nunca, nunca, el índice de seguridad va a ser absoluto. He mencionado esos lugares, porque son los que pueden servirnos para tomar ejemplo, de modo que procuremos evitar accidentes en un porcentaje elevado. Pero nunca la garantía será total. Siempre habrá algún riesgo."

Y aquí recuerda lo ocurrido en la tragedia de Le Mans: "Yo era el único periodista sudamericano que estaba allí. Cuando se produjo el accidente de la Talbot y la Mercedes Benz, al principio creímos que el de la mala suerte era Fangio. Felizmente no le tocó a él, pero por desgracia le tocó a otros. La Talbot saltó por el aire. El motor, el tren delantero, el líquido inflamado ya, todo cayó sobre el público, tomando a una gran cantidad de personas. No quiero recordar aquí la cifra exacta de muertos, porque ésta no es una nota para traer recuerdos trágicos. Lo que quiero destacar es que el accidente ocurrió en una pista segura, con barandas de cemento. Fue un accidente rarísimo, totalmente imprevisible. Vale decir, que al público nunca se lo puede garantizar en forma absoluta. Eso es inevitable."

Lo que se hacía

Interrogado sobre las medidas necesarias para una mayor seguridad, Sojit responde: "Todas las que estaban dentro de los planes que venía elaborando la Comisión Deportiva Automovilista, en las reuniones que culminaron con la reciente renovación de la presidencia de esa Entidad."

"Ahí está la encuesta —concluye—: revisión médica, revisión de las máquinas, no ser contemplativo, no permitir ninguna elasticidad. Hay que ser absolutamente férreos en esto."

CARLOS MARCELO THIERY

El cerebro humano



EL señor Carlos Marcelo Thiery, periodista profesional, ha escrito en varias publicaciones sobre la materia de su especialidad, que es el automovilismo deportivo. En la actualidad es colaborador permanente de la revista **El Gráfico**.

"Hay que distinguir —dice Carlos Marcelo Thiery— entre seguridad física del corredor y del público, y entre carreras en pista y en ruta. La inseguridad del piloto está dada por factores inherentes al automovilismo, que van desde la posible impericia de aquél hasta cualquier accidente "normal", digamos así, pero imprevisible."

"En cuanto al escenario, la pista es infinitamente más segura, además de ser la fuente del automovilismo deportivo."

Soluciones didácticas

"En lo que se refiere al público —continúa— y a las fuerzas encargadas de custodiarlo (policiales o del club organizador), hay falta de educación automovilística. En el caso del público, la misma llega a confundirse con falta de respeto por el que corre. Es indudable, por lo tanto, que la solución es de orden didáctico: hace falta una gran campaña de educación. Esto es importante, pero no agotaría las medidas sobre seguridad. También se hace necesaria otra campaña paralela sobre examen de pilotos, de máquinas y de aptitudes de clubes organizadores."

La ruleta rusa

Para el periodista consultado, "una de las principales causas de accidentes estriba en que las rutas son inadecuadas para las actuales velocidades. Más aún —dice—, cuando aquellas son de tierra: entonces la carrera se transforma en una ruleta rusa. Por eso, por una simple cuestión de seguridad, el automovilismo debe ser practicado en pista". Completando el cuadro sobre factores de peligrosidad, incluye entre ellos "la impericia de ciertos volantes, la completa inadecuación de algunas máquinas, la tradicional in-

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico

82-6081

fluencia del público y las dificultades para controlarlo”.

Los países más maduros

Al ser interrogado sobre la experiencia extranjera en materia de seguridad, responde: “No en vano, los países más maduros desde el punto de vista automovilístico, han suprimido carreras de velocidad en ruta, inclusive desdénando factores de tradicionalismo, como fue el caso de las *Mil millas de Italia*. En esos países, las únicas carreras que se desarrollan en ruta son *rallies*, de velocidad limitada. Es cierto que ha habido tragedias en autódromos, como la de *Le Mans* en 1955, con un saldo de 80 muertos. Pero también es cierto que todos los autódromos europeos se han ido perfeccionando según el ritmo de progreso de las máquinas, lo que no sucede aquí”.

Las reformas de Le Mans

“Por ejemplo —continúa—, en el mencionado autódromo de *Le Mans*, en la recta de *Hunaudières*, se confeccionaron taludes a los bordes de la pista (de modo que ésta queda sumergida), para evitar la influencia de los vientos laterales. En esa recta los autos se desplazan a 300 km por hora; además, está celosamente cuidada la circulación del público, y las tribunas han sido elevadas: los espectadores nunca están al nivel de la pista. Por último, y esta es la innovación más reciente, en medio de una recta larga se adosó una curva lenta, que tiene por objeto disminuir la velocidad de los coches cuando éstos pasan por los boxes. Estos ejemplos pueden servirnos; la experiencia extranjera nos enseña que en la Argentina también están dadas las condiciones para que nos perfeccionemos.”

Volviendo a la Argentina

“Volviendo a la Argentina, el ejemplo de lo que es necesario hacer ya está dado —expresa Thierry—. Como acotación al margen, yo agregaría que es hasta gracioso que al piloto le hagan una revisión casi de corte *astronáutico*, y ese mismo celo no se aplique en el examen de su capacidad para conducir y en el de la calidad técnica de su máquina. Por eso, no es muy adecuada la comparación que entre nosotros suele hacerse entre el peligro del corredor y el del aviador. A los aviones, cada tanto se les controla. A los autos no.”

Hasta dos por semana

“El ritmo de carreras con puntaje —dice, en respuesta a otra pregunta— no es capaz de desgastar al volante. En los Estados Unidos y Europa los pilotos corren una, y hasta dos veces por semana. El

que no pueda sostener el ritmo, que no corra, pues nadie lo obliga. Por eso, no creo necesario prolongar el plazo entre carrera y carrera. Por otra parte, las pruebas sin puntaje son igualmente peligrosas. Entiendo que el calendario deportivo no tiene relación directa con el problema de la seguridad: es un factor de forma, que no hace al fondo de la cuestión.”

A Carlos Marcelo Thierry le sueñan irracionales algunos *slogans*, muy difundidos, como ese, según el cual *Dios es tuerca*. “El automovilismo —dice— es un producto del cerebro humano. Y debe ser éste quien lo controle”.

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.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

(CASA CENTRAL: ENTRADA POR TAGLE 2640)

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

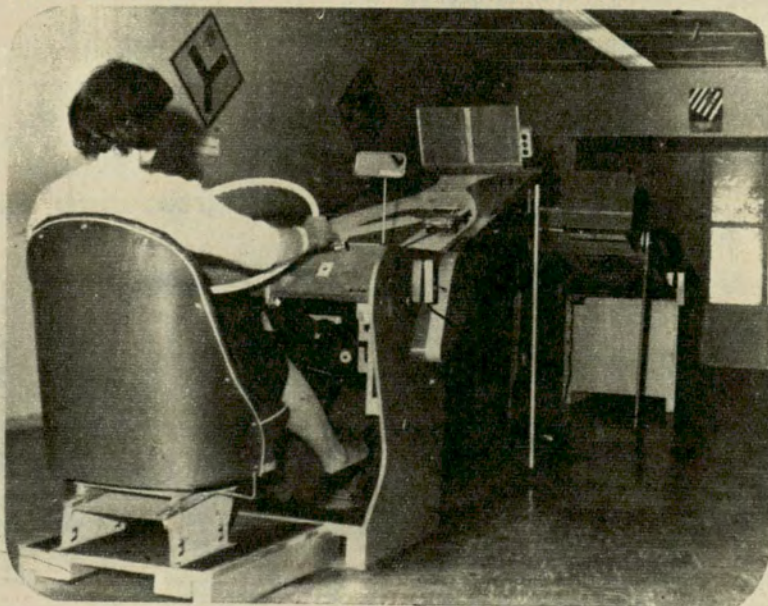
B - CURSOS PRACTICOS

- 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 Hs.**



ROBERTO TOQUERO

De noche y con luces



ESTRECHAMENTE vinculado al automovilismo deportivo desde hace 25 años, el señor **Roberto Toquero** —actual director comercial de la empresa ATMA—, ha sido siempre un entusiasta propulsor de aquel deporte, y un valioso colaborador de varios corredores de destacadísima actuación, entre ellos, Juan Gálvez, Alfredo Pián y Dante Emiliozzi. Conserva en su poder la totalidad de los trofeos conquistados por Ernesto Blanco, inclusive los correspondientes a la época en que dicho piloto recogía sus primeras glorias en el ciclismo.

Para Roberto Toquero, “ni los corredores ni el público tienen actualmente seguridad. Usted me pregunta —dice— si el peligro se debe a la velocidad de las máquinas, a la falta de caminos adecuados o a la impericia de los volantes. En realidad, la respuesta está en la misma pregunta, porque en estos momentos se dan todos esos factores de manera conjunta”.

Cree también que “una carrera cada quince días, con puntaje para el campeonato, sería el criterio adecuado en lo que respecta al calendario deportivo”.

Más que en el fútbol

En cuanto a las medidas necesarias para una mayor seguridad, sugiere “que se hagan menos carreras en circuitos abiertos. Además —dice—, o esos circuitos son bien seguros, y de 100 km como mínimo, o no hay carreras, o éstas se realizan únicamente en los autódromos”.

Toquero opina que “la gran cantidad de público que afluye a las competencias exige normas muy, pero muy diversas. Si se pudiera contar —expresa— la cantidad de gente que hay en una carrera de autos, el resultado sería sorprendente: estoy seguro de que hay más público que en todas las canchas de fútbol juntas un día domingo”.

Por eso, sintetiza de este modo las medidas que deben adoptarse para una mayor seguridad:

“En primer lugar, lo que ya dije con relación a las carreras en ruta:

limitación del número de este tipo de pruebas, escenarios seguros y circuitos mayores de 100 km. En segundo término, que los volantes estén capacitados conductivamente, lo que se podría lograr mediante estrictas pruebas de clasificación y rendimiento; debe exigírseles un tiempo mínimo de experiencia: el necesario para garantizar su suficiencia conductiva. En tercer lugar, extremar los recaudos para que en las pruebas el público esté bien ubicado y fuera de todo peligro.”

¿Y los mosquitos?

—¿Algo más, Toquero?

—Sí; creo que el autódromo municipal puede y debe ser mejor explotado. ¿Se imagina usted el éxito que significaría realizar pruebas nocturnas, en esta época de verano, con el autódromo iluminado? Eso atraería muchísimo público. Estoy seguro que, de hacerse, la experiencia se extendería luego a los demás autódromos del país. Yo trabajé mucho para concretar ese tipo de espectáculo que, lamentablemente, no llegó a realizarse por motivos ajenos a mí.

—¿Hubo algún inconveniente técnico?

—No, en absoluto. Todo estaba perfectamente estudiado y resuelto. El problema del ingreso, el de la iluminación, todo. En realidad, esto no se hizo por indecisión de la entidad organizadora a la cual yo se lo propuse. El espectáculo iba a ser complementado hasta con desfile de modelos de coches. Sería algo realmente atrayente, créamelo. Una verdadera fiesta del automovilismo.

—Autódromo municipal, de noche y con luces. La idea parece buena, pero..., ¿la “fiesta” no sería también para los mosquitos?

—¡No, si hasta eso estaba estudiado! Una empresa iba a fumigar el autódromo y garantizaba la total ausencia de insectos durante 48 horas.

ERNESTO TORNQUIST

ASOCIACION ARGENTINA DE VOLANTES

Un peligroso aburrimiento



EL señor **Ernesto Tornquist** es integrante de la Comisión Deportiva Automovilista y presidente de la **Asociación Argentina de Volantes**. Piloto de destacada trayectoria, compitió dentro del país en todas las categorías y participó en diversas pruebas realizadas en el exterior. En Europa actuó durante toda una temporada en 1950. Ganó en **Le Mans**, formando equipo con Trintignant y Manzon, e hizo otro tanto en la Argentina corriendo con una Maserati monoplaza en la temporada de 1948. Fue campeón de Sport en los años 1953 y 1954.

“El corredor es algo así como el trapecista de un circo: sabe perfectamente que su actividad es riesgosa y, desde el momento que la despliega, debe entenderse que *acepta las reglas del juego*. Es decir, que el piloto admite el peligro inherente al deporte que desarrolla. Por supuesto, el público es otra cosa. Precisamente, lo que hay que procurar es que los espectadores no sufran las consecuencias de un posible accidente, evitando que se ubiquen en lugares de peligro. Esto no es una cosa simple: es fácil decirlo, pero es muy difícil concretarlo. De todos modos, no dudo de que hay que tratar de hacerlo.”

¿La velocidad? Sí, claro

Tras exponer esos conceptos, Ernesto Tornquist responde a otra de nuestras preguntas: “Hasta cierto límite de velocidad, el coche lo maneja cualquiera. Pasando ese límite, el panorama cambia completamente. La situación que podríamos llamar crítica es aquella en que el auto se desplaza al *máximo absoluto* de velocidad; entonces sí que se pone realmente peligroso. En el año 1950 corrí con una máquina **Gordini** en el **Gran Premio de Alemania**. Nunca olvidaré el esfuerzo que debí realizar para dar paso a los coches más veloces que venían detrás, cuando el mío iba al máximo absoluto. Sí, yo creo que la velocidad es un factor importante de peligro”.

La impericia también

Para el presidente de la **Asociación Argentina de Volantes**, “es indudable que la impericia del corredor también aumenta la peligrosidad. Por eso, estoy totalmente de acuerdo con las medidas adoptadas para que los volantes novicios no corran con coches muy veloces. Por otra parte, también considero muy acertados los recaudos vigentes que se refieren al examen médico del piloto: hay accidentes que resultan *absolutamente incomprensibles*, si se los analiza haciendo abstracción de una falla física o psíquica por parte del volante”.

Nuestro entrevistado considera prudente que las carreras con puntaje se realicen con un intervalo mínimo de 15 días “porque eso facilita el entrenamiento, que es de gran importancia”.

—Y evitaría también el desgaste del piloto por exceso de carreras?

—Bueno, yo no lo llamaría desgaste. Creo que el término adecuado es **aburrimiento**. Es un estado de ánimo especial que lleva al corredor a actuar de modo rutinario ante el exceso de frecuencia en las carreras. Creo que eso sí es realmente peligroso.

Un accidente prototipo

El directivo consultado estima que "el riesgo de accidentes no puede ser eliminado totalmente, aunque sin duda hay que tomar medidas para atenuarlo. Se debe extremar los recaudos para controlar al público, que es la médula de este problema de la seguridad. Siempre que converso con alguien sobre este tema, recuerdo un hecho del cual tuve ocasión de ser testigo. Lo tengo muy presente, porque es algo así como el prototipo de los accidentes provocados por el público. Era un Gran Premio que terminaba en el autódromo. Pasaba Oscar Gálvez a toda máquina. Un espectador, saltando todos los obstáculos, prácticamente se arrojó sobre el coche en carrera, gritando: '¡Arriba, Oscar! ¡Bravo, Aguilucho!' Y el auto que venía detrás le llevó el brazo..."

Algunos recaudos

En cuanto a las medidas necesarias para una mayor seguridad, Ernesto Tornquist dice: "Hay que dividir el problema en sus dos aspectos:

tos: pista y carretera. La pista, si está bien hecha, de por sí ofrecerá las necesarias condiciones de seguridad". En lo que se refiere a las pruebas de carretera, estima que hay varias medidas que pueden tomarse con miras a disminuir la peligrosidad, a saber:

"Circuitos más extensos, de no menos de 200 ó 250 Km de recorrido. Claro que más corto es más divertido —expresa—, pero también es más peligroso.

"En cuanto al orden de largada, yo soy contrario a las clasificaciones. Creo que deben largar adelante los más seguros y expertos, es decir, los corredores que han ganado su puesto en el 'ranking'.

"Otro aspecto que me parece importante, por razones organizativas, es la *profesionalización* de los comisarios deportivos. Estos debieran ser especialistas que se ocuparan exclusivamente de esa actividad. No cualquiera puede descuidar sus obligaciones habituales para viajar al interior y actuar de comisario en una prueba.

"Por último —expresa Tornquist—, es necesario que en los lugares de mayor concentración de público, es decir, largada y llegada, todo el mundo esté más lejos del paso de los coches."

—¿Todo el mundo?

—Sí, todo el mundo —contesta, sonriente y suspicaz—. Ustedes, los periodistas, también.

PEDRO VACCARIO

Con eso, basta



EL señor Pedro Vaccario, que ha tenido una brillante actuación como motociclista, es una destacada figura directiva del automovilismo. Militó durante muchos años en la C.D.A., y le tocó actuar como comisario en grandes jornadas deportivas. Está vinculado, también, al "Moto Club Argentino" y a entidades relacionadas con otro deporte de su predilección: el remo.

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.

PROMOCIONESE!

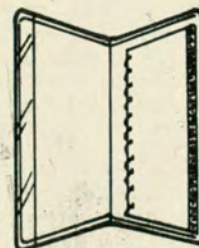
Sí señor! Ud. es el principal responsable de la promoción de su industria o comercio. Encárgela con artículos plásticos para propaganda, confeccionados en telas plásticas de calidad.

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

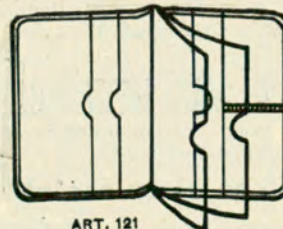
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

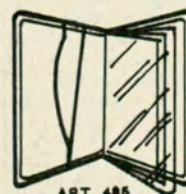

PLASTICOS EIFFEL®
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES
CONGRESO 2070 • TEL. 781-1174 • BS. AS.



ART. 132



ART. 121



ART. 485

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

Autoclub 117

"De acuerdo con las medidas que se están adoptando, ahora los clubes deberán cumplir con una serie de recaudos para las carreras que organicen, con el fin de que éstas se desenvuelvan en un marco de seguridad. Creo que eso es lo más que puede hacerse para disminuir el riesgo de las competencias. Y también considero que en materia de seguridad estamos *mucho mejor que antes* —dice Pedro Vaccario, quien en seguida responde a otra de nuestras preguntas—: Efectivamente, las actuales velocidades son un factor importante en este problema, desde que ellas han determinado que muchos volantes no estén en condiciones de conducir las máquinas."

Hace poco, en Montecarlo

En lo que concierne al calendario deportivo para turismo de carretera, opina que "los pedidos de fecha son demasiados. Yo les daría puntaje para el campeonato argentino —dice— a ocho carreras en el año. Además, no debe correrse con menos de 20 días de intervalo entre una y otra prueba."

"Eso es imposible —contesta cuando le preguntamos si la experiencia extranjera permite pensar en la eliminación total del peligro al menos para el público. Y agrega—: el riesgo es inherente a este deporte. En el extranjero han ocurrido y ocurren desgracias. Quizá basta con citar un ejemplo muy reciente: los dos muertos del Rally de Montecarlo. En cuanto a las medidas necesarias para alcanzar el grado máximo de seguridad —expresa—, repito que las ya adoptadas son suficientes".

El 2° en popularidad

Pedro Vaccario nos comenta, por último, "la enorme actividad comercial que se desarrolla en el interior a raíz de las carreras y el creciente entusiasmo que despierta el automovilismo deportivo en todo el país. ¿Usted sabe la cantidad de gente que había en la llegada del último Gran Premio de Turismo de Carretera? Yo cada día me siento más impresionado por la adhesión del público a estas pruebas. El automovilismo deportivo es —dice— el segundo deporte en orden de popularidad".

A. VASCHETTO BLENCIO

CLUB ATLÉTICO JORGE NEWBERY,
DE VENADO TUERTO

Los circuitos chicos

EL señor Antonio Vashetto Blencio se desempeña como presidente del Club Atlético Jorge Newbery desde varios años antes de la realización de la primera Vuelta de Santa Fe, competencia de la cual fue uno de sus creadores. Actuó en todas las ediciones de esa prueba y también en la organización de la denominada *Dos océanos*. El Club está afiliado a la Comisión Deportiva Automovilista.

"Al comienzo de la implantación de los circuitos cerrados —manifestó el presidente del Club Atlético Jorge Newbery— advertí que ello iba a traer como consecuencia el aumento del riesgo en grado sumo para corredores y público, pues se haría más dificultosa la conducción para los primeros y se reduciría el espacio de ubicación para el segundo. Entiendo que es lo que está ocurriendo. Según un criterio que siempre he sustentado, los circuitos deben tener un recorrido no menor de 200 kilómetros, pues no resulta lo mismo cumplir tres vueltas que nueve o diez."

La inseguridad

"Los márgenes de inseguridad —continúa— están dados por: a) La aglomeración de los espectadores en los lugares de peligro, lo que se ve agravado en los circuitos reducidos; b) la gran precisión con que debe conducir cada corredor durante tantas vueltas; c) el hecho de que en circuitos reducidos los corredores adelantados sacan a los más rezagados no sólo una, sino varias vueltas, con lo cual se forma una ronda que entorpece el manejo a los pilotos; d) como se comprenderá, las dificultades anotadas en el punto (c) se ven agravadas cuando se trata de circuitos mixtos (tierra y pavimento) y cuando las zonas no asfaltadas están en malas condiciones (muy recientes son las últimas experiencias dolorosas tenidas al respecto). En cuanto a la impericia de algunos volantes, que reviste mucha importancia, es a la Comisión Deportiva Automovilista, como entidad rectora del automovilismo en nuestro país, a la que corresponde arbitrar los medios necesarios para asegurar un mínimo de idoneidad conductiva en los pilotos. Otro factor muy comentado es el de la velocidad. El mismo, si bien tiene su importancia, puede soslayarse mediante la elección de escenarios adecuados; sobre todo, entiendo que se debe volver a los de más extenso perímetro."

El calendario

"Considero —expresa luego el dirigente de Santa Fe— que la frecuencia con que se realizaron las competencias de T.C. durante el año 1967 no sería del todo desacertada si se hubiera acudido a un criterio distinto. No es posible que se corra un domingo en un extremo de la República y al domingo siguiente en el otro; además, se sabe que existen algunas competencias que, por su velocidad promedio, tienden a romper la gran mayoría de los coches; por eso no se debe dar fecha al domingo siguiente a otra institución; esto contrasta con el hecho de que no se hizo lo mismo con carreras de menor promedio, casos en los cuales se dejaba transcurrir quince días entre una y otra prueba. El intervalo entre carrera y carrera debe ser, por lo menos, de quince días, pues ello evita

el desgaste del corredor y da mayor tiempo para la preparación de los coches, con lo que se aumentan los índices de seguridad; de lo contrario, podrían crearse dos tipos de carreras, unas con puntaje y otras sin él."

Contra el abuso

"Esto, creo que es una cuestión de organización —así responde a nuestra pregunta sobre la posibilidad de eliminar el riesgo, al menos para el público—. La experiencia nuestra podría ser tan importante como la extranjera. Entre nosotros ya existen muchas carreras de todo tipo, con excelente organización y sin inconvenientes. Si bien es un deporte riesgoso, no por ello debe aumentarse el peligro, sino que es indispensable hacer privar el buen criterio, a fin de que disminuyan los márgenes de inseguridad."

"Insisto —expresa, con relación a las medidas necesarias para aumentar la seguridad— en que es cuestión de terminar, después de tantos años de experiencia, con el abuso del número de carreras y con los circuitos reducidos. Los escenarios chicos sólo deben ser verdaderos autódromos, construidos con adecuada protección para el público, y con márgenes de seguridad para los pilotos."

"Debo agregar —dice por último Vashetto Blencio— que esta opinión es muy personal, sin querer con ello manifestarme en contra de ninguna institución, ya que la que presido debé tomar toda clase de recaudos para la seguridad de las pruebas por ella realizadas. Y tan es así que en nuestra *Subcomisión de automovilismo* se ha elaborado un *Plan de Seguridad* que es estricto, y que tratamos de aplicar con toda justeza." •

Caminos de acceso a Buenos Aires

ACABA de ponerse en circulación una nueva edición actualizada del Plano Caminos de Acceso a Buenos Aires, del Automóvil Club Argentino.

Este plano, abarca la ciudad de Buenos Aires, su zona conurbana y partidos limítrofes, con la red caminera principal, trazado y características de los distintos caminos nacionales y provinciales, kilometrajes, división política, plantas urbanas de las principales ciudades, índice de ciudades, pueblos y lugares, así como otros detalles de interés. Su precio de venta es de \$ 70 para socios y \$ 350 para no socios.

Celebración tradicional de las fiestas de fin de año

COMO es costumbre tradicional se efectuó en el salón de actos del A.C.A. la celebración de las fiestas de fin de año. La reunión que adquirió destacadas proyecciones congregó a todo el personal de la Entidad y durante la misma se puso de relieve el alto grado de camaradería reinante en todos aquellos que trabajan para el engrandecimiento de la entidad y de su obra de bien en beneficio de los automovilistas de todo el país. Presidió el acto el vicepresidente 1º en ejercicio de la presidencia, doctor Horacio C. Rivarola, y pronunció breves palabras referidas a las circunstancias el secretario de la Entidad, doctor Walter A. Saborido y a continuación lo hizo el señor Abel Ricci en representación del personal, en su carácter de secretario de S.U.T.A.C.A.

El presidente del club, doctor César C. Carman, ausente de la fiesta de camaradería, dirigió un mensaje al doctor Rivarola, y por su intermedio a todo el personal de la Institución. El mensaje del doctor Carman dice así:

"Circunstancias y razones que no he podido dejar de lado me impedirán acompañarlos en la celebración de este fin de año, con cuyo acto más que despedirnos de esos doce meses de tarea continuada, nos preparamos con regocijo y optimismo a afrontar a la que va a iniciarse.

"Por alguna razón oculta, pero que siempre está en la intimidad de tales celebraciones, invariablemente hay en

ellas un fuerte tono de esperanza, o mejor dicho, una casi certidumbre instintiva de que el año nuevo nos permitirá llevar a cabo todo lo bueno que no pudimos realizar durante el que se va. Y también todos nosotros, los que solidariamente estamos trabajando para que el Automóvil Club Argentino pueda cumplir su misión social y su destiño de gran organización al servicio del país, tenemos fe y confianza en que podremos realizar en 1968 los amplios planes que previmos para el desarrollo de nuestra Institución y el progreso de los hombres y mujeres que tan empeñosamente secundan nuestros esfuerzos, y especialmente en beneficio de nuestros socios y los automovilistas en general. Dios querrá, sin duda, que así sea.

En el acto de fin de año habla el secretario del A.C.A. doctor Walter Saborido.

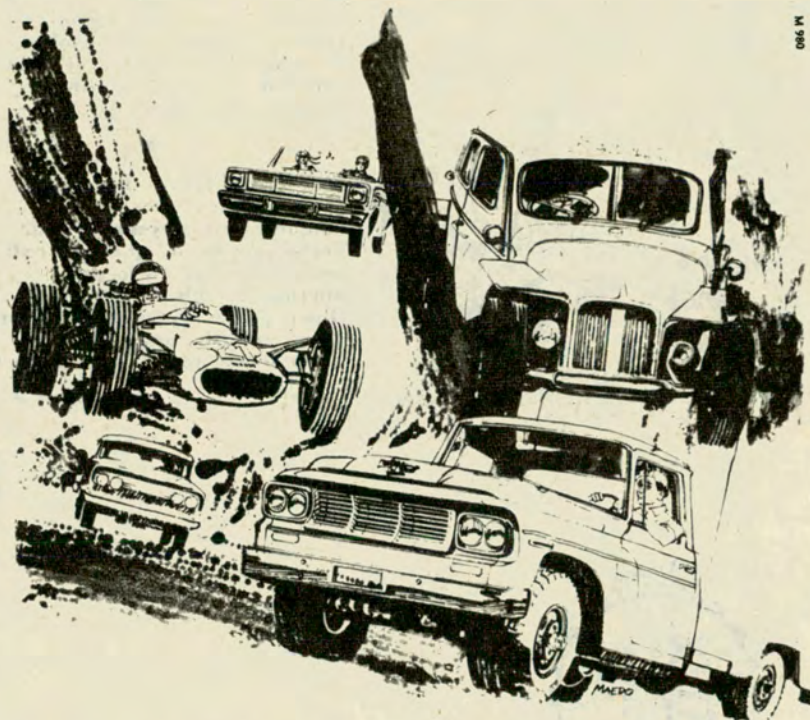
"Le ruego, mi querido amigo, quiera interpretar mis sentimientos de solidaridad y afecto ante los amigos, colaboradores y personal que se reunirán con usted para saludar al año nuevo, y le pido también que les transmita mis votos más cordiales para que sus aspiraciones y deseos puedan cumplirse con la mayor felicidad."

Jueves Turísticos A. C. A.

EN el mes de junio último se inició, con todo éxito, el ciclo 1967 de los "Jueves Turísticos A.C.A.", que en procura de fomentar el turismo organiza la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional. El ciclo fue clausurado el 26 de octubre.

Las amenas charlas ilustradas con diapositivas estuvieron a cargo del Ing. Hugo Correa Luna, Directora General de Museos, Arq. Isabel Padilla y de Borbón, Dr. Leonardo Cignoli, Prof. Rubén A. Cravero, Agregado Cultural de la Embajada de Indonesia, Sr. Wirjono Sastrohandoyo, Sr. Marcelo Mendieta, Canciller del Servicio Exterior Mexicano, señorita Nohemí Hernández Camargo; Coordinadora de Turismo de la Casa de Tierra del Fuego, Sra. Ilda N. B. Maiztegui de Figari; Representante de los Servicios Oficiales del Turismo Francés, Sr. Bernard Lelong; Cnel. (R) Raúl Gómez Fuentealba, Dr. Luis Petraglia e Ing. Hércules Nóbile, sobre los temas: "Parques Nacionales, presente y futuro", "Turismo en Buenos Aires", "Impresión de un viaje por Oriente —Japón y Mar de la China", "Salta colonial y poética", "Indonesia invita", "El poético Noroeste Argentino", "México, país cordial", "Viaje a Tierra del Fuego", "Un viaje por Francia en automóvil", "Belleza del Neuquén. Rincones poco conocidos" y "Brochazos de una vuelta al Mundo", respectivamente.

Cabe señalar la colaboración prestada por la Secretaría de Difusión y Turismo, Fondo Nacional de las Artes y embajadas extranjeras acreditadas ante nuestro país, mediante el material fílmico documental facilitado para estos fines.



EN CARRERA...
EN PASEOS...
EN VACACIONES...
EN TRABAJO...

LA MISMA SEGURIDAD:
FRENOS

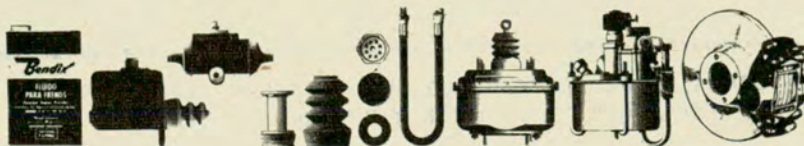
Bendix

preferidos por los VENCEDORES EN LAS COMPETENCIAS; por los FABRICANTES DE COCHES Y CAMIONES; por los CONDUCTORES y sus MECANICOS.

Todos exigen, para seguridad en cualquier circunstancia,

FLUIDO PARA FRENOS FRENOS HIDRAULICOS FRENOS DE POTENCIA FRENOS DE DISCOS

Bendix Los primeros en equipos originales y de reposición.





ENTREGA DE CREDENCIALES

El ex subsecretario de Economía de la Nación y actual presidente del directorio de Hidronor, ingeniero Raúl Ondarts (derecha), recibe del presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y del vocal titular, comodoro Ernesto E. Baca, la credencial que lo acredita como socio honorario de nuestra Entidad.



En una breve y sencilla ceremonia fue entregado al ministro del Interior, doctor Guillermo Borda (izq.), el carnet que lo acredita como socio honorario del A.C.A. Visitaron en la ocasión al secretario de Estado el presidente de la Entidad, doctor César C. Carman; el tesorero, señor Federico Lajud, y el miembro de la Comisión Asesora de Asuntos Jurídicos, doctor José Antonio Amuchástegui Keen.



El general Manuel Estol hace entrega al secretario de Comunicaciones, general Julio Tegliá, del carnet que lo acredita como socio honorario del Automóvil Club Argentino. Observa la escena el vocal titular de la entidad, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO.

INFÓRMASE SOBRE EL VEHICULO DE SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

EL TRANSITO EN LA CAPITAL FEDERAL Y LOS ACCIDENTES

LA Dirección de Seguridad de la Policía Federal Argentina ha dado a conocer un amplio trabajo sobre el tránsito metropolitano y sus accidentes, analizados a través de cifras estadísticas que fueron proporcionadas por la Dirección Judicial (Sección Estadística Penal y Contravencional). El trabajo presentado dice así:

Es idea generalizada que la tarea de confeccionar estadísticas respecto de los accidentes de tránsito es relativamente fácil, pues sólo se necesita sumar la cantidad de muertos y heridos y proporcionar los totales.

Las cifras, con clara y fría elocuencia, nos indican que el tránsito cobra actualmente en nuestro país más vidas que todos los desastres aéreos, pero los conductores de nuestro parque automotor no están sometidos a la rigurosidad y periodicidad de exámenes físico-psíquicos de los pilotos.

En el lapso que va desde el 1º de enero de 1960 al 31 de diciembre de 1966, en nuestra Capital Federal el tránsito público ocasionó 33.812 víctimas, de las cuales 2.175 fallecieron y 31.637 resultaron lesionadas de distinta consideración.

Nuestra población era en el año 1960 de 2.966.816 habitantes y los vehículos automotores patentados en la comuna capitalina ascendían a 256.939 unidades, así distribuidas: 1º) automóviles particulares, 141.293; 2º) automóviles de alquiler, 10.523; 3º) vehículos de carga en general, 56.653; 4º) vehículos para el transporte en común de pasajeros, 4.697; 5º) motocicletas y motonetas, 43.773.

Entonces había 11,54 habitantes por vehículo automotor patentado.

Al finalizar el año 1966 nuestro distrito federal presentaba la misma configuración física —en lo que a lo vial se refiere— que al término de aquel año, salvo algunas repavimentaciones hechas en avenidas de importancia, pero su población había ascendido, según cálculo estimativo, a 3.325.000 habitantes (incremento estimado: 358.184 habitantes) y los vehículos patentados alcanzaron a 305.138 unidades (incremento: 48.199 unidades), así constituidas: 1º) automóviles particulares, 159.089; 2º) automóviles de alquiler, 24.817; 3º) vehículos de carga en general, 68.927; 4º) vehículos para el transporte en común de pasajeros, 4.359; 5º) motocicletas y motonetas, 47.946.

Vemos entonces que mientras la población aumenta un 12,07 %, con una tasa promedio anual del 1,72 %, el parque automotor lo hace en un 18,76 % y su tasa media anual es del 2,68 % haciendo descender a 10,90 la relación habitantes por vehículo automotor patentado; la ciudad carece de vías rápidas, aumentan las áreas de conflicto a nivel, donde los conductores por un lado y los peatones por otro, incumpliendo las normas que rigen el tránsito urbano, dan el material necesario para el trabajo estadístico.

La comparación de los accidentes con víctimas durante el período antes mencionado fue el siguiente:

En 1960, homicidios, 271, y en 1966, 348, y lesiones, 3.386 en 1960, y 4.476 en 1966.

Actividades de la Cámara Argentina de Turismo

LA Cámara Argentina de Turismo, de la cual forma parte el Automóvil Club Argentino, ha programado su plan promocional para el año 1968, a fin de crear la verdadera conciencia turística y al propio tiempo debatir los puntos principales que atañen al turismo y las medidas más convenientes que debería adoptar la República Argentina para lograr de esta industria el máximo de provecho.

Con tal motivo la citada Cámara proyecta realizar en la ciudad de Buenos Aires una serie de charlas de turismo, cuyos puntos principales encarnarían los siguientes capítulos:

I. — Cómo preparar la integración turística nacional. El Estado Nacional y las provincias. La actividad empresarial. La estructura ideal.

II. — La conciencia turística nacional. Cómo se crea. Formas de mantenerla y acrecentarla.

III. — Estudio de las motivaciones y psicología general del turismo.

IV. — La publicidad como medio de promoción turística. El estudio del mercado. Objetivos a alcanzar. Medios a utilizar.

V. — La promoción del turismo nacional. Formas de la promoción. Sistemas promocionales al alcance del país.

Estas charlas se llevarían a cabo en los meses de: marzo, mayo, julio, septiembre y noviembre, en los lugares que oportunamente se establecerán.

Al mismo tiempo proyecta realizar reuniones en el interior, habiéndose

fijado en principio efectuarlas en Mar del Plata, en el mes de abril; en Mendoza en junio; en Bariloche en agosto; en Córdoba en octubre y en Puerto Madryn en el mes de diciembre.

Para estos debates, los temas que se abarcarán en cada región para la obtención de recomendaciones de interés general, serían:

I. — Estructuras turísticas locales. Su integración y participación en la estructura nacional.

II. — Motivaciones del turismo zonal.

III. — Promoción regional, nacional e internacional.

IV. — Necesidad y previsiones a satisfacer. Infraestructura. Conciencia turística: su promoción, Comunicaciones. Enseñanzas y formación turística.

En la Escuela de Mecánica del A. C. A.



Un aspecto de la ceremonia realizada en la Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino, con motivo de la entrega de los diplomas a los egresados. El acto fue presidido por el titular de la Entidad, doctor César C. Carman, a quien acompañaron miembros de la comisión directiva, invitados especiales, alumnos de la Escuela y numeroso público.



Hace uso de la palabra el señor José María Hermida, Coordinador General de la Escuela de Mecánica, con motivo de la entrega de diplomas a los egresados de los cursos de dicho instituto. Se encuentran, entre otros, el protesorero de la comisión directiva del A.C.A., escribano Roberto V. Vitale; el vocal titular, señor Héctor Aizpuri; el secretario, doctor Walter A. Saborido; el miembro de la Asamblea de Delegados, señor Juan Gaudino; el representante de la Asamblea de Delegados ante la Comisión Asesora de la Escuela de Mecánica, señor Víctor Coppoli; el miembro de la Comisión Asesora de la Escuela de Mecánica, ingeniero Roberto A. Cubillos; Gerente Técnico y de Estaciones del A.C.A., señor Raúl López Oleaga; y el secretario general de la Revista AUTOCLUB, doctor Manuel Goldstraj.

Homenaje al Dr. Bonardi

CON motivo de cumplirse el primer aniversario de la desaparición del doctor Silvio E. Bonardi, que fue miembro de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y Vicepresidente de la Entidad, fue descubierta una placa de bronce en la tumba que guarda sus restos como homenaje del Automóvil Club Argentino al ejemplar miembro de la Institución que tanto contribuyera a su engrandecimiento. Para destacar los méritos del extinto, habló el presidente de la Entidad, doctor César C. Carman.



Características de la banda de rodamiento de los neumáticos

LA compañía Goodyear ha proporcionado algunos datos interesantes sobre el diseño de la banda de rodamiento de los neumáticos.

El diseño de la banda de rodamiento de un neumático es algo más que una serie de formas geométricas decorativas. Es una banda de caucho científica y artísticamente diseñada que significa seguridad, performance, resistencia y moda, en una cubierta. La tracción es resultante del dibujo, que es la única parte del neumático que está en contacto con el pavimento y que proporciona resistencia al patina-

je y en el frenaje y tracción para la aceleración.

Estas y otras muy interesantes declaraciones, hizo el señor P. Drew, director del Centro Técnico Goodyear, ubicado en Luxemburgo. Agregó, luego, que cada centímetro de banda, y cada ángulo del dibujo, tiene su propia función integral. El tipo de compuesto de caucho usado en la banda tiene mucha importancia en el rendimiento de la cubierta. La banda es una estructura muy compleja, creada y probada cuidadosamente para satisfacer las necesidades del vehículo en el cual van a ser colocadas las cubiertas.

Goodyear combina el arte industrial, la experiencia en ingeniería, millones de millas de pruebas y las computadoras electrónicas para determinar el mejor diseño posible para cada cubierta. Los resultados obtenidos por las computadoras son colocados en una máquina dibujadora electrónica, que completa en pocos minutos el plano del diseño de la banda de rodamiento. Antes, esto requería el trabajo de todo un equipo durante varios días.

Algunos de los diseños incluyen elementos de distinto largo y diferente grado de inclinación para reducir el ruido producido por el neumático.

EL GENIO Y EL FACTOR HEREDITARIO

Nuevas investigaciones sobre biología hereditaria

La palabra *aptitud* es un concepto de muy amplia significación, que abarca toda una serie de propiedades del individuo. Existen aptitudes prácticas y teóricas, intelectuales y artísticas, pueden ser limitadas o universales, muy productivas o reproductivas, y muchos aspectos más. De la biología hereditaria de las aptitudes se ocupa una amplia investigación realizada por E. Zerbín-Rüdin, del Centro alemán de Investigación de Psiquiatría (Instituto Max-Planck), de Munich.

No existe duda alguna de que la capacidad de rendimiento está determinada por la herencia, pero como es natural, algunos factores correspondientes al medio ambiente juegan un papel también importante: una aptitud puede llegar a su completo desarrollo si contó con el medio adecuado, pero también se queda en segundo plano si éste no es el apropiado. Pero si lo que falta es la aptitud, el más favorable medio no puede ayudar absolutamente al individuo. Una prueba contundente de esta comprobación es el hecho de que la educación de muchos hijos adoptivos fracasa aún cuando se los rodee del ambiente más favorable para su desarrollo, mientras que, por el contrario, entre familiares consanguíneos en línea secundaria o terciaria se presenta la misma aptitud o aptitudes a pesar de que los ambientes en que se mueven son completamente distintos. Los mellizos uniovulares no sólo se parecen extraordinariamente en su aspecto físico, sino también en su nivel de de aptitudes y su talento; se puede comprobar exactamente el influjo del medio ambiente si se separa a estos mellizos desde su nacimiento, educándolos en distintos medios. Según las investigaciones de Newman y sus colaboradores, se pueden producir diferencias en el grado de inteligencia de hasta ocho puntos. Con ello hemos delimitado bastante claramente el influjo del medio ambiente y hasta dónde puede llegar.

La herencia

La importancia de la herencia aparece en casos de aptitudes especiales con claridad meridiana. Un ejemplo muy conocido es la familia Bach, a la que pertenecía un gran número de músicos; además podemos mencionar la familia de pintores Tischbein, la de poetas Seidel (Heinrich, Heinrich Wolf-

gang, Ina y Willy) o la de astrónomos Herschel, Schiller, Uhland, Mörike, Holderlin y Hauff, que estuvieron unidos por los lazos de la sangre.

Pero es muy poco corriente que una serie de aptitudes excepcionales pase directamente del padre o la madre a los hijos; casi siempre se saltan una o más generaciones, o éstas aparecen en una línea secundaria. De acuerdo con las innumerables combinaciones de la genética, la aptitud máxima viene a ser el resultado de un mosaico combinado exactamente de los factores hereditarios, relación que muy pocas veces vuelve a darse en la misma forma entre los descendientes de la misma familia. La calidad de cada una de las piezas del mosaico seguirá existiendo, pero su composición varía. Por regla general, los sucesores de los genios suelen ser personas inteligentes, pero muy pocas veces cuentan con las extraordinarias aptitudes de sus padres. La mayor parte de las veces, los individuos con aptitudes extraordinarias proceden de familias con el correspondiente nivel, pero es sabido que existen excepciones a esta regla. Un ejemplo de ello es el arqueólogo Johann Joachim Winckelmann que descendía de una familia muy pobre en todos los aspectos; en el árbol genealógico de Robert Schumann no se encuentra ni un antepasado con aptitudes musicales. Ni ninguno de los ocho hijos Schumann tenía talento para la música, a pesar de que se había casado con una extraordinaria pianista.

Relación de aptitudes

De extraordinario interés son las investigaciones en familias en las que los retoños han aprobado el examen final de bachillerato con un diez o un siete. La relación de aptitudes suele ser muy semejante, ya que incluso los bachilleres de un talento no muy notable forman parte, comparados con aquellos que no tienen dotes para los estudios superiores, de la crema intelectual. Los padres de estos alumnos fueron distribuidos en cinco grupos sociales. En el grupo superior (académicos, altos funcionarios, empresarios y otros) se contaba el cincuenta por ciento de los padres de bachilleres con un 10, y un 48 por ciento de los calificados con un siete.

La proporción de padres de gran talento es bastante alta, según estos re-

sultados. Además se da el caso de que un número relativamente alto de estos bachilleres tiene en su familia un pariente de dotes extraordinarias; entre los buenos alumnos, su número era superior al de la relación entre los menos buenos. Si calculamos, según la regla hallada por Francis Galton, que entre cuatro mil personas se encuentra uno que es portador de cualidades excepcionales, se puede decir que entre los padres de los estudiantes con la mejor nota se da esto en 460 casos y 370 en el del de los menos buenos; entre los hermanos de los primeros 271 casos, y entre los de los otros 165; entre los abuelos, las cifras correspondientes son de 130 a 198. Entre los estudiantes con buenas notas se registró un gran número de primer o segundo nacido; todavía no se pudo hallar una explicación convincente para ello. Es posible que el primero o segundo hijo sea atendido más cuidadosamente por los padres que los restantes, nacidos después, pero también podría ser que el cuerpo de la madre dé a los primeros hijos reservas físicas y psíquicas. Pero hasta ahora, estas teorías se quedaron en hipótesis.

El italiano César Lombroso, un antropólogo muy conocido en sus tiempos y que vivió entre 1836 y 1909, y otros investigadores son de la opinión de que existe una relación directa entre genio y locura. ¿Es cierto? Recientemente se demostró que el número de casos de esquizofrenia y manías depresivas entre personas de gran talento es muy reducido. Es cierto que entre ellos se encuentran muchos tipos estrafalarios, pero ello no es prueba de que exista relación alguna entre el talento y la locura.

Numerosas investigaciones demostraron una y otra vez que, por regla general, un niño cuenta con mayor capacidad mental cuanto más alta sea la capa social de la que procede. Pero las altas capas sociales, relativamente pequeñas en número, no están en disposición de producir un gran número de hombres de gran talento, teniendo en cuenta la complejidad que cobra con los años la vida moderna. La capa más numerosa, "la pequeña clase media" (maestros, artesanos, funcionarios medios y otros), así como los trabajadores especializados y empleados, presentan un fructífero suelo para los futuros talentos. Aquí se cuenta con extraordinarias reservas de aptitudes, mientras que las clases altas se esfuerzan, según demuestra la experiencia, por enviar a las escuelas superiores a cada uno de sus retoños que presente alguna aptitud, aunque sea muy poca. •

«PRIMER PREMIO DE LA MONTAÑA 1968»

otra vez primero FIAT

vuelve a demostrar que es imbatible en la montaña y el coche preferido en la Argentina

**1º ABSOLUTO EN
TODAS LAS CATEGORIAS
CARLOS REUTEMANN**



PRUEBA DE SUFICIENCIA CON UN CONCENTRADO DE MOLYKOTE

BAJO normas reglamentarias SAE y en banco de prueba instalado a tales fines, Purolator Argentina S. A., empresa fabricante de filtros para el automotor, ha efectuado ensayos y comprobaciones utilísimas con un concentrado de sólidos de Molykote, de Dow Corning Argentina.

Durante 30 minutos se hizo circular el fluido por el banco de prueba mencionado. Al cabo de ese tiempo se comprobó que las partículas de disulfuro de molibdeno que contiene Molykote

no influyen en la saturación del papel filtrante ni tampoco son retenidas por éste, lográndose como dato complementario la observación de que el aceite con el aditivo incorporado facilita el paso del fluido por el filtro.

NSU RO 80 FUE EL AUTO DEL AÑO EN HOLANDA

EL rey de los autos de 1967 ha sido el RO 80 de la fábrica NSU de Heilbronn. Este es el veredicto que 44 famosos periodistas, expertos en el ramo, procedentes de 12 países lanzaron en el quinto concurso "Auto del año", organizado por la revista espe-

cializada holandesa "Auto Visie". Es la primera vez, desde que existe el concurso, que una marca alemana gana este trofeo. El auto NSU RO 80, con motor de pistones de rotación Wankel, obtuvo 197 de los 220 puntos posibles, o sea un 89,5 % de los sufragios. En segundo lugar quedó el Fiat 125, con 133 puntos delante del Simca 1100, con 94 puntos, el Vauxhall Victor, con 43 puntos, y los Opel Commodore y Honda 600, con 22 puntos cada uno. (De Tribuna Alemana")

NEIMAN ARGENTINA HA INAUGURADO SU NUEVA PLANTA

NEIMAN Argentina S.A.I.C.A.I. se ha trasladado a su nueva planta industrial, ubicada en la calle Hipólito Yrigoyen 4747, Florida, F.C.N.G.B.

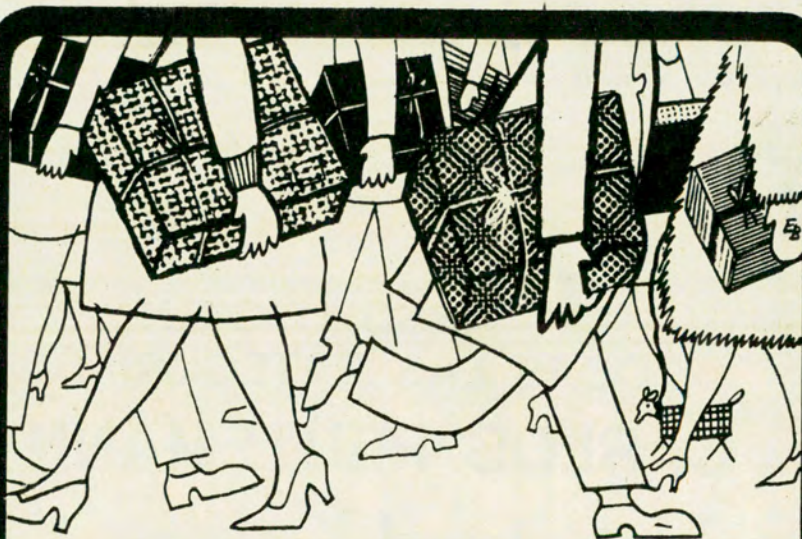
El service, mantenimiento y llaves de los usuarios, concesionarios y talleres se efectúan en la calle Crámer 3065, Capital Federal, de 8 a 17 horas.

UNA TARJETA DE NAVIDAD CANTADA

GENERAL Motors Argentina envió este año un mensaje de Navidad que reunía cuatro villancicos argentinos. Se trata de una tarjeta sobre, decorada por el ilustrador Roberto Páez, en cuyo interior se incluyó un disco de 33 rpm. con temas navideños. El disco, realizado en el sistema de discos flexibles "Fonorama" fue producido por CBS Columbia y contiene las siguientes grabaciones: "Temas de villancicos", por "Los niños riojanos Flor de Cardón"; el ballecito "Retofito de laurel", por "Los Indianos", con "Milo" y su conjunto; "En un burrito orejón", por "Los Jarilleros", con Waldo de los Ríos y su orquesta, y la zamba "Tristeza de Navidad", por Jorge Cafrune.

CAMBIOS EN RCA VICTOR ARGENTINA

CON motivo de haber dejado de pertenecer a RCA Víctor Argentina el señor Jorge Fígoni, el Departamento de Propaganda y Difusión de esa empresa ha quedado integrado en la siguiente forma: Jefe de propaganda, señor Carlos Alberto Garbarino; jefe de difusión en Capital, señor Jorge Zeron; jefe de difusión en el interior, señor Ricardo Pereira, y jefe de arte, señor Luis Bálsamo.



BENEFICIESE!

con los
descuentos que
les otorgan las

CASAS ADHERIDAS

al

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

utilice sus
servicios o efectúe
sus compras
en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS
DEL A.C.A. LA NOMINA ACTUALIZADA

PUBLICIDAD A. C. A.

ARONDE
VDT

SIMCA

REPUESTOS Y 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

SIAM DI TELLA



GERSIL

FORD FALCON

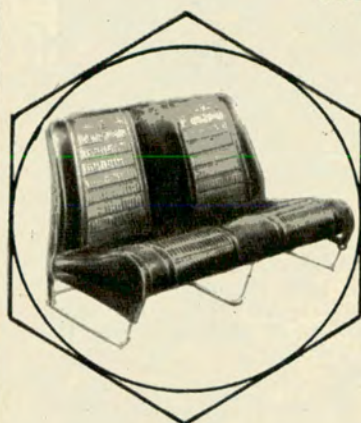


REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

VENTAS POR
MAYOR Y MENOR

NAZCA 1269 - Cap. Federal
T. E. 59-2656

VISTA DE "TUERCA" A SU CITROEN!...



con el nuevo:
TAPIZADO

DEPORTIVO "O.P."

Realizado en tela de nylon
y plástico o totalmente en
plástico:

- Diseño moderno y depor-
tivo.
- Amplia gama de colores.
- Confort "elástico".
- Colocación en el día.

Para que se
"sienta" cómodo

**TAPIZADOS
avenida**

S.A.C.I.P.

Lo esperamos
con su Citroen, en:

Créditos hasta 10 meses
con CREDIBONO-CREDIFE
VILLA MARTELLI:
AV. MITRE 88/94 . Tel. 740-7446/3342
CAPITAL - BERUTI 2813 - TEL. 82-0375

DOMINGO PERRI Y CIA. S.R.L.

Reparaciones de Ciguenales y
Rectificaciones de Cilindros



D.K.W.

repuestos y Auto Union
accesorios Institec - Graciela
Exposicion y Ventas:
Av. Córdoba 6260 - T. E. 54-6781

LA COMERCIAL

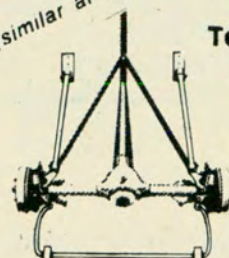
FORD - TAUNUS
FALCON Y F 100/900

repuestos para
autos y camiones

WARNES 1155/57

T. E. 55-1259
Buenos Aires

NUOVO
ESTABILIZADOR
PARA RAMBLER
(similar al Torino 380W)



Con
Tensores
**TWO
LINK
BAR**

Coloque hoy mismo en su Rambler
550, 660 y 990 del año 1963 en
adelante el extraordinario sistema de
estabilización, totalmente garantido, que
fabrica, distribuye y coloca

Envíos al interior

TORIKA

Av. de los Incas 5333
T. E. 52-8977 - Cap. Fed.

Zonas disponibles
para revendedores.



ACCESORIOS PARA
AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO Y
DE COMPETICION

Fabricación
de consolas
especiales
Palancas
al piso



Cnel. Ramon Lista 5172
T. E. 53-7130 Buenos Aires



CASA

Descuentos especiales
a Socios del A. C. A.

neumáticos

Standard y deportivos
Todas las marcas

Existencia permanente de
FATE TM
PARA ALTA VELOCIDAD

fate O

FURLANI s.c.a.

Independencia 1841 - Tel. 37-6355

Service - Asesoramiento
Estacionamiento interno

POTENCIA QUE ES "SEGURIDAD"!...

FRENOS DE POTENCIA

Sylvania

• Fabrica y garantiza:

CLEMENTE MARTIN Y HNO.

• Saavedra 725 - Tel. 13112 - San José (Guaymallén)
MENDOZA

• Depósitos:

Salta 1055 Dto. "P" - Tel. 27-1920 - Capital Federal

• Luis M. Barragan:

Santa Cruz 3578 - Mar del Plata



El servo-freno de mayor potencia,
adaptable a todas las marcas de
autos y pick-up.

Autoclub informa

Al periodismo nacional fue presentado el nuevo "Ford Falcon Rural"



La Rural Falcon Futura que fue presentada al periodismo y a la que nos referimos en esta nota.

FORD Motor Argentina S. A. presentó una nueva unidad que se suma a la completa línea de automóviles y camiones actualmente en producción. Se trata del Falcon Rural, fabricado en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, por técnicos y operarios argentinos.

La presentación tuvo lugar en los salones del Golf Municipal de Palermo, y contó con la presencia de altos ejecutivos de la empresa, ingenieros y técnicos y los representantes del periodismo, a los que estaba dedicada la reunión.

Sobre la sólida y ya tradicional estructura del Falcon, la Rural ofrece una mayor cantidad de posibilidades de uso, tanto en la ciudad como en el campo. Su diseño es la respuesta a un vasto estudio del mercado automotriz local como así también a las variadas características de nuestra red vial. La versatilidad del nuevo modelo se puede apreciar en sus dos tipos: Rural Falcon De Luxe (para seis pasajeros) y Rural Falcon Futura, con asientos delanteros individuales para cinco pasajeros. En ambos casos la capacidad de carga es del orden de los 250 kg, y el asiento trasero es totalmente rebatible, permitiendo así un fácil acceso y un mayor aprovechamiento del espacio disponible. Entre los detalles de confort merece destacarse el mecanismo levantavidrio eléctrico de la puerta trasera, accionada con una llave desde la misma puerta, o bien desde el tablero por control remoto. Este equipo es opcional en el modelo De Luxe, y normal en el Futura.

"La más eficiente durante 1967"

Los señores Miguel Bonasso y Alberto E. Linares, jefe de prensa y gerente de Relaciones Públicas de General Motors Argentina, reciben sendos obsequios del presidente de API-CA, señor José Vazeilles. Esta asociación, que agrupa a redactores de automovilismo de los principales diarios y revistas del país, premió a la Oficina de Prensa y Relaciones Públicas de la mencionada empresa como "la más eficiente de la industria automotriz durante el año 1967".

Ya funciona un controlador electrónico de semáforos

En General Richieri y Gao-na, partido de La Matanza, su intendente, el Coronel (RE) Luis Raúl Fabbro, ha puesto en funcionamiento el primer controlador electrónico en sistemas de "semáforos".

Este controlador tiene, además, el mérito de haber sido hecho totalmente con técnicos y materiales argentinos, y es el primero que se aplica en el país.

Piccardo premia a los vencedores



El doctor Juan Martín Oneto Gao-na, presidente de la Manufactura de Tabacos Piccardo, con los adjudicatarios de los tres premios del "Campeonato Automovilístico de 1967, Nuevo Cigarrillo Florida", instituido por la mencionada empresa. Copello recibió un millón de pesos; quinientos mil, Gradassi y doscientos cincuenta mil, Casá.



Funcionó una vez más la colonia infantil de General Motors



Un aspecto de las múltiples actividades recreativas y formativas que realizan los hijos de los empleados y obreros de General Motors Argentina en la colonia de vacaciones de la empresa.

TODOS los veranos, desde hace cuatro temporadas, desarrolla sus actividades la colonia de vacaciones de General Motors Argentina. Congrega a hijos de obreros y empleados de la empresa en el parque contiguo a la planta industrial.

La característica fundamental de esta colonia, que se realiza en dos turnos, es que no limita su actividad a los aspectos meramente recreativos. Desde las 8.30 hasta las 17.30 se desarrolla un programa de gimnasia, deportes, juegos, folklore argentino, jardinería, baños, teatro y manualidades. Estas incluyen miniaturas de pueblos y ciudades que los niños realizan sólo con materiales que hallan en el parque como piedras, hojas y barro. El parque también es rica fuente para realizar herbarios e insectarios.

Al mediodía los acampantes almuerzan en el comedor de la fábrica con sus padres, continuándose de esta manera la mesa familiar.

Convenio Segba-Mercedes Benz

HA sido suscripto recientemente un contrato de intercambio de energía entre SEGBA S. A. y Mercedes-Benz Argentina S. A., para el aprovechamiento integral de la usina termoeléctrica que esta última empresa tiene instalada en su centro industrial de González Catán, a la altura del kilómetro 43,5 de la Ruta Nacional N° 3.

El contrato fue suscripto por los señores William A. Mosetti y Werner Bischoff, director y apoderado, respectivamente, de Mercedes-Benz, y el ingeniero Aníbal L. Blanco y el señor Armando G. Ayan, gerente comercial y subgerente de Clientela Especial, en representación de SEGBA.

El presidente de Ford en nuestro país



Cumpliendo una nueva etapa de su gira por distintas naciones del Continente ha sido huésped de nuestro país el señor Arjay Miller, presidente de Ford Motor Company, a quien vemos aquí en momentos de su arribo a Ezeiza, en compañía del señor Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina. El señor Miller reiteró su satisfacción de visitar por segunda vez la Argentina y poder comprobar el extraordinario grado de desarrollo de nuestra industria automotriz, comparable con las más avanzadas del mundo.

Plavinil premió a los campeones



El vicepresidente de Plavinil Argentina S. A., ingeniero José A. Rocha, hace entrega de los premios instituidos por esa empresa a los volantes mejor clasificados en el Campeonato Argentino de T. C. 1967. Correspondieron \$ 800.000 a Eduardo Copello, \$ 400.000 a Héctor Luis Gradassi y \$ 200.000 a Eduardo Casá.

Organizase el VI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito

EN el Gran Hotel Provincial de Mar del Plata, entre los días 25 y 30 de noviembre próximo, tendrá lugar el VI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, cuya Comisión Organizadora está integrada por el Automóvil Club Argentino, Asociación Argentina de Carreteras, Cámara Argentina de la Construcción, Centro Argentino de Ingenieros, Comisión Permanente del Asfalto, Comisión Permanente del Equipo Vial, Consejo Vial Federal, Dirección Nacional de Auto-transporte, Dirección Nacional de Turismo, Dirección Nacional de Vialidad, Dirección Provincial de Vialidad de Buenos Aires, Instituto del Cemento Portland Argentino, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Policía Federal Argentina, Primeras Jornadas Intercomunales de Tránsito, Sociedad Rural Argentina, Touring Club Argentino y Unión Industrial Argentina.

Obvio resulta destacar los beneficios que para la labor vial pueden derivarse de una reunión de esta naturaleza, ocasión para hacer un análisis de lo que se ha hecho y se proyecta hacer en la Argentina en la materia, y de considerar los avances de la técnica caminera y del tránsito, no sólo de nuestro país sino también del extranjero, con la contribución para esto último de distinguidos especialistas de otros países, que, como en anteriores ocasiones, asistieron a estos Congresos no obstante su carácter nacional.

Muchos coches Fiat andan por el mundo

INFORMO la Delegación Fiat para América latina que Fiat de Turín ha alcanzado el cuarto lugar en la industria automotriz internacional durante 1967, constituyéndose en la empresa de mayor producción fuera de los Estados Unidos.

Fiat produjo 1.335.000 vehículos, más 240.000 fuera de Italia.

De Alaska a Brasil en un coche Ford



El periodista William Carroll, especializado en automovilismo en Hollywood, junto al coche Mercury Cyclone 1968, con el que cumplió el viaje "Aventura Alaska-Brasil" en compañía de su esposa. Durante cuatro meses viajaron por las rutas más difíciles del hemisferio occidental, habiendo permanecido el motor en funcionamiento durante todo ese tiempo sin interrupción.

Organiza la Cancillería un gran concurso fotográfico

ARGENTINA al Mundo es el nombre del Primer Certamen Nacional de Fotografía organizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Fondo Nacional de las Artes y la Federación Argentina de Fotografía.

Pueden participar todos los fotógrafos aficionados o profesionales, sin distinción de nacionalidades, con fotografías de carácter especialmente documental y coincidirá con la III Convención y Bienal Americana de Fotografía, que se realizará en nuestro país en abril próximo.

El tema de las obras será la Argentina, en sus más amplias y variadas posibilidades, debiendo elevar gráficamente el concepto y conocimiento de nuestro país en el exterior. Asimismo el material seleccionado ilustrará el libro "Argentina".

Se otorgará un "Gran Premio Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, y Fondo Nacional de las Artes", de ciento cincuenta mil pesos y medalla a la mejor fotografía del certamen y dos secciones: fotografías monocromas y fotografías color directo, y una sección especial: diapositivas color, con premios que oscilan entre los cien mil y tres mil pesos.

El número de premios del certamen será de cuatrocientos setenta y cinco en total, pudiendo el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto adquirir las presentadas en la suma de cinco mil pesos cada una y mil quinientos las diapositivas.

Ayuda Ford a un enfermo cardíaco



El señor Lorenzo A. Blanco, gerente adscripto a la presidencia de Ford Motor Argentina, hace entrega de una importante donación para la adquisición de un marcapaso para ser ubicado en el corazón del señor Nicandro Rodríguez, en reemplazo de otro, cuya vida útil se estaba agotando. El acto se efectuó en el hospital Argerich con la presencia de miembros de la C. D. de Caritas, del paciente beneficiado por la donación de Ford y de familiares del mismo.

Autoclub informa

VIENE DE LA PAGINA 127

**M.S.M. Importadora
representa a Vendervell**

LA conocida firma inglesa Vendervell Products Ltd., fabricante de los cojinetes de biela y bancada de ese nombre, ha designado representantes y distribuidores exclusivos para la República Argentina a la empresa M. S. M. Importadora S. A. C. I., de Sarmiento 2702, Capital.



El señor José Francisco Martínez, presidente de la empresa Proyectores Argentinos, durante la demostración efectuada en el Autódromo Municipal acerca de los faros a yodo.

Efectuóse una prueba en el autódromo

EN vísperas del pronunciamiento gubernamental sobre el definitivo ordenamiento legal de la industria automotriz y la nueva ley nacional de tránsito, tuvo lugar en el autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con fines de esclarecimiento técnico de aspectos vinculados a la cuestión, una demostración práctica comparativa de los sistemas de iluminación de automotores fundados en principios científicos diferentes y cuya normalización legal mereció profundos estudios en otros países del mundo.

La experiencia fue seguida con interés por funcionarios nacionales de la Dirección Nacional de Industrias, de la Provincia de Buenos Aires, de la Municipalidad de Buenos Aires y por miembros de la Comisión Nacional de Estudios de la futura ley de tránsito que nuclea en su seno a representantes del Automóvil Club Argentino, del Touring Club, de organismos oficiales, de Vialidad Nacional, Gendarmería, Policía Federal, etc. También asistieron integrantes de la Comisión de Estudios Técnicos, creada por iniciativa de la Asociación de Fabricantes de Automotores, cuyas comisiones de trabajo la integran técnicos de todas las empresas terminales y directivos de las cámaras específicas de esa rama industrial. La demostración se cumplió también ante representantes de la prensa especializada.



**Asegure seguridad
para los suyos...
Asegurándose Ud.**

**SEGURO DE VIDA
COLECTIVO**

SIN EXAMEN MEDICO

- DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE.
- INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE.
- BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD

HASTA 40 AÑOS \$ **2.000.000.-**

DE 41 A 45 AÑOS HASTA \$ 1.700.000.-

" 46 A 50 " " " 1.200.000.-

" 51 A 55 " " " 700.000.-

" 56 A 60 " " " 400.000.-

" 61 A 65 " " " 250.000.-

\$ 2.- MENSUALES POR CADA \$ 1.000.- DEL CAPITAL ASEGURABLE, EN CUOTAS TRIMESTRALES

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As.

Concurso fotográfico sobre Neuquén

LA Dirección Provincial de Turismo del Neuquén ha organizado un concurso fotográfico internacional, abierto a todos los aficionados y profesionales, a fin de exaltar las bellezas naturales, las propiedades curativas de sus termas y las actividades turísticas de esa provincia. Las obras podrán presentarse hasta el 30 de abril próximo, habiéndose destinado para premios la cantidad de 210.000 pesos, plaquetas, medallas y diplomas.

Campeones porteños de Regularidad



Los volantes Guillermo Vaccare y Miguel A. Yasky, que por cuarta vez consecutiva se han clasificado ganadores del Campeonato Porteño de Regularidad que organizó y fiscalizó el Club Argentino de Regularidad.



BUENOS AIRES NOCTURNO

RESTAURANTES - NIGHT CLUBS

El Tirolés

CARLOS KLEIN S.R.L.
Un pequeño rincón de
Alemania en el
Barrio de San Telmo
Abierto las 24 horas
PLAYA DE ESTACIONAMIENTO
CHILE 274 34 - 5410



COCKTAIL DANZANTE
DE 18 A 4 HORAS

Donde reina
la alegría

**Helen
Club**

LAPRIDA 1423 T. E. 83 - 7930

NO SE PIERDA...
UN **OASIS - MUNICH**
LO ESPERA...
Avda. DEL LIBERTADOR 7522 - esq. Republiquetas

MUNICH
BUENA CERVEZA Y LA
MEJOR ATENCION



Tel.: 70-6420
PRECIOS DE FACIL LECTURA
Y DE MUY GRATA
DIGESTION



CBS
Agasajo
a "Los
Panchos"

La compañía de discos CBS Columbia ofreció un agasajo a los artistas Alfredo Gil, Jesús Navarro y Enrique Cáceres, integrantes del trío mexicano "Los Panchos", a los que vemos en la foto, con motivo de su nueva visita a nuestro país.

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

bamboche
AIRE ACONDICIONADO
¡Carnaval 1968!
AV. RIVADAVIA 7248
TELEFONO 612 - 5703

CONFITERIA - SERVICIO LUNCH - FIESTAS - TERRAZA MUNICH
Los Panchos - Pepe Biondi - Dúo de Dos - Los 5 del Ritmo -
Mr. Chasman y Chirolita.

TODO ESTO Y 20 SHOWS MAS LES OFRECE **bamboche** LA
CONFITERIA MAS IMPORTANTE DE SUD AMERICA - ¡VISITELA!

AUTOCLUB: CAMPING,

PARA los que han demorado sus vacaciones —ya sea con el objeto de aprovechar la rebaja hotelera, la liberación de los campings, las playas sin ha-

cinamiento o por otros motivos— y también para los que gustan efectuar reconocimiento turístico —con la finalidad de conocer nuevos lugares a fin de pro-

En Belgrano,
HOLM es servicio

Kodak
de revelado



Tráiganos sus rollos de películas Kodacolor, Ektachrome y Kodachrome. Serán procesados en los Laboratorios Kodak. Aquí mismo, en Buenos Aires. Rápidamente y con calidad garantida Kodak. Además, películas a precios netos, envíos aéreos de Kodachrome sin cargo y para los socios del ACA, precios especiales en

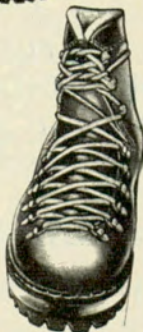
HOLM Amenábar 1380 - T. E. 73-9186
(sin problemas de estacionamiento)



Adherido a Crédito
Universal



FABRICANTES



calzado de alta
montaña "sky" y
antártico"

línea completa
"sport y de vestir".

camping
bolsas de dormir
carpas-anoraks-
mochilas.

ropa para sport.
turismo

artículos de pri-
merísima calidad

Marasco y Speziale

PASCO 765 - T. E. 48-3418 - Bs. As.

CLAROMECO

NUEVA ZONA DE RIQUEZA ICTÍCOLA

Por R. V. RODRIGUEZ REYNOLDI

Para Autoclub - Foto de Víctor Dubovik

gramar con acierto la futura recreación veraniega—, aún quedan dos períodos propicios: la primera quincena de marzo —con templada y estable temperatura— y la Semana Santa en abril —con agradable clima fresco—, que se pueden concretar con el nuevo centro de interés que ha surgido en el turismo playero: Balneario Claromecó.

Distante 562 km de la Capital Federal, el itinerario vial es el siguiente: 496 km por la ruta 3; 13 por la 228, y por la provincial 73 —ancha franja de tierra firme y partes entoscadas—, 55 km que, recientemente han sido licitados

para su pavimentación. Asimismo, se puede llegar en ómnibus o tren hasta Tres Arroyos y luego continuar con los microómnibus del servicio local, con doble viaje diario.

Claromecó es un balneario de vieja data pero que ahora se está remozando firme y gradualmente. En estos momentos se están construyendo 35 modernas viviendas —que vendrán a engrosar los 700 edificios existentes—; se ha cambiado el tendido telefónico y ampliado el servicio del mismo; mediante la activa actuación de la Delegación Municipal —a cargo del Capitán de Marina (R) Eberto M. Viñes—, se con-

Un aspecto de la tranquila playa de Claromecó a que hace referencia la presente nota.



CAZA Y PESCA

tinúan colocando las 60 columnas para el alumbrado público a gas de mercurio, prosiguiéndose el entoscado y cordón-cunetas de diversas calles y, en la presente temporada, quedó habilitado el *camping* municipal, compuesto de 5 Has. densamente arboladas en sus bordes, con amplios lugares para estacionar y maniobrar automóviles, colocar carpas y ubicarse con entera comodidad; flamante edificio para servicio de bar, restaurante, despensa, gran parrilla y baños públicos. El acceso e identidad de los acampantes es controlado y todo se desenvuelve bajo rigurosas reglamentaciones oficiales sobre higiene, sanidad, observancia de buenas costumbres y respeto a las horas de descanso. En resumen: un ejemplo de organización en campamentos de entrada gratuita. Y como perspectiva alentadora, existe la inquietud por parte de las autoridades locales, de solicitar al Vivero Forestal 20 hectáreas para satisfacer la creciente demanda de los automovilistas, que llegan con deseos de hacer vida al aire libre en un ambiente de natural tranquilidad.

El Balneario Claromecó, de amplísimas playas, con arenas impregnadas de hierro y orillas algonadas de yodo—donde hay abundancia de almejas—, está reconocido como zona de riqueza ictícola, con arriemes de abundantes cardúmenes de peces—donde descuella la preciada corvina negra—, en los Saltos de Piedra. Por otra parte, tiene otros atractivos complementarios, como ser: el Faro, la Gruta, la doble Cascada del triple arroyo homónimo—marginado de altos eucaliptos y techos de tamariscos escobillando el suelo—, la villa Dunamar—balneario vecino con espléndidas playas, cebrados médanos, alamedas de pinos y quebrada topografía— y una estación Dunicola que abarca centenares de hectáreas, forestadas con pinos, eucaliptos y moyapurum, donde, por estar prohibida la caza, proliferan las más variadas y coloridas especies de pájaros, en tanto que las liebres juegan como conejos...

A su vez, en el Balneario se alquilan lanchas para paseos marítimos o pesca deportiva; caballos para practicar la equitación, y botes para incursionar por

En la exposición más natural, la línea completa

Dionero

CARPAS - ART. DE CAMPING - CAPOTAS
H.P. Camou complementos deportivos - náutica.

ATENCIÓN DIARIA DE 9 A 21 HS. EN

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

TRAILER MOCHILERO QUAGLIA Y CIA.

Patente Argentina N° 15921

EN DOS MODELOS

Totalmente contruidos
en chapa y
caños de acero.

Suspensión con
elásticos
y amortiguadores
hidráulicos. Cocina
con dos hornillos.

- Tanque de agua
- Dos colchones de espuma de goma con fundas
- Dos mesadas
- Porta garrafa de 10 Kg.
- Capacidad seis personas.



FINANCIACION

BARCALA 1085 - T. E. 653-4718
RAMOS MEJIA (Pcia. Bs. As.)



CARPAS "LA CABAÑA"

A la vanguardia en:

- CALIDAD
- FUNCIONALIDAD
- BELLEZA y
- CONVENIENCIA.. Véalas y consúltenos

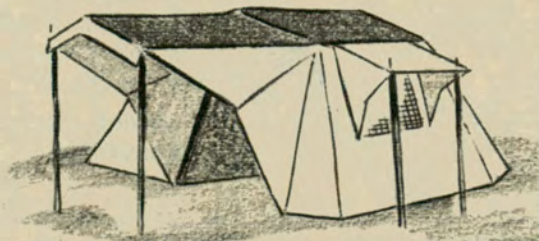
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ATENDEMOS PEDIDOS DEL INTERIOR DEL PAIS

CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW -
TRAILERS - MOCHILAS - COLCHONETAS - BOLSAS
DE DORMIR - ANORAKS - CASAS RODANTES... y
todo lo necesario para el

CAMPING FAMILIAR

Somos fabricantes de la nueva línea de CARPAS "LA CABAÑA", presentadas en variados modelos TRADICIONALES y BUNGALOW.



CREDITOS A SOLA FIRMA EN:

BME. MITRE 1500 BUENOS AIRES



DALMIRO CUTILLO
La Peña del Deportista S. C. A.

Línea completa en Camping, Caza y Pesca.
Taller altamente capacitado para todo tipo de armas.
Venta de armas para caza mayor.

CREDITOS
BELGRANO 1205 — Buenos Aires

ESTACIONAMIENTO GRATIS EN:
Belgrano y Salta y Salta y Moreno

EQUIPOS COMPLETOS DE CAMPING

BOLSAS de DORMIR, ANORAKS, MOCHILAS Y TODOS LOS DEMAS COMPLEMENTOS

CREDITOS Descuentos a socios del A.C.A.

LA CARPA Sport Alquiler de equipos

Avda. Musconi 3446 - T. E. 50-8208 - Bs. Aires

FABRICA DE
carpas y mochilas
ventas por mayor y menor



25 años de experiencia fabricando, en la Argentina, carpas tradicionales y bungalow.

TAMBIEN: venta de telas con asesoramiento completo sin cargo para que Ud. confeccione SU carpa.

SERVICE COMPLETO SIN CARGO

CIA. LONERA ARGENTINA

Montevideo 255
tel. 35-1900
Capital

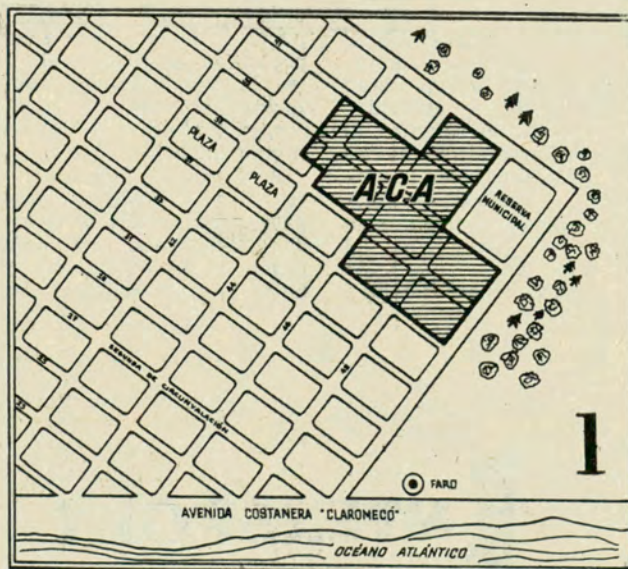
el arroyo en busca de las saltarinas lisas o de una saturación de quietud.

Y como mejor corolario, se sugiere regresar con alguna de estas dos variantes: desandar la precitada ruta 73, tomar la 228 —pasando por Necochea y Miramar— para empalmar con la 2 en Mar del Plata, o bien: en la 228 seguir hacia Tres Arroyos para encontrar la 3, desviándose en Juárez por la ruta 74 para visitar Tandil y tomar la ruta 226 hasta Azul, donde se tomará la 3 que finaliza en la Capital Federal. •

Pesca del surubí en Reconquista

El club de Caza y Pesca Reconquista, de esa localidad en la provincia de Santa Fe, desarrolla intensas actividades deportivas y turísticas en el extenso parque natural de las inmediaciones, el cual está formado por el conjunto de brazos del río Paraná, que incluye un extenso archipiélago. Este grupo de islas formado en especial por el río San Gerónimo y sus afluentes Correntoso, Paraná Miní, Amores y muchos más, es un pesquero de inagotables reservas.

IMPORTANTE EL A.C.A. EN





DONACION PARA CLAROMECO

1 En el plano de Claromecó están señaladas las once hectáreas que fueron donadas por la firma Balneario Claromecó S. R. L. al Automóvil Club Argentino, y se aprecia la magnífica posición del nuevo camping.

2 La señora Carmen Lange de Cier y el doctor César C. Carman durante el acto de firma del boleto por el cual se concretó la transferencia al Automóvil Club Argentino de las once hectáreas en Claromecó.

3

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman se dirige a los concurrentes al almuerzo realizado en Claromecó, después de concretada la transferencia de las once hectáreas cedidas a la Institución para instalar un camping.

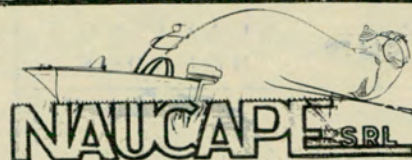
COMPRE EN FABRICA PERO... COMPRE CALIDAD

- CARPAS
- ESTRUCTURALES
- Y TRADICIONALES
- BOLSACAMAS
- ANORAKS
- KAYAKS
- DESARMABLES



VENTA — ALQUILER — REPARACIONES
COMASA S.R.L. FABRICANTES - CREDITOS

JUAN B. ALBERDI 2482 - T. E. 612 - 0545 Bs. As.



NAUTICA
CAMPING
PESCA

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

AV. BELGRANO 2431 - Bs. As. T. E. 48-9262

MONTAÑA SPORT

Desde 1954, la línea más completa en CAMPING.

CARPAS - BOLSAS DE DORMIR
MOCHILAS - ROPA ANTARTICA

AGENTES AUTORIZADOS EN CAPITAL FEDERAL:

LA CARPA SPORT Gral. Mosconi 3446
MARASCO Y SPEZIALE Pasco 765
PEDRO WORNIS Sarmiento 377
CITY SPORT Rivadavia 11440
ARMERIA POLLINI Charcas 1461
TIENDA SCOUT Libertad 1282
J. A. SERPE F. Lacroze 3000
MATTALDI S.R.L. Sarmiento 667
DALMIRO CUTILLO Belgrano y Salta
HOMO MOCHILENSIS Suipacha 554, local 24

AMERICA SPORTS Bmé. Mitre 2257
ALTHER SPORT Paraná 1170
BOSCH CAMPING .. Av. Libertador 13068, Martínez
RAMOS MEJIA DEPORTES . Av. de Mayo 152, R. Mejía
AUER CAMPING Las Heras 1602, Vte. López
LEONE AUTOMOTORES Av. Mitre 417, Florida
GALIMBERTI HNOS. Av. Maipú 2318, Olivos
ARMERIA SAFARI Belgrano 124, San Isidro
ESTEBAN REY Av. Cazón 904, Tigre
LA PLATA CAMPING Calle 47 N° 427, La Plata

FABRICANTE: ING. FCO. BOUCHER Av. Centenario 795 San Isidro Bs. As. T. E. 743 - 4123

LA Dirección Nacional de Turismo ha dado a conocer un folleto en colores en el cual se establecen los mandamientos del mochilero (turista acampante). Es-

LOS MANDAMIENTOS

SIGLO XX EN SAN ISIDRO

ARTICULOS PARA CAMPING

CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW DE LA LINEA **Pionero**

COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - MOCHILAS - MESAS y SILLONES PLEGABLES - CAZA - PESCA y DEPORTES EN GENERAL
CONSULTE PRECIOS — CREDITOS

BELGRANO 39 - SAN ISIDRO - Bs. As.

J. A. SERPE

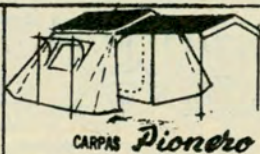
CAMPING RODADOS

CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW - MOCHILAS - COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - FAROLÉS... y todo lo necesario para un CAMPING FELIZ - TRAILERS Y CASAS RODANTES PIONERO.

Además: EXTENSO SURTIDO EN RODADOS Y MUEBLES INFANTILES.

CREDITOS

Dtos. a socios del A.C.A.



CARPAS **Pionero**



TRAILERS **Pionero**



FEDERICO LACROZE 3000 - Bs. As. - T. E. 771 4030 - 771 4039

tos mandamientos son los siguientes:

NO ARRANQUE LAS FLORES. La flor forma parte de la decoración de estas hermosas regiones. Una vez arrancada, el cuadro pierde sus encantos. Un Parque Nacional sin flores es como una exposición de cuadros, sin cuadros. La flor es, además, el medio de reproducción de las plantas. Al destruirlas se perjudica su repoblación.

NO MATE ANIMALES. No prive a los demás turistas de admirar la belleza, agilidad y gracia de los animales naturales de la zona, matándolos. Por lo demás, el uso y portación de armas está prohibido; se hará usted pasible de la confiscación de ellas así como de la aplicación de multas.

TENGA MAXIMO CUIDADO CON EL FUEGO. La elección del lugar para acampar es de primordial importancia. Nunca se debe armar campamento fuera de los lugares indicados por la Intendencia de Parques Nacionales. Si por fuerza mayor lo hace fuera de esos lugares, elija ubicación cerca del agua y lejos de los lugares de fácil combustión. Si cuenta con piedras, rodee el fogón con varias de ellas, procurando aislarlo. No abandone nunca el campamento —por poco tiempo que sea— dejando el fogón encendido, un golpe de viento, una rama seca, puede avivar el fuego casi extinguido y provocar un incendio. Apague cuidadosamente el fogón con agua y compruebe antes de alejarse, que se encuentra perfectamente apagado.

RESPETE LA PROPIEDAD. La propiedad, sea del Estado o particular debe ser respetada. Las transgresiones están severamente penadas.

CUIDE SU ASPECTO EXTERIOR. Su condición de tu-

rista acampante no le obliga a presentarse sucio, con la barba crecida y aspecto desaliñado. En los Parques Nacionales hay agua suficiente como para atender el aseo personal. Piense que a su lado hay personas que podrían gozar de su compañía, si su aspecto fuera grato.

SEPA VIAJAR A DEDO. Ayudar a una persona a que se traslade de un lugar a otro es un acto de cortesía y no una obligación. Por lo tanto, no insista ni demuestre contrariedad con actos o palabras si el conductor del coche no accede a su pedido. Si aceptara llevarlo, retribuya su amabilidad no tomando por asalto el vehículo tan gentilmente cedido ni ocasionándole perjuicio, roturas, rayaduras, etc.

CUIDADO CON EL CIGARRILLO. Es increíble el poder incendiario de una colilla. Muchas veces su acción, como que es más persistente, es más positiva que la de un fósforo. ¡Píselo! El Guardaparque podrá contarle de las ingentes pérdidas que ocasionan los incendios de bosques y de los incalculables peligros que representa para los pobladores.

CUMPLA CON LOS REGLAMENTOS. En un barco, como en una cancha de fútbol existen una serie de normas y reglamentaciones que es necesario respetar. Con mayor razón ellas deben existir en un Parque Nacional, de vastas extensiones, en los que existen áreas de carácter intangible cuyo acceso está vedado al acampante. Obtenga informes e indicaciones precisas de los lugares habilitados para acampar, que le serán gustosamente proporcionados en la Intendencia del Parque Nacional. No pesque sin permiso; le confiscarán su caña y será multado.

EUROCAMPING

LA EXPOSICION MAS COMPLETA DE AMERICA

CARPAS - TRAILERS
CASA RODANTES - ACCESORIOS
LANCHAS y CRUCEROS PAGLIETTINI
Motores MERCURY - MERCRUISER

GRAN FINANCIACION

PARANA 761/71 - Bs. As. De 9 a 19,30 Hs.



DEL MOCHILERO

OMITA LAS MOLESTAS INSCRIPCIONES. Es de mal gusto dejar sus iniciales o nombres completos, a veces con dibujos o alegorías que pretenden ser poéticas, cortados, grabados, fijados o pintados en árboles, rocas, ban-

cos, paredes, etc. ¡Sea más modesto! Esas malas prácticas, además de ser ridículas, dañan a los árboles.

MANTENGA LIMPIO SU CAMPAMENTO. Mientras viva en el campamento procure mantener el arreglo del

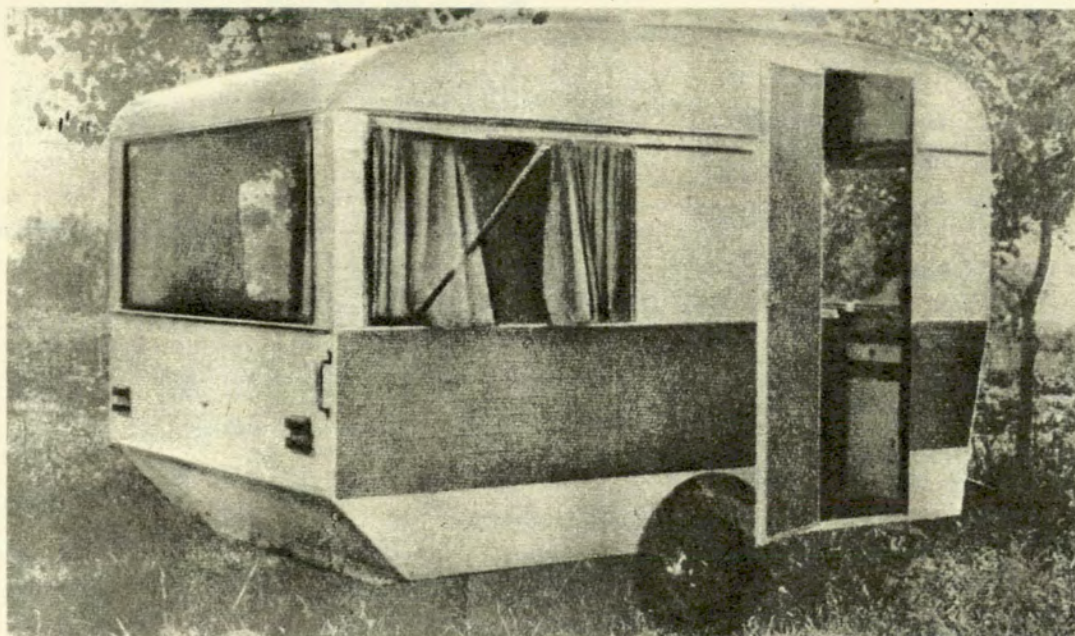
mismo dentro de un marco de decoro y buen gusto. Piense que al abandonar el lugar, otros vendrán a ocuparlo y en atención a ello déjelo tan limpio y ordenado como le gustaría encontrarlo. Entierre las latas, botellas, papeles y desechos y tenga presente que un fondo de botella rota —haciendo de vidrio de aumento— puede provocar un incendio.

PREVENGASE CONTRA LOS ACCIDENTES. Sea pre-

cavido y prudente cuidando su equipo y ritmo de marcha. Nunca salga solo en excursiones ni a pie, ni a caballo, ni en bote. Una simple torcedura de tobillo puede ser suficiente para inmovilizarlo y desde ese momento su vida dependerá exclusivamente del alcance de su voz. No olvide que las expediciones de auxilio son costosas y que —desgraciadamente— a veces llegan demasiado tarde. ●

TRAILERS *Pionera*

COMPRELO AHORA CON PRECIOS POS-TEMPORADA Y PAGUELO EN 24 MESES



- Súper liviano
- Moderno en su concepción y fabricación
- Para automóviles desde 800 c.c.
- Interiores cómodos y funcionales
- Diseñados para las rutas argentinas
- Al alcance de todos los presupuestos

**CINCO MODELOS PARA USO FAMILIAR
A PEDIDO, PARA OFICINAS TÉCNICAS
KIOSCO DE VENTAS - CUADRILLAS - Etc.
PIONERO CARAVANING DIVISION**

FABRICA: Calle TREINTA Y TRES 1531 - BECCAR

ADMINISTRACION: Av. TISCORNIA 933 - SAN ISIDRO - T. E. 743 - 6597

REGRESO UN DIRECTIVO INDUSTRIAL

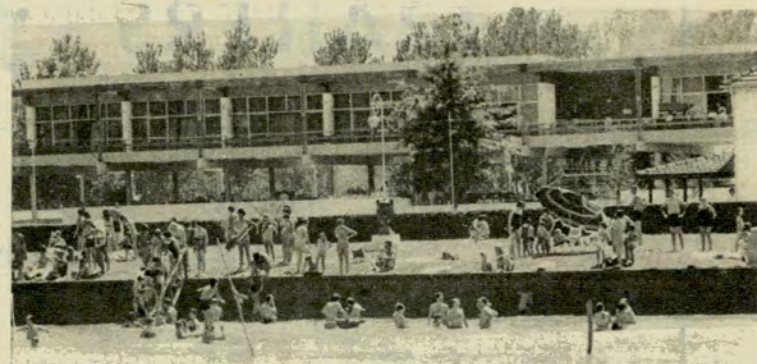
LUEGO de una gira que comprendió Francia, Suiza, Italia y España, regresó el ingeniero Julio Broner, presidente de Wobron S. A. I. C., primera fábrica argentina de embragues, quien hizo el viaje en compañía de su señora esposa.

El ingeniero Broner tomó contacto con las principales empresas fabricantes de embragues en dichos países, pudiendo así observar los últimos adelantos en la materia y, simultáneamente, estrechar vínculos con quienes en el Viejo Mundo mantienen contactos comerciales y empresarios con Wobron.

GRAN ACOGIDA DAN A.C.A. AL CENTRO

Las fotografías que ilustran esta nota muestran distintos aspectos de la entusiasta acogida que prestan los socios del Automóvil Club Argentino al Centro Turístico Delta, inaugurado por la entidad sobre la margen izquierda del Río Luján, en un predio de 28 hectáreas, profusamente arbolado y con un eficiente servicio de restaurante para alrededor de 700 personas.

Los socios pueden dejar sus automóviles con plena seguridad en un amplio espacio destinado al efecto, habiendo en el Centro Turístico espacios arbolados dedicados a aquellas personas que deseen disfrutar del aire libre en un descanso reparador. Próximamente se habilitarán otras comodidades, entre ellas un lago interno con playa para balneario, parque infantil, etc.



Aspecto del edificio central del Centro Turístico Delta en momentos en que los socios disfrutaban del sol y del aire en un ambiente grato.

NUEVA TELA DE LANA RESISTENTE AL FUEGO

UNA nueva fibra de alta resistencia al fuego ha sido descubierta en la República de Sudáfrica, mediante la mezcla de hilado de lana, amianto, cuero y un bajo porcentaje de fibra sintética.

Por razones de orden técnico esta fibra está siendo desarrollada en una fábrica de Yorkshire, Inglaterra, etapa posterior a las severas pruebas realizadas en la ciudad de Germiston, Sudáfrica, ante un grupo de especialistas integrado por oficiales de los cuerpos de bomberos, del Gobierno y de representantes de distintas fábricas interesadas en este tipo de investigaciones y descubrimientos.

En esta oportunidad se estableció que el margen de garantía es absoluto, y su rendimiento es superior a las clásicas telas de amianto.

La resistencia de la fibra al fuego está dada por su tipo especialísimo de tejido y mezcla, y no por algún tratamiento químico, lo que la convierte en absolutamente invulnerable, inclusive a la ignición de origen eléctrico.

Este singular descubrimiento de los científicos sudamericanos ha despertado sumo interés en los fabricantes de automóviles de carrera y los de aviones, que han hecho llegar su inquietud a los productores de esta mezcla, por cuanto significa un aumento en el margen de seguridad que puedan ofrecer a los conductores y a los pilotos.

N 102

FABULOSAS OFERTAS DE CARNAVAL...

VACACIONES FELICES

Con el mejor equipo de camping

Carpa MOCHILE-RA, 4 personas, \$ 9.300.—
(En exposición, otros 20 novedosos modelos de carpas.)

Colchón inflable PIRELLI \$ 3.700.—

Sombrilla 1,50 m .. „ 2.900.—

La famosa MESAUTO con 4 sillas „ 7.800.—

Parrilla plegable .. „ 500.—

Mochila JUNIORS „ 1.900.—

ANORAK tela reforzada „ 2.900.—

BOLSA DE DORMIR de duvet sintético „ 3.500.—

¡Y ahora, la línea completa de carpas y tralleros PIONERO! Asesoramiento gratuito para acampantes.

SUIZA

CAMPING SPORTS
Juramento 2432 casi Cabildo

73-4073

DISFRUTE SUS VACACIONES CON EQUIPOS PARA CAMPING DE:

H.P. Camou

COMPLEMENTOS DEPORTIVOS

LÍNEA COMPLETA DE CARPAS TIPO TRADICIONAL Y BUNGALOW — ACCESORIOS PARA CAMPING — NAUTICA TALLER DE REPARACION DE CARPAS.

CREDITOS — ENVIOS AL INTERIOR

Atención de 8 a 21 hs. en ESPAÑA 1095, San Isidro (Pcia. de Bs. As.) - T. E. 743 - 7205. Suc. en NECOCHEA



LOS SOCIOS DEL TURISTICO DELTA



Frondosas arboledas dan reparadora acogida a los que se disponen a comer al aire libre, tomar mate o ingerir bebidas refrigeradas.



Este es el lugar destinado para el estacionamiento de los automóviles de los socios del Club que concurren al Centro Turístico Delta.

CENTRO TURISTICO DEL DELTA

Las autoridades del A.C.A. han resuelto suspender las actividades del Centro Turístico del Delta los días lunes y martes, siempre que no resulten días "no laborables". En este caso, el cese de actividades se efectuará los días inmediatos siguientes.

El servicio de lancha para el cruce de asociados se cumple dentro del siguiente horario: de 8.30 a 11 y de 11.45 a 20.



TODO PARA EL ACAMPANTE

BUENOS AIRES

CAMPING

ASESORAMIENTO - VENTAS -

ALQUILER DE EQUIPOS -

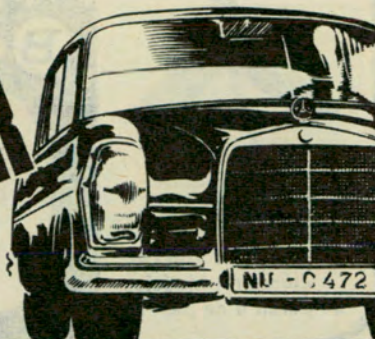
FABRICANTES DE MOCHILAS

VERA 621 (Alt. CORRIENTES 5300) Cap.

CREDENCIAL FAMILIAR OBLIGATORIA

EL A.C.A. otorga para los familiares de sus asociados (cónyuge, hijos desde los 6 a 18 años y para los padres del socio) una credencial que permite el acceso sin cargo a todos los Recreos y Campamentos del Automóvil Club Argentino. Dicha credencial es obligatoria y se encuentra incluida en el artículo 4º del Reglamento General de Recreos y Campamentos desde el 1º de enero de 1964, razón por la cual todo familiar o acompañante del asociado que no acredite, mediante la presentación de la Credencial Familiar, el grado de parentesco al concurrir a las dependencias del Club, deberá abonar el derecho de invitado que corresponda.

si en foto
COLOR
prefiere
la línea
europea



su película es

Agfacolor
HOLM

Oficina exclusiva para
socios del ACA
(sin problemas de
estacionamiento)
Película a precios especiales
y como siempre
REVELADO EN 48 HORAS
CONSULENOS

DISTRIBUIDOR



EN BELGRANO

AMENABAR 1380 - T. E. 73 - 9186

**Téngalo
SIEMPRE
A MANO**

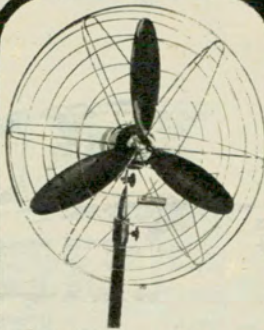
para
defensa...
caza...
deporte



SAURIO

25 DE MAYO 1531
(LANUS)

autoclub sugiere



70 - 80 - 90 y 100 cm.
de diámetro. Modelos
de pared o de pie.

Tripala Barcala

- Uso comercial e industrial
- Gran caudal de aire
- Mínima inversión

PIDA
ASESORAMIENTO TECNICO

- Duración ilimitada
- Fácil colocación
- Potente motor blindado

INYECTORES
DE AIRE

- Asombrosamente silenciosos
- Diseños exclusivos y registrados
- 2 años de garantía



42 - 47 - 53
63-80 cm. de diámetro

Fabrica y distribuye

MAQUINARIAS **BARCALA**
Hipólito Yrigoyen 3235
T. E. 87-2593 — Bs. Aires

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES COLOCACION EN EL ACTO



CERRAJERIA

CASA **JOSE RENTA** BILLINGHURST 2150
IMPORTADORES Tel. 82-2118 - Bs. Aires



SEGURIDAD ES FELICIDAD
DEFENSAS PARA BALCONES
REY Hnos.

Ofrece su amplia experien-
cia en tejidos de alambres
artísticos y comunes. De-
fensas especiales para pro-
tección de sus niños. Con-
súltenos.

RIVADAVIA 10912
T. E. 64 - 3168

AL-CROM

LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO



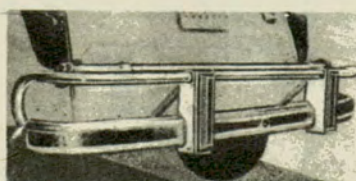
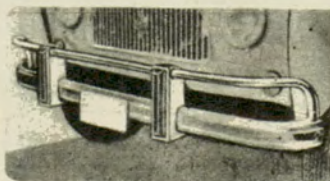
DEFENSAS ESPECIALES • FUNDAS ANATO-
MICAS • COBERTURAS VINILICAS PARA TE-
CHOS "TIPO SPORT" • BOCINAS ITALIANAS
3 Y 4 TONOS • SERVO FRENO DE POTENCIA
• ESCAPES ESPECIALES G.T. • EQUIPOS DE
AIRE ACONDICIONADO • REPRODUCTOR ES-
TEREOFONICO MUSICAL A CINTA GRABADA
• ASIENTOS FRESCOS • ALFOMBRAS • ES-
PEJOS • RELOJ • TRABEX DE VOLANTE
• BUSCAHUELLAS • ORNAMENTOS • CUENTA
REVOLUCIONES • PORTAEQUIPAJES • AU-
TORRADIOS • CINTURONES DE SEGURIDAD
• ANTENAS • ALTIMETROS • BRUJULAS •
ETC., ETC.

ADQUIERANLOS 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.



Adquiera los famosos **Anteojos Eu-
ropeos "PROTECTOR RATTI"** Anti-
deslumbrantes contra encandila-
miento y niebla, usados en las
Fuerzas Armadas y Aviación de
Europa. Ahora con cristales inter-
cambiables. Un antejo 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.



DANNY CARS S.C. fabricantes de DEFENSAS y PARAGOLPES, han creado especialmente para su **RENAULT 4L, FURGONNETTE 4F**
la línea **RAMBLER TORNADO JET** y el **TORINO** en sus tres versiones, sus exclusivas DEFENSAS INTEGRALES, y ahora también
DEFENSA TRASERA para **CITROEN**, y **ALARGUES PARA GORDINI**
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.

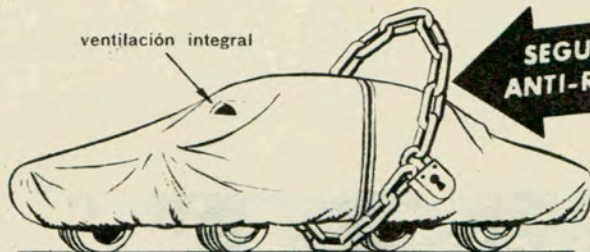
**No vaya a
MAR DEL PLATA!**
... NI A NINGUNA PLAYA DE MAR

desde
\$4.500

sin un

TAPAUTO®

Y su automóvil estará protegido del aire de mar que oxida el cromado, del sol, del polvo, de la lluvia. El TAPAUTO BRUNO está confeccionado con las mejores telas frías, 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. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo. EXIJA EL LEGÍTIMO TAPAUTO BRUNO.



Bruno

**AHORA CON HD 405
ALUMINIZADO QUE
RECHAZA LOS RAYOS
SOLARES**

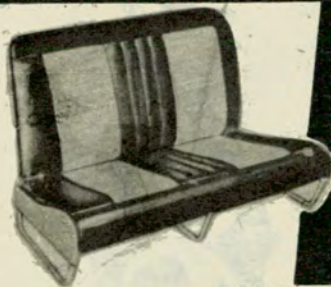
Central LONERA Bmé. Mitre 2771 • Teléf. 87-9666-8481
Estacionamiento gratuito • Castelli 150

DISTRIBUIDORES EN: Zona OESTE: SHELL HAEDO, Rivadavia 16028-T.E. 658-1335, HAEDO
ROSARIO: LONERÍA "EL INDIÓ", San Luis 1559, T. E. 68076
CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212.
BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlene 21, T. E. 33750.

TAMBIEN
DISPONEMOS DE LONAS
PARA CUBRIR
PORTAEQUIPAJES

TAPIZADO DE LUJO

"BRUMAR"



para CITROEN 2 CV y RENAULT 4 L
en finas telas plásticas, relleno con
espuma sintética. Traigan su ta-
pizado viejo y se lleva uno nuevo:
es económico, elegante e higiénico.
También nos especializamos en fa-
bricación de TAPIZADOS Y FUN-
DAS para todas las marcas y mo-
delos de vehículos. ADQUIERA ES-
TOS ARTICULOS EN COMODAS
CUOTAS. Línea completa de acce-
sorios. Envíos al interior contra re-
embolso.

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 LO-
CAL ANEXO** en Salta 1325
al 29, ofreciendo la mejor
atención integral de toda
la línea RENAULT, con
maquinarias modernas y
personal altamente espe-
cializado.

Como siempre "reparaciones en horas". Repuestos y
accesorios legítimos. Horario continuado de 7 a 19 horas.

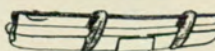


EL AUTENTICO BUZO DINTY le
permite resolver su problema de ex-
ceso de peso, sin dietas ni sacrificios.
Su precio es de \$ 3.480, y sus fabri-
cantes, Creaciones Plásticas Dalla Ri-
va, Andrés Lamas 914, Buenos Aires,
T. E. 58-1075, también disponen de una
línea completa de reductores parcia-
les. Pida folleto ilustrado, sin cargo.

En venta también en Harrods, ler.
piso; Gath y Chaves; Casa Testai y
sucursales. Representantes en todo el
país.

JUJUY 51 S.R.L.

DEFENSAS Y ACCESORIOS



Fabricación e instalación de DEFENSAS
ESPECIALES, VISERAS y PORTA EQUI-
PAJES, DE DISEÑOS PROPIOS Y EX-
CLUSIVOS, para automóviles y pick-ups
nacionales e importados.
EQUIPOS DEPORTIVOS - FUNDAS
ANATOMICAS - COLOCACION EN EL
ACTO - PLAYA DE ESTACIONAMEN-
TO. Descuentos a socios del A. C. A.

Y por supuesto...
**CINTURONES
DE SEGURIDAD.**

salvex

JUJUY 47/51 (Pza. Once) T. E. 87-8269 y 88-2854 Bs Aires

**DEFENSAS
TAMEKO**

PROTEGEN Y REALZAN
LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

Colóquela en las casas del ramo
o en nuestra fábrica

**INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES**

CROMADO
CON FECHA DE GARANTIA
EXIJA LA MARCA GRABADA

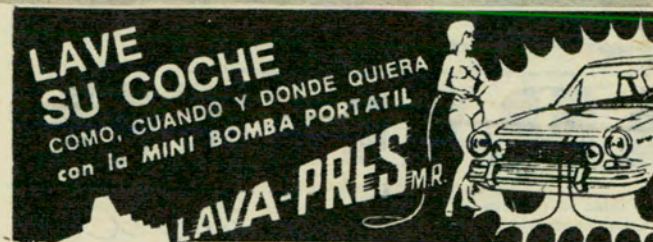


Impala, Mercedes Benz,
Torino, Rambler, Valiant,
Falcon, Citroen, Chevrolet
400, Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES
SOBRE TODOS LOS MODELOS
IMPORTADOS

Descuentos especiales
a socios del A.C.A.

auto club sugiere



Se acopla fácilmente y en pocos minutos al motor de su automóvil, o también a un motor eléctrico o a nafta de 1/2 HP, y al instante le brinda abundante agua y a presión, facilitándole un rápido y efectivo lavado de la carrocería, motor y chasis.

Solicítela al comercio del ramo o a su distribuidor
JUAN ANGEL DIEZ Y CIA. S.A.C. e I.
Av. Pueyrredón 940, T. E. 86-7364/2716, Capital

"EL EMPORIO DEL PEUGEOT"



La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados, para el Peugeot 403-404. PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDEDORES

ACCESORIOS DEPORTIVOS

PICHINCHA 1657

T. E. 26-2327 - Bs. As.

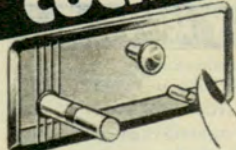
y en su nuevo local

PAVON 787

T. E. 22-3166 - Avellaneda

Envíos al interior.

FUMA EN EL COCHE?



entonces ud. debe colocar una

CIGARRERA AUTOMATICA



Mod. Pat. N° 5703

Un cigarrillo siempre a mano con sólo apretar un botón!..

UN DETALLE DE CONFORT EN SU AUTOMOVIL

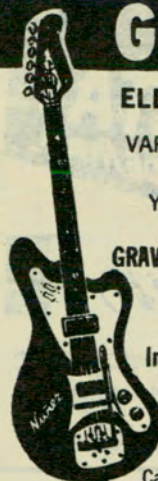
Ideal para obsequiar

Fabricante **HE-CAR**
BOLIVIA 3036, Capital

En venta en:
CADI S. A., Warnes 1055
LA CENTRAL, Warnes 1396
YUCON S. A., Av. Cabildo 4200, Bs. Aires
y casas del ramo
EN BAHIA BLANCA:
CASA RI- MAM, Soler 250

Ud. mismo puede colocarla debajo del tablero en cualquier marca de auto.

GUITARRAS

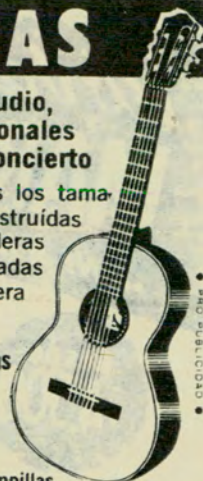


ELECTRICAS

VARIEDAD DE
MODELOS
Y COLORES
AGUDOS Y
GRAVES UNICOS!
MAXIMA
GARANTIA

De estudio,
profesionales
y de concierto

En todos los tamaños Construidas con maderas estacionadas de primera calidad.



Invitamos a Ud. a conocerlas
PLANES TOTALMENTE EN CUOTAS SIN ANTICIPO

Catálogos remitir \$ 40. en estampillas

97 AÑOS FABRICANDO GUITARRAS. SU MEJOR GARANTIA.

Socios A. C. A. Descuentos especiales

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 - Tel.: 46-7164

¡SEÑOR
AUTOMOVILISTA!

¿CUANTO VALE
SU COCHE?

Utilice entonces artículos nobles, para su limpieza

USE LA SUPER GAMUZA LEGITIMA DE CUERO DE CABRA G. D. M.

Resiste uso y abuso
No requiere ningún cuidado especial.

Adquiérala en los supermercados, estaciones de servicio y casas del ramo.

ELABORADA POR: CURTIEMBRE

GAETANO DE MAIO S. C. A.

COMODORO RIVADAVIA 3182

T. E. 22-6394 - SARANDI

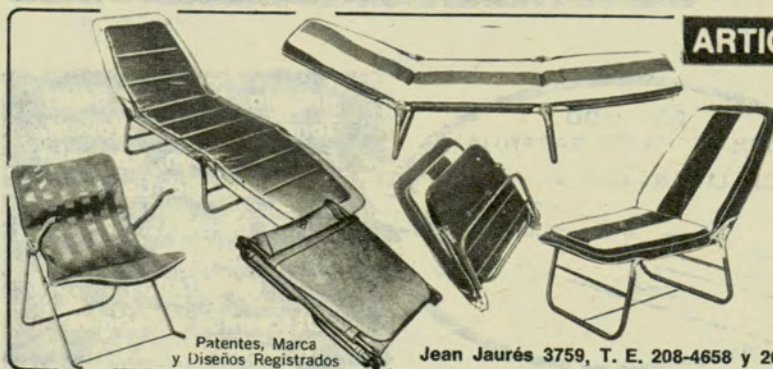


AUXILIO MECANICO

nuevo número telefónico centralizado

82-6081

Para la Ciudad de Buenos Aires y alrededores



Patentes, Marca y Diseños Registrados

Jean Jaurés 3759, T. E. 208-4658 y 208-7772. Valentín Alsina, Lanús, Provincia de Buenos Aires.

ARTICULOS PLEGABLES MULTI-FORM.*

La marca consagrada en ARTICULOS PLEGABLES, GRADUABLES Y PORTATILES, agrega a su línea el nuevo y extraordinario SILLON MULTI-FORM, acolchado, cómodo, elegante y adaptable a todo ambiente. Y como siempre, sus clásicas REPOSERAS ACOLCHADAS (de 2 y 4 patas). Esta última se transforma en cómodo diván cama.

GRADUABLES en 5 posiciones en forma AUTOMATICA sin necesidad de levantarse de la reposera o sillón. EXIJA COMODIDAD, SEGURIDAD y ELEGANCIA. EXIJA "MULTI-FORM", con 5 años de garantía escrita.

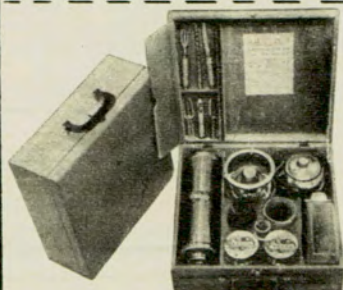
Fabrica y distribuye: **FA - MET S. R. L.,**

LLEVE CONFORT EN SUS VIAJES Y VACACIONES

Camping, Pic-nic, Casas de fin de semana, playa, etc.



FUNDAS CUBRE COCHES
(SUPER FUNDA Y FUNDA
SANITIZADA) para todas las
marcas y modelos de coches,
cosida y soldada, 100 x 100
impermeable, plastificada y
afelpada, ventilación, no raya
ni se pega con el calor.



LA VALIJITA VIAJERA, funcional,
práctica, liviana, portátil. En fina
madera lustrada, con comparti-
mientos desarmables. Juegos
completos para mate o café. Por
lo práctica y cómoda no debe
faltar en su coche.
3 modelos

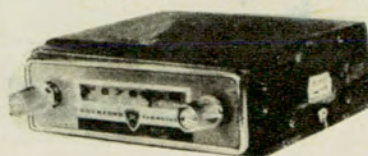
**PEDRO V.
CAFFARENA**

J. B. JUSTO 6801, Tel. 69-6065, Buenos Aires, EXPOSICION:
MAR DEL PLATA 908 (altura J. B. Justo 6750), Capital, a 50 m. de Casa Central.
ENVIOS AL INTERIOR - ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS.

**LA LINEA MAS COMPLETA
DE ARTICULOS PLEGA-
BLES Y PORTATILES PARA
LA COMODIDAD DEL AUTO-
MOVILISTA:** reposeras, si-
llas, banquetas, catres, col-
chonetas, parrillas, paraso-
les, piletas de natación,
cocinas, etc.



AUTO-RADIO A TRANSISTORES ROCKFORD



Circuito totalmente tran-
sistorizado. Selectividad
y ganancias excepciona-
les. 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 permea-
bilidad, a botoneras y estereofónicos.

Descuentos especiales a so-
cios del A.C.A. Solicite catá-
logos ilustrados.

Al interior enviamos previo
giro y \$ 200 para gastos.

NUEVA DIRECCION

EVODINE S.R.L.

ESTADOS UNIDOS 4339/45 - Buenos Aires



EL PALACIO DEL AUTO-RADIO

Agente de Service AUTO-RADIO
MOTOROLA, AUTOVOX, R.C.A.

Venta de receptores:
IMPORTADOS Y NACIONALES
Personal técnico especializado
en instalaciones y reparaciones
AUTO-RADIO STEREOFONICOS

Av. JUAN B. JUSTO 7694 / 96 / 98

T. E. 69-7775 - CAPITAL

SEÑOR SOCIO:

**EXAMINE DETENIDAMENTE ESTA
SECCION: LE RESULTARA BENEFICIOSO**



CREDITOS - FINANCIACIONES PARA AUTOMOTORES

Si Ud. necesita un crédito sobre su
automotor o financiar la compra del
mismo; **PIMARITO S. A.** le facilitará
dicho trámite en inmejorables con-
diciones

Pimarito
c. f. s. a.

Boedo 1732 Capital
921-1522 923-8830

Servicio de revelado fotográfico para socios del A.C.A.

HOLM Photocolor Service ha inaugurado
en Belgrano una oficina para la aten-
ción exclusiva de los socios del A.C.A. afi-
cionados a la fotografía, donde ofrece posi-
tivas ventajas.

Especialmente dedicada a la fotografía en
color, atiende el servicio de revelado de pe-
lículas Kodak, contando con la colaboración
y asesoramiento de los laboratorios de Kodak
Argentina, que tienen a su cargo la eje-
cución de los trabajos.

También el servicio de revelado Agfa-
color y la provisión de películas a precios
especiales son atendidos en forma preferen-
cial, para beneficio de un gran número de
aficionados.

**TOME
NOTA**



AUXILIO MECANICO

nuevo número
telefónico
centralizado

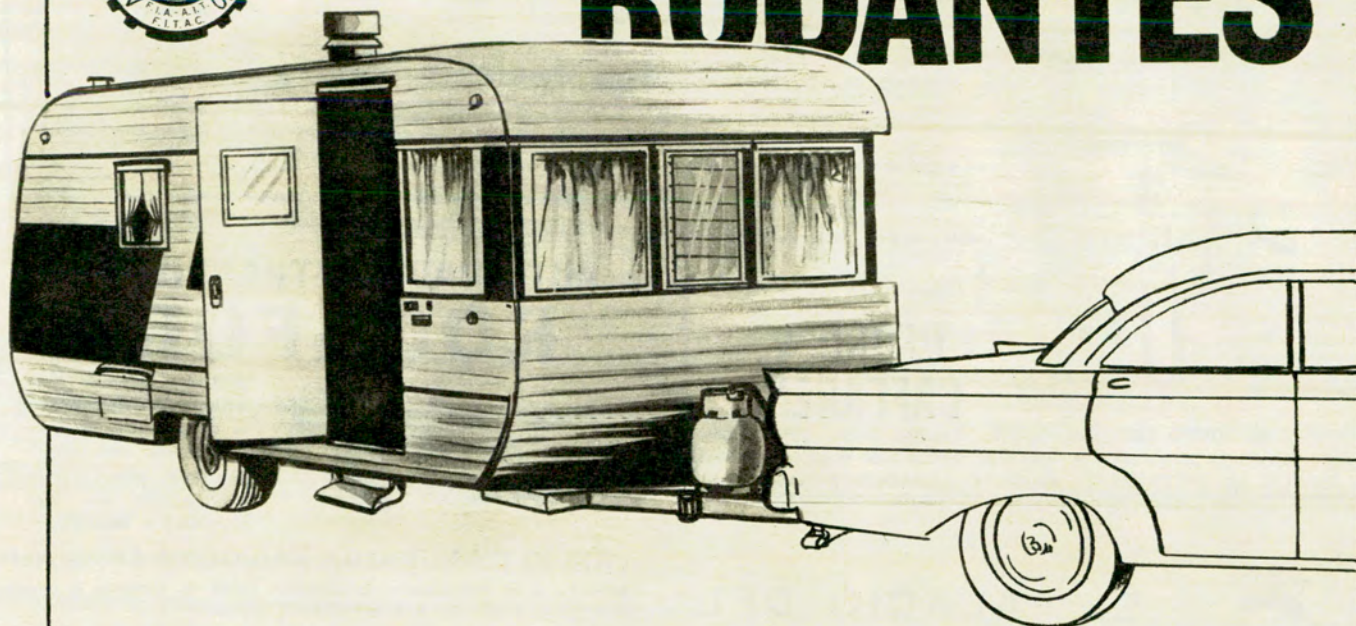


82-6081

para la Ciudad
de Buenos Aires y Alrededores



CASAS RODANTES



EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, PARA FACILITAR EL TURISMO MEDIANTE EL USO DE CASAS RODANTES, DESEA CONOCER EL INTERES QUE SUS SOCIOS PODRIAN TENER EN LA COMPRA DE UNA DE ELLAS, TENDIENTE A ESTUDIAR LA FACTIBILIDAD DE REALIZAR ACUERDOS CON SUS FABRICANTES, CON LA FINALIDAD DE CREAR UNA UNIDAD TIPO, LOGRANDO LAS MEJORES CONDICIONES DE PLAZA, EN LO RELACIONADO A PRECIOS Y CONDICIONES DE PAGO, DENTRO DE UNA EXIGENTE CALIDAD.

EL ESTUDIO TAMBIEN CONTEMPLARA LA POSIBILIDAD DE QUE EL A.C.A., POR ADMINISTRACION, TENGA A SU CARGO EL ARRENDAMIENTO DE LAS MISMAS EN LOS PERIODOS EN QUE SUS PROPIETARIOS NO LAS UTILICEN Y DESEEN OBTENER UNA RENTABILIDAD CON SU ALQUILER A OTROS ASOCIADOS.

SI UD. ESTA INTERESADO, SIN COMPROMISO, REMITANOS EL SIGUIENTE FORMULARIO, CORTANDO POR LA LINEA DE PUNTOS

SEÑORES
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AV. DEL LIBERTADOR 1850
CAPITAL FEDERAL

..... DE 1968
LUGAR Y FECHA

EL SUSCRITO, SOCIO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, CATEGORIA Nº VISTO LO
EXPUESTO EN REVISTA AUTO CLUB Nº 39, RELACIONADO CON LAS CASAS RODANTES, SOLICITA, SIN COMPROMISO
ALGUNO, SE LE TENGA PRESENTE COMO POSIBLE INTERESADO EN LA ADQUISICION DE UNA DE ESTAS.
REMITO ESTE FORMULARIO PARA FACILITAR AL A.C.A. LA ORIENTACION A DAR A TAL INICIATIVA EN CASO DE
CONCRETARSE.

.....
FIRMA

APELLIDO Y NOMBRE

DOMICILIO LOCALIDAD F.C.

REMITIR ANTES DEL 30 DE ABRIL DE 1968

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

ANEXO Planta integral de reconstrucción de motores D.K.W. Trabajos garantidos.



Legítimos y Nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.R.L. IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.S.A.

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



**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



**IGNACIO
GIRO**



SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL DKW DESDE 1938

**MECANICA INTEGRAL
CHAPA • PINTURA**

REPUESTOS LEGITIMOS
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

UGARTECHE 3288 - T. E. 71-9751
(altura Avda. Libertador 2900)

LANZANI Y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"25 años en la especialidad"

- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

DISTRIBUIDORES DE AMORTIGUADORES "S.A.D.A.R."



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

“SANTA RITA”
S. e. C. p. A.
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS
CHAPA - PINTURA
SERVICE ESPECIALIZADO
I.A.S.F.S.A.



SERVICIO MECANICO INTEGRAL A
CARGO DEL TECNICO FELIPE MAGAZ

PEÑA 3047/49-82-0665
(all. Las Heras 2900)

REPUESTOS GRACIELA
GW
INITEC



**ESPECIALISTAS EN
RECAMBIO DE CIGUEÑALES**

CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 y 3288 BS. AIRES
NUEVO TELEFONO 72-3264 y 71-9751

**SERVICE
INTEGRAL** 

REPUESTOS LEGITIMOS
ALINEACION DE DIRECCION
ENGRASE
ATENDIDO POR SUS DUEÑOS
HORARIO: 8 a 12 - 14 a 19 hs.

Puesta a punto con Taller autorizado
aparatos electrónicos I. A. S. F. S. A.

TALLERES ALONSO
MONROE 826 - Cap. - T. E. 73-1742
Casi esq. Figueroa Alcorta

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico
82-6081

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

Borgward
Repuestos y Accesorios
Nacionales e Importados
ISABELLA
B 611 - R - D
Servicio mecánico completo
TEDMA S. R. L.
IMPORTADORES
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
CONSTITUCION 1049 26-0373

Cadillac
SERVICIO GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
**CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC**
REPUESTOS Y
ACCESORIOS LEGITIMOS
AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
MECANICA - INTEGRAL ESPECIALIZADA

AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 / 24
T. E. 90-2548 - Bs. As.

CITROËN 2CV

**SERVICE
ESPECIALIZADO**
**MECANICA
INTEGRAL**
**CHAPA
PINTURA**

Socios A.C.A.
Descuento
especial

CABELLO 3191
casi esq. BULNES
T. E. 80-0500
A UNA CUADRA Avda. LAS HERAS AL 3200



Técnica Mecánica “SILVIO”
77 - 7777
CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC
NICARAGUA 5856

CAJA
“HYDRA-MATIC”
REPUESTOS
LEGITIMOS

**LA REVISTA
AUTOCLUB**

tiene una circulación documentada de 384.500 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

Fiat

SERVICE GARANTIZADO



En
REPUESTOS
garantizados
E. VIEL TEMPERLEY
también es
E. VIEL TEMPERLEY
y esta es su mejor
GARANTIA!

Julián Alvarez 2475 - T. E. 84-9544

Peugeot

SERVICE GARANTIZADO



SERVICE
AUTO

Sport

ARGENTINA S.R.L.

Conc. Oficial DIRECCION: ARRIGO AVIANI
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Alineación y Balanceo

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. DEL LIBERTADOR 6570 - 76-5327 - Bs. As.
Exp. y Ventas: Av. ALVEAR 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Descuentos especiales a socios del A.C.A.

HELLER Hnos.

SERVICIO OFICIAL

PEUGEOT

TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO

REPUESTOS LEGITIMOS

VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325



EL PROBLEMA DE
AMORTIGUACION
DE SU PEUGEOT
403 - 404
LO SOLUCIONA...



SERVICE AUTORIZADO PEUGEOT

TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO

SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T.E. 87-1852 - 1992



ESPECIALIDAD



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

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

EL SURTIDO MAS COMPLETO EN
REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT

y

CITROËN



IMPORTACION - FABRICACION

Socios del A. C. A. descuentos especiales.

CABELLO 3363-65

(Alt. Avda. del Libertador 2500)

T. E. 71-3952 - 71-8959 - 72-3957

Repuestos y Accesorios



LA CASA
DE LAS BUJIAS

- CHAMPION
- BOSCH
- K. L. G.
- AUTOLITE
- LODGE
- A.C.
- HASTINGS

WALTER GOICOECHEA

IMPORTADOR

MONTEVIDEO 623 - Cap.

40-3237 - 3372

POTENCIA • PIQUE • DESAHOGO • CATEGORIA

TAURO Luxe



CASA AZNAVOUR

SILENCIADORES DE ACERO INOXIDABLE Y CAÑOS DE ESCAPE

PARA TODO TIPO
DE AUTOMOTORES

COLOCACION EN EL ACTO

SOCIOS A.C.A.
DESCUENTO ESPECIAL

J.B. JUSTO 1942
Tel. 772-4324

A 1/2 CUADRA DE
Av. CORDOBA.

SABADO
ABIERTO
TODO
EL DIA



DE MARCO Hnos. S.R.L. 24 de NOVIEMBRE 561 - Cap. Tel. 97-4410/7488

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA

DE MARCO HNOS. S. R. L.
garantiza por escrito su perfecto funcionamiento.
Cajas de recambio de todas las marcas.
Herramientas e instrumental de prueba
IMPORTADOS, asesoramiento técnico,
venta de repuestos, direcciones hidráulicas,
frenos de potencia. Envíos al interior

Studebaker y Citroën

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas)

T. E. 32 - 9179

OPEL y PEUGEOT REPUESTOS

La casa más surtida del mundo,
en la tradicional esquina de

**VIAMONTE
y PARANA
ORIENTACION
MECANICA S. A.**

VIAMONTE 1505

T. E. 42 - 1596

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

CASA JULIO

de R. JULIO LEVIS - Importador

CRISTALES DE SEGURIDAD

PARA AUTOMOTORES EN GENERAL - PROTECTORES PARA
PARABRISAS - COLOCACION Y VENTA POR MAYOR Y
MENOR - ESPECIALIDAD EN CRISTALES CURVADOS.

UNICA DIRECCION:

BONPLAND 1441-43

T. E. 772-5645 - 771-4294

Cromados

CROMADO DE LLANTAS ZINC CROMATIZADO

ESTAÑADO POR
IMMERISION
ESTAÑADO
ELECTROLITICO

JUAN MANZORRO

BOULOGNE SUR MER 565

VILLA MAIPU - Ptdo. San Martín
Teléfono 740-9008

Elásticos

ANGELITO

ELASTICOS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOVILES

ELASTICOS LEGITIMOS PARA
"FIAT 600" A PRECIOS
SIN COMPETENCIA

COLOCAMOS AMORTIGUADORES
Y ESPIRALES ESPECIALES CON
GARANTIA

MONROE 4069 - T. E. 52-5262

COLOCACION Y
VENTA DE ELASTICOS
Y ESPIRALES PARA TODAS
LAS MARCAS Y MODELOS
DE AUTOMOTORES

ALBERTO
H. CARMONA y Hno.
CASTILLO 1064
PSC. JUAN B. JUSTO 2008
T. E. 77-7528
BUENOS AIRES

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

LIMITES DEL REGISTRO SECCIONAL N° 2

LA Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor comunica que el Registro Seccional N° 2, sito en la calle Aranguren 4572, funciona con la jurisdicción comprendida dentro de los límites que se detallan: Av. General Paz, rectificación del Riachuelo; Av. Vélez Sársfield números impares hasta Av. Caseros, desde ésta por Av. Entre Ríos números impares hasta Garay; Av. Juan de Garay números pares hasta Av. La Plata;

desde ésta por Av. Vernet números pares hasta Avenida José María Moreno; desde ésta por Avenida Asamblea números pares hasta Curapaligüe; Curapaligüe números impares hasta Avenida del Trabajo; Avenida del Trabajo números pares hasta Portela; Portela números impares hasta Av. Rivadavia; desde ésta por Cuenca números pares hasta Av. Juan B. Justo; Av. Juan B. Justo números pares hasta Av. Gral Paz.

En lo que respecta al radio comprendido fuera del límite mencionado, corresponde a jurisdicción del Registro Central, que funciona en la Av. Córdoba 2008, Capital Federal.

Electricidad del Automóvil



ELECTRICIDAD DEL AUTOMÓVIL

TITÍN Y SUSO

DINAMOS - ARRANQUES - DISTRIBUIDORES
REGULADORES DE VOLTAJE - ALTERNADORES
Y EQUIPOS C.A.V. - BOSCH Y LUCAS

VENTA DE REPUESTOS

SABADOS ABIERTO TODO EL DIA
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

CORDOBA esq. JUAN B. JUSTO (frente a la barrera)

Neumáticos

NEUMATICOS

Fate, Firestone de 1° frescas,
todo tipo, en cuotas a largo plazo,
sin intereses ni recargos.
Contado socios Dto. 20 %

Ofrece: VEKA; Socio A.C.A. 261
¡SU GOMERIA!

AV. BELGRANO 3075
T. E. 97 - 5414 y 8842

Radio para Automóviles

AUTO-RADIO

CATEBAR

fabricación - venta - reparación - instalaciones

CAR-STEREO

reproductor
estéreo de
cinta magnética,
antenas
eléctricas y
de techo

AGENTES AUTORIZADOS

AUTOVOX, MOTOROLA, BENDIX
TEN y PHILCO

descuentos a socios del A.C.A.

CREDITOS

Alsina 2074 - Cap. Fed. - T.E. 48-8709

Señor Socio

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficiosa.

"ELE" AUTO RADIO

INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES
ANTENAS ELECTRICAS
STEREOS

Service Autorizado AUTOVOX
CREDITOS

Av. Juan B. Justo 6215/19
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

Silenciadores y Caños de Escape



SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE

Para todas las marcas

EQUIPOS ABARTH para
Peugeot - Fiat - Ford -
Chevrolet - Valiant

CASA LUNERTI

BULNES 739 T. E. 86-1343

Suspensión



**NUEVO GERENTE
GENERAL EN CBS**

EL señor Juan Truden, vicepresidente del directorio de Discos CBS de la Argentina se ha hecho cargo de la Gerencia General de esa empresa, como consecuencia de haber presentado su renuncia el señor Armando Di Guglielmo. El señor Truden es, asimismo, director de operaciones en América Latina de CBS Record International.

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones

TALLERES PROPIOS

CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282/0562

URUGUAY 170
T. E. 45-9011

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR.
Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuadri-
llas, taller, fin de se-
mana, etc. Construida
en madera cepillada
nacional. Techo asfál-
tico acanalado. Con 1
puerta, 1 ventana. Sin
piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica, **\$27.000**



Embalada y entregada a la empresa trans-
portista que se indique: 3x3, \$ 30.500; 3x4,
\$ 37.600; 3x5, \$ 44.800; 3x6, \$ 52.000. Pie-
za 3x3, cocina 2x2 y porch, \$ 58.500.
Hay otros modelos. Envíos al int. Solic. catálogo.
Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

Hoteles

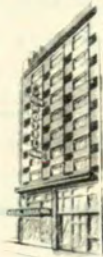
GRAN HOTEL EIBAR

Su casa en la
calle Florida

100 habitaciones a to-
do confort moderno.
Recién inaugurado.

RESERVAS:

FLORIDA 328
T. E. 45 - 1698



LA REVISTA AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de
384.500 ejemplares en esta edición, ti-
rada que aumenta regular y constante-
mente. Por esta razón, y atendiendo al
alto nivel adquisitivo de sus lectores, es
el vehículo publicitario de mayor efica-
cia en el país.

EN BUENOS AIRES LE ESPERAN:



Embajador Hotel

100 HABITACIONES
TODO CONFORT
EN LO MEJOR DEL
BARRIO NORTE
a pasos de
Av. Santa Fe

Aire acondicionado
Central
TV.
C. PELLEGRINI 1185
(Casi esq. Sta. Fe)
Dir. Teleg. Embahot
Buenos Aires
Teléfono:
42-9644

ADHERIDO AL A.C.A.



IMPALA HOTEL

100 HABITACIONES
TODO CONFORT
EN EL TRADICIONAL
BARRIO NORTE, A PASOS
DE LA AVENIDA SANTA FE
AIRE ACONDICIONADO
T. V.

LIBERTAD 1215

Teléfonos:

44 - 5696 — 41 - 9105
42 - 5107, 5190, 5945 y 8127

Adherido al A. C. A.

Y CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

Mar del Plata

HOTEL PINATI - RESIDENCIAL

UN TOTAL DE 60 HABITACIONES

- Posee 44 habitaciones con baño privado y teléfono.
- Posee 8 departamentos, de dos ambientes, con baño privado y teléfono.
- Calefacción Central.
- Amplio Salón de recepción con buffet y whiskería.
- Desayuno y bebidas.
- Ambiente familiar.

Entre Rios 2573 - T. E. 4-5521-1019-1020
MAR DEL PLATA

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



SU CASA
EN BUENOS AIRES

Savoy HOTEL

Km 0 de las rutas argentinas

CATEGORIA Y CONFORT

REFRIGERACION

250 habitaciones - baños privados - teléfonos - calefacción - peluquería - damas y caballeros - confitería - suntuosos salones de fiestas.

GRILL RESTAURANTE - REFRIGERACION

CALLAO Y CANGALLO 40-0151/59

En abril inauguran en

Texas HEMISFERIA 68

A todo ritmo se trabaja en San Antonio, Texas, para que el 6 de abril de 1968 sea inaugurada la Hemisferia 68, destinada a conmemorar la historia del continente americano.

Cinco días antes quedará terminada una inusual perspectiva reservada a los transeúntes de la importante muestra. Se trata del hotel "Palacio del Río", de 21 pisos y un costo de siete millones y medio de dólares.

Los primeros cuatro pisos del hotel y las áreas de albergue público, el restaurante al lado del río y el espacio comercial serán construidos según los métodos de vaciado de concreto convencionales; pero en este punto del proceso, los métodos de construcción convencionales se detienen.

Las 500 habitaciones para huéspedes de los siguientes 16 pisos serán unidades de construcción modulares prerealizadas. Estas serán construidas a kilómetros de distancia del lugar del hotel, estarán completamente provistas de cables y pintura, y tendrán pre-instaladas las conexiones eléctricas y de plomería. Aun las habitaciones tendrán las alfombras colocadas.

Luego, los camiones transportarán las unidades montadas hasta el lugar, donde una grúa gigante las elevará hasta colocarlas en su sitio, de una por vez. Está previsto completar los primeros cuatro pisos para los primeros días de noviembre, siguiendo después a un piso por semana.

Desde el cuarto piso del hotel, en forma alternada, las habitaciones estarán a distinto nivel, dándole a la construcción un efecto de tablero de damas.

Los dormitorios serán de dos tamaños: de 4 metros por 4,80, y de 4 metros por 5,70. En el vigésimo piso habrá cuatro suites con dos dormitorios, living y comedor. El espacio total cubierto del hotel "Palacio del Río" será de unos 34.800 metros cuadrados.

También se incluye una cascada de agua de dos pisos de altura y una fuente, un salón comedor interior y exterior sobre el nivel del río, tiendas al nivel de la calle y en el tercer piso una pileta de natación y una plataforma para tomar sol.

En el piso 21 se instalará un dinner club privado con capacidad para 250 personas y un salón de baile con comodidad para aproximadamente 600 personas.

HOTEL

CRILLON



Refrigeración
Grill y salón de
té danzante
Apartamentos
con baño privado
y teléfonos

DOS PERSONAS,
desde \$ 1.800.-

SANTA FE 796 esq. Esmeralda

T. E. 32 - 8180/92

Frente a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES



SHELTOWN HOTEL

Ex Sheraton

Completamente renovada,
con aire acondicionado. Importantes empresas realizan sus convenciones y recepciones en su amplio salón. El más confortable entre los hoteles de 1ª, en una ubicación privilegiada.

Con cocheros para
estacionamiento

M. T. de ALVEAR 742 - 32-5070/9
(Ex Charcas)

HOTEL EL MOLINO

A UNA CUADRA
DEL CONGRESO

EL MAXIMO CONFORT
CALEFACCION Y REFRIGERACION
TELEFONO Y BAÑO PRIVADOS
BAR, RECEPCION, TELEVISION

PRECIOS ESPECIALES PARA FAMILIAS
EN DEPARTAMENTOS DE 2 AMBIENTES

AV. CALLAO 164 BS. AS.

T. E. 46-8961 - 8941

46-9152 - 9112

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico:

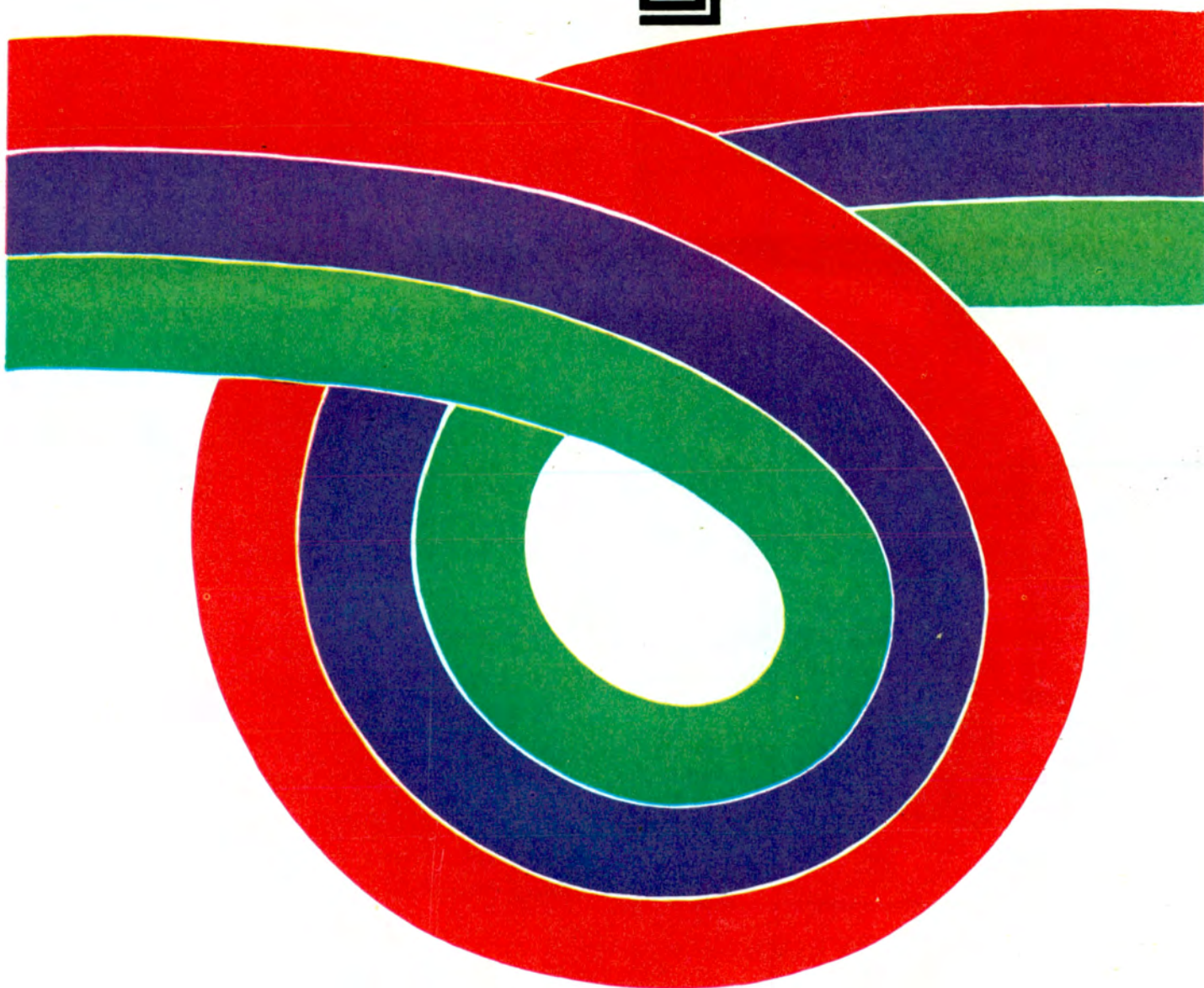
82-6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

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



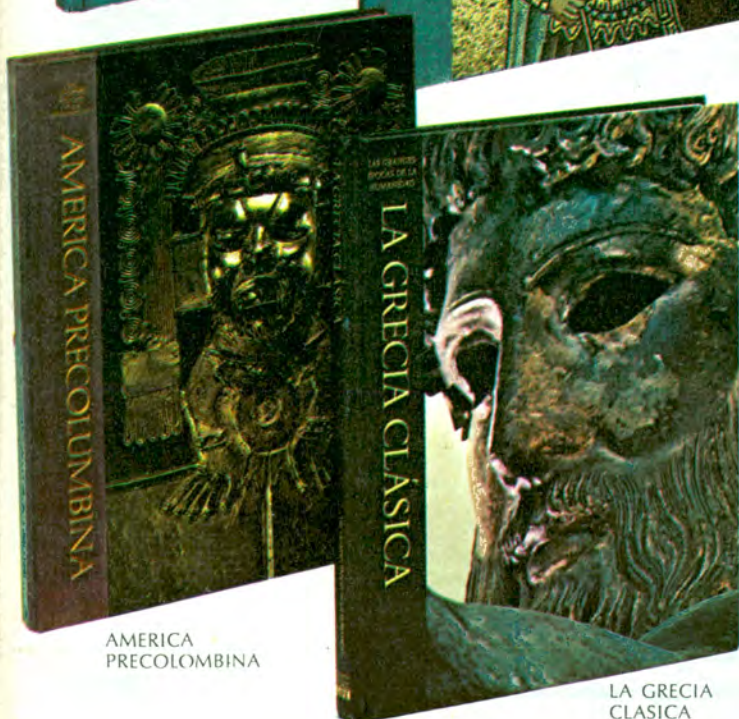
UN JUEGO DE 4 VOLUMENES A UN PRECIO ESPECIAL, MAS UN BELLO OBSEQUIO...

Haga una encantadora visita al mundo del pasado... con sus guerras y sus guerreros ...sus poetas...sus héroes y sus traidores... con la

COLECCION DE **TIME LIFE** LAS GRANDES EPOCAS DE LA HUMANIDAD.

ORIGENES
DE RUSIA

BIZANCIO



AMERICA
PRECOLOMBINA

LA GRECIA
CLASICA

He aquí la oportunidad de iniciar una biblioteca que le hará experimentar de nuevo la vida de las grandes eras del pasado. Es la oportunidad de que su familia vuelva a vivir los grandes momentos de la historia, de que conozca íntimamente a los hombres prominentes, los épicos acontecimientos, las dramáticas ideas que han impartido peculiaridad e interés a cada período importante de la historia.

LA GRECIA CLASICA, uno de los cuatro volúmenes que usted recibirá, lo hará regresar a una de las grandes épocas de la humanidad. Cuando usted haya recorrido con él mil años de historia griega, conocerá mejor y más cabalmente a este gran pueblo que vivió tan intensamente. Se percatará de que mucho de lo que pensamos, de lo que decimos y de lo que hacemos tuvo su origen en los griegos. Se maravillará ante la perdurable belleza de sus templos y sus esculturas, ante la fuerza absorbente de su teatro, ante la profunda originalidad de su filosofía y de sus ideas sobre el gobierno, y ante su actitud entusiasta, vehemente y valiente ante la vida.

Cada uno de los libros mide 22 x 27 cm. y tiene cerca de 200 páginas en papel mate con más de 130 fotografías, pinturas y dibujos, muchos en vivos colores.

El texto ameno y conciso, generalmente escrito por una autoridad en la materia, se complementa y se hace más interesante por cientos de soberbias ilustraciones, un tercio de las cuales es a todo color. Estos grandes, bellos y profusamente ilustrados volúmenes constituyen excelente lectura para toda la familia, así como útil estudio suplementario para estudiantes.

Y esto no es más que el comienzo. Usted podrá comprar los juegos subsiguientes a medida que se vayan publicando, de manera que finalmente poseerá la historia completa de las grandes épocas del hombre, empezando con el Antiguo Egipto, pasando por el Renacimiento y terminando con la Era del Progreso. Para pedidos, use el cupón de abajo.

a/c First National City Bank,
Bartolomé Mitre 502, Buenos Aires

Si... me gustaría adquirir el juego de 4 volúmenes de la colección Time-Life LAS GRANDES EPOCAS DE LA HUMANIDAD a un Precio Especial de Introducción. Entiendo que me enviarán los libros por correo tan pronto reciban mi remesa y esta Tarjeta de Pedido. Al mismo tiempo, recibiré también, absolutamente gratis, un grande y bello grabado de la VENUS DE MILO. Entiendo asimismo que todos los gastos de correo certificado correrán por cuenta de LIBROS de TIME-LIFE.

Marque la edición que desee:

Corriente ☐ Sólo M\$N6900 por juego De Lujo ☐ Sólo M\$N8500 por juego

Nombre

Calle o Apdo. LETRA DE IMPRENTA

Ciudad y Zona

Estado o Prov. y País

UN OBSEQUIO PARA USTED

También recibirá usted, absolutamente gratis, un grande y bello grabado de la VENUS DE MILO a todo color, apropiado para ponerle marco y colgarlo en la pared. (Tamaño: 92.5 x 32 cm.)