

COBRELO
ARGENTINO
Suc. 51 (B)

FRANQUEO PAGADO
Concesión N° 4938

TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 209

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA — Prohibida su Venta

AÑO XVI - Nº 84 - ABRIL 1976 - \$ 80.-

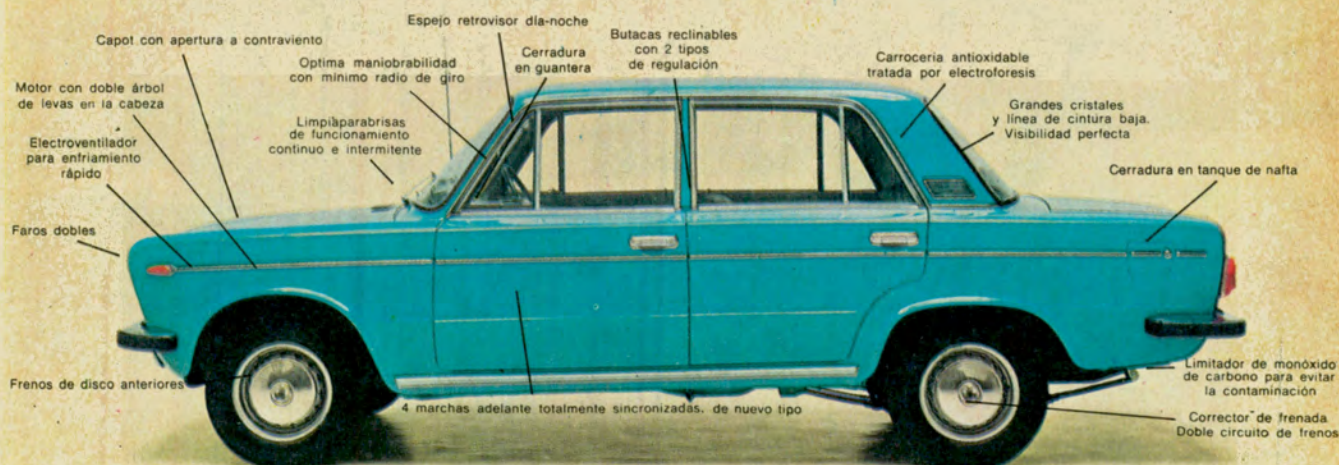


AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS

FIAT 125 O UN AUTO CONVENCIONAL USTED DECIDE QUIEN GANA.

		FIAT 125	COMP. B	COMP. C	COMP. D	COMP. E'	COMP. F
1 - DOBLE ARBOL DE LEVAS	Mayor potencia. Mayor aceleración. Mayor economía. Menos piezas en movimiento.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
2 - ELECTROVENTILADOR	Refrigera sin quitar potencia al motor. lo hace más silencioso y mejora el confort de marcha.	SI	NO	Electro-magnético	NO	NO	NO
3 - TERMOSTATO BY-PASS	Evita recalentamientos bruscos.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
4 - REFRIGERACION DE SISTEMA CERRADO	Favorece el empleo de líquidos refrigerantes sin desperdiciarlos.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
5 - CAPOT CON APERTURA CONTRAVIENTO	Factor de seguridad en marcha.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
6 - FAROS DELANTEROS DOBLES	Factor seguridad marcha nocturna.	SI	NO	NO	NO	NO	NO
7 - RELACION PESO POTENCIA	Mayor aceleración, mayor reprise Menor consumo.	9,6 Kg/HP	10,5 Kg/HP	11,5 Kg/HP	12,9 Kg/HP	11,8 Kg/HP	10,8 Kg/HP
8 - DESVALORIZACION EN EL PRIMER AÑO	Economía.	16,2%	19,4%	16,7%	21,8%	No hay experiencia	
9 - REGULADOR DE FRENADA	Seguridad.	SI	NO	NO	NO	NO	NO

**Un auto es esencialmente una máquina
y cuando usted compra FIAT
compra la mecánica más fina del país.**



**DE CADA 10 PERSONAS, 3 COMPRAN FIAT, LAS 7 RESTANTES
ELIGEN ENTRE 6 MARCAS DISTINTAS.**

FIAT
con sensatez



A LOS SOCIOS SERVICIOS Y BENEFICIOS

UTILICE SU CARNET Y AHORRE EN SUS VACACIONES

● CAMPAMENTOS, BALNEARIOS Y RECREOS

CAMPAMENTOS. BUENOS AIRES: CHASCOMUS (A.C.A.) – SAN CLEMENTE DEL TUYU (A.C.A. y San Clemente) – MAR DE AJÓ (A.C.A.) – VILLA GESELL (El Faro; Del Sol y California) – OSTENDE (Moby Dick) – MAR DEL PLATA (Pinar de la Serena y Campinglandia) – CHAPADMALAL (Los Alces; Campo del Mar; Los Horneros y Abuela Catalina) – MIRAMAR (El Fortín) – QUEQUEN (Doble "J" y Monte Pasuvio) – CLAROMECO (A.C.A.) – BALNEARIO ORIENTE (Elvimar) – MONTE HERMOSO (Montemar y Americano) – SIERRA DE LA VENTANA (Don Diego) – SAN ANTONIO DE ARECO (La Porteña). **NEUQUEN:** SAN MARTIN DE LOS ANDES (A.C.A.; Villa Traful y San Martín de los Andes). **MENDOZA:** SAN RAFAEL (Pequeña Venecia). **RIO NEGRO:** SAN CARLOS DE BARILOCHE (Parque Doble "V"; Estancia del Carmen; Lago Gutierrez y Colonia Suiza). **CHUBUT:** PUNTA CUEVAS (A.C.A.) – COMODORO RIVADAVIA (A.C.A. Rada Tilly). **CORDOBA:** VILLA CARLOS PAZ (A.C.A.; Las Tolderías y El Pelicano). **TUCUMAN:** EL CADILLAL (A.C.A.). **SAN JUAN:** VALLE FERTIL (A.C.A.).

BALNEARIOS. BUENOS AIRES: SAN CLEMENTE DEL TUYU (A.C.A.) – SANTA TERESITA (Guan Guan) – MAR DE AJÓ (A.C.A.) – VILLA GESELL (Trece del Sur y Villa Gesell) – MAR DEL PLATA (Carioca; Mar y Pez; Océano; Alfar; Alfonsina I y II y Spaghetti) – MIRAMAR (A.C.A.) – NECOCHEA (A.C.A.)

RECREOS. BUENOS AIRES: INGENIERO MASCHWITZ (A.C.A. y Miro) – PUNTA LARA – LUJAN – PUNTA INDIO – CENTRO TURISTICO DEL DELTA – CHASCOMUS. **SANTA FE:** TIMBUES (A.C.A.). **LA RIOJA:** FAMATINA. **SAN JUAN:** JACHAL.

LUGARES DE RECREO CON BUFFET. BUENOS AIRES: ARRECIFES – AZUL – CARMEN DE ARECO – DOLORES – GENERAL PIRAN – GORCHS – INGENIERO JUAREZ – IRENE – NAPALEOFU – NUEVE DE JULIO – RIO TALA – SAMBOROMBON – SAN CAYETANO – SAN NICOLAS. **SANTA FE:** FIRMAT – GENERAL LOPEZ – TORTUGAS. **CORDOBA:** CANALS – LA FRANCIA – VILLA DEL DIQUE – VILLA DE SOTO. **SAN JUAN:** LAS FLORES. **SAN LUIS:** VILLA MERCEDES. **CORRIENTES:** ITA IBATE. **LA RIOJA:** CHEPES. **MENDOZA:** VILLA LA PAZ. **RIO NEGRO:** LAGO MASCARDI.

● HOTELES, MOTeles Y HOSTERIAS

BUENOS AIRES: BAHIA SAN BLAS – **LA PAMPA:** SANTA ROSA – LIHUE CALEL – GOBERNADOR DUVAL – CALEU CALEU – SANTA ISABEL – COLONIA 25 DE MAYO – **RIO NEGRO:** CIPOLLETTI – LOS MENCUCOS – LAS GRUTAS – CHOEL CHOEL – GENERAL ROCA – **NEUQUEN:** AGUADA FLORENCIO – CHURRIACA – LA RINCONADA – BARRANCAS – ALUMINE – ANDACOLLO – CHOS MALAL – **CHUBUT:** PUERTO MADRYN – LOS ALTARES – PUERTO PIRAMIDES – **SANTA CRUZ:** TRES CERROS – COMTE. LUIS PIEDRA BUENA – PUERTO SANTA CRUZ – CALAFATE – VENTISQUERO MORENO – **TIERRA DEL FUEGO:** ALBATROS – LOS YAGANES – ALAKUSH – PETREL – KAIKEN – CORRIEN-

TES: SANTO TOME – YAPEYU – **MISIONES:** ELDORADO – APOSTOLES – SAN JAVIER – SAN IGNACIO – MONTE CARLO – **LA RIOJA:** CHEPES – CHILECITO – FAMATINA – SALICAS – SANTA TERESITA – **TUCUMAN:** TAFI DEL VALLE – AMAICHA DEL VALLE – **SALTA:** CAFAYATE – SAN CARLOS – CACHI – **SAN JUAN:** VALLE FERTIL.

● CHEQUE DE VIAJERO ACA

CON EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA

● CUBIERTA ACA - BATERIAS

Y SERVICIOS AL AUTOMOVIL

● VALES DE NAFTA ACA

– EN LAS 335 ESTACIONES

● SEGUROS DE AUTOMOTORES Y DE VIDA

CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO

● SERVICIO DE AVIACION

SERVICIO PARA TURISMO Y ACCIDENTADOS

● TURISMO "CONOZCA LA ARGENTINA"

CON NUESTRAS EXCURSIONES

● TELECOMUNICACIONES

121 RADIOESTACIONES

● CREDI-CAJA

CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO – CREDITOS PARA: TURISMO Y CURSOS EN ESCUELAS DE CONDUCCION Y DE MECANICA.

UTILICE :

● SADOS – SASTRERIAS Y ALMACENES DE OBRA

SOCIAL DE LA ARMADA ARGENTINA

CASA CENTRAL (Av. Antártida Argentina 1160 – Buenos Aires) – BAHIA BLANCA (Sarmiento 20) – LA PLATA (Calle 45 N° 377) – MAR DEL PLATA (Alberti 2555) – PUERTO BELGRANO (Bernardo de Irigoyen esq. Colón – Punta Alta) – USHUAIA (Av. Maipú esq. Ona).

● COOPERATIVA EL HOGAR OBRERO

SUPERMERCADOS, VENTA DE ARTICULOS PARA CONSUMO, CREDITOS PARA LA VIVIENDA, FOTOGRAFIA, ETC.

CAPITAL FEDERAL: CASA MATRIZ; Rivadavia 5108 – **SUCURSALES:** CENTRO; Cangallo 2070 – Galería Suipacha, Suipacha 228, local 10 – SUR; Bolívar 1856 – Martín García 465 – VILLA DEL PARQUE; Alvarez Jonte 3751 – AVENIDA LA PLATA; Av. La Plata 555 – ALVAREZ THOMAS; Alvarez Thomas 1320 – BOEDO; Humberto I esq. Maza – FLORESTA; Avellaneda 3758 – DEVOTO; Sanabria 3320 – CABALLITO; Rivadavia 4905 – VILLA URQUIZA; Blanco Encalada y Colodrero. **Prov. de BUENOS AIRES:** BERNAL – REMEDIOS DE ESCALADA – TAPIALES – AUTOPISTA RICCHERI (Tapiales) – LA PLATA – CASEROS – VICENTE LOPEZ – VILLA DOMINICO – LANUS – SAN MARTIN – MORON – MARTINEZ – MAR DEL PLATA Y JUNIN.

Y DEMAS COMERCIOS QUE APOYAN NUESTRO PLAN

"APOYE EL TURISMO NACIONAL – HAGASE SOCIO"

DIRECTOR

Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

COMISION ASESORA
Presidente

Ing. MARIO L. NEGRI
Vicepresidente 2º Honorario
de la C. D. del ACA

LINO PALACIO
ADOLFO LANUS
FRANCISCO A. RIZZUTO
RAUL H. SARMIENTO

COMISION FINANCIERA
Presidente

Dr. BALTAZAR MARTINEZ BRIONES
Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA

Dr. IVAN IBAREZ
Tesorero de la C. D. del ACA

Dr. HORACIO FRIAS PASMAN
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas del ACA

JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

REDACTORES
JORGE D. CALVETTI
MANUEL DIAZ GUERRA
GUSTAVO A. G. GOMEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
JUAN CARLOS PINA
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

PRODUCCION PUBLICITARIA
DANIEL A. ALVAREZ
CARLOS BLASI
MANUEL MALVAR
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso,
Norberto Ranalli y
Federico B. Kirbus.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5º, TEL. 80-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 1.290.639. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES Y A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA. — La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

Tirada de esta edición:
730.000 ejemplares
Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 80.—

SUMARIO/84

autoclub



NUESTRA PORTADA

La incorporación de motocicletas a los servicios de auxilio del ACA ha significado un valioso aporte; estos ágiles vehículos permiten acudir con celeridad en ayuda del automovilista, particularmente en las zonas de mayor densidad de tránsito. (Foto: A. Moreno).

NOS ESCRIBEN 6

EL PRECIO DE LA VELOCIDAD, por F. B.

K. El combustible ha pasado a ser uno de los rubros que más influyen en los gastos del automovilista. Aquí hallará normas precisas y sencillas que le ayudarán a ahorrar nafta sin perjudicar su coche . . . 10



ENTRE EL MAR Y LA MONTAÑA, por Federico B. Kirbus.

En esta nota se propone una excursión por la ruta Panamericana hasta Perú, pasando por Chile

y Bolivia (regreso). Un camino excelente pone al alcance de todos los automovilistas este gratificante periplo latinoamericano 14

ALGO NUEVO SOBRE EL SOL, por M. D. G.

El agotamiento de los combustibles fósiles pone sobre el tapete la necesidad de recurrir cuanto antes a otras fuentes energéticas. El empleo de la radiación solar ha tenido notables avances en las últimas décadas y ofrece perspectivas fantásticas a la humanidad 22



HACIA EL DELTA DE ENTRE RIOS, por Roberto Mario Scheines.

Un viaje a Villa Paranacito, en el corazón del Delta entrerriano, entre el dédalo de islas que forman los diversos brazos del Paraná antes de volcar en el Plata las aguas colectadas en el trópico 30



QUARTUCCI POR SI MISMO. En un reportaje exclusivo, el po-



pular actor, socio vitalicio e integrante de la Asamblea de Delegados del ACA, rememora para AUTOCLUB algunos hitos salientes de su vida y refiere sus experiencias deportivas 34

LETRA NUEVA. Comentarios críticos de algunos libros recibidos en nuestra Redacción 37



AQUI NOSOTRAS. . . por Trixi. Nuestra colaboradora incluye en su sección la receta para preparar una sabrosa rosca de Pascua y algunas sugerencias para su nuevo guardarropa de otoño; le anticipamos que la silueta '76 será femenina y misteriosa 38

NOTICIERO ACA . . . 42

AUTOHUMOR, por M. Di Genaro 50



**Teniente
General
JORGE
RAFAEL
VIDELA**

**PRESIDENTE
DE LA NACION
ARGENTINA**

El teniente general Jorge Rafael Videla nació en la ciudad de Mercedes, provincia de Buenos Aires, en 1925. Concluidos los estudios secundarios, en 1942 ingresó en el Colegio Militar de la Nación, donde obtuvo el grado de subteniente de Infantería. Con su primer destino en el Regimiento 14 de dicha arma, inició una brillante trayectoria castrense que lo llevó a desempeñarse en cargos de creciente responsabilidad.

Con el grado de teniente fue trasladado a la Compañía de Vigilancia del entonces ministerio de Guerra, para luego prestar servicios en el Regimiento Motorizado Buenos Aires y el cuadro de oficiales del Colegio Militar de la Nación. Con el grado de capitán ingresó como alumno de la Escuela Superior de Guerra, donde se graduó como oficial de Estado Mayor. Destinado nuevamente al Colegio Militar, ejerció la jefatura de la Primera Compañía de Cadetes. Con el grado de mayor fue designado asesor de la delegación militar argentina en los Estados Unidos. De regreso en el país, actuó en la Subsecretaría de Guerra como oficial de Estado Mayor, para ser nombra-

do posteriormente jefe del Batallón de Infantería del Colegio Militar. Luego de ascender a teniente coronel, ejerció la jefatura del Cuerpo de Cadetes de dicho Instituto.

Como oficial de Estado Mayor revistó en el Comando en Jefe del Ejército y al ascender a coronel pasó al Centro de Altos Estudios, donde siguió el curso superior de Estrategia. Finalizado el mismo es destinado al Estado Mayor del Ejército. Dos años después fue nombrado comandante y Jefe del Estado Mayor de la Brigada de Infantería 5. Cumplida esa etapa, ocupó el cargo de jefe de Operaciones del Cuerpo de Ejército III y al alcanzar el generalato en 1971 fue designado director del Colegio Militar de la Nación, para pasar posteriormente al cargo de segundo comandante y jefe del Estado Mayor del Cuerpo de Ejército I. Sucesivamente ejerció las jefaturas del Estado Mayor General del Ejército y del Estado Mayor Conjunto, hasta alcanzar la máxima jerarquía en agosto del año pasado, con su designación como Comandante General del Ejército. Asumió la Presidencia de la Nación el 29 de marzo último.

NOS ESCRIBEN...

CRITICAS Y ELOGIOS

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en mi carácter de socia plenaria, a efectos de comunicarle mis quejas del servicio que el ACA brinda a sus asociados, dado que evidentemente a la revista del club sólo llegan notas de ponderación y elogio.

En el mes de febrero de 1975 he solicitado un auxilio mecánico que, por supuesto, prometieron enviar a los 30 minutos, pero aún lo estoy esperando.

En el mes de julio de 1975 tuve un pequeño choque cuyo costo fue de \$ 2.500; desde el año 1969 soy socia y asegurada en el club sin que afortunadamente hiciera uso del mismo; pero he ahí que cuando este año lo necesité, el personal administrativo de Rocamora estaba en huelga, atendían una persona cada hora u hora y media o a ninguna persona, tiraban pastillas de gamexane para que nos fuéramos, resultando de esto que yo fui durante quince días seguidos, hasta que definitivamente tuve que arreglar el coche y pagar, por cuanto la denuncia ante la policía había perdido vigencia; como podrá apreciar, además de la pérdida de dinero, la de tiempo, por cuanto yo tengo mi oficina y debía abandonarla todos los días para tratar de solucionar el problema. Y ahora ya se dio la máxima, el día 16-1-76 solicité un remolque a las 18.20; me dijeron que había 2 horas de demora, pero el auxilio recién se produjo a las 22.45. De todo esto, se desprende que el ACA ha dejado de ser una asociación civil en beneficio de la comunidad, para transformarse en una sociedad comercial con una inmensa burocracia y un deterioro en el trato con sus socios.

Yo dudo que esta nota llegue a sus manos; de todas formas, si al-

guna autoridad de "nuestro" club la lee, que lo tome como beneficio de inventario. Es lamentable que ocurran cosas así; sin otro particular, saludo a usted muy atte.

U. L. de Ledesma
Socia 449.335

N. de la R.: La gran mayoría de las cartas que llegan a nuestra Redacción responden a inquietudes de socios que desean destacar la acción de miembros del personal del ACA de los cuales recibieron atenciones extraordinarias, propias de una gran vocación de servicio. Esas cartas de encomio se publican a manera de estímulo para dicho personal y despiertan, al mismo tiempo, la emulación del resto.

En los casos de reclamaciones por deficiencias observadas en los servicios o por la conducta de algún empleado en particular, los socios —salvo raras excepciones— no solicitan su publicación en la Revista sino la solución del problema que, en cada caso, les preocupa, por lo que toma intervención la Oficina de Observaciones, a fin de realizar la investigación pertinente y adoptar las medidas correctivas que correspondieren.

En el caso de la asociada Ledesma publicamos el texto completo de la carta, cuyas copias fueron hechas llegar a todo el personal del Club para que tome conocimiento de sus reclamos. Asimismo, cabe agregar que el ACA no es una isla dentro del país y en él repercuten todas las manifestaciones de la vida nacional, incluyendo las propias del ámbito laboral. Los problemas a que se refiere nuestra asociada se produjeron en un momento excepcional y hace varios meses que fueron superados.

CUESTION DE SEÑALES

Señor Director:

Me dirijo a usted a fin de que

se informe a los automovilistas sobre la siguiente norma: a determinadas horas del día, el tráfico por la calzada central de la avenida Alem (Capital Federal) es de una sola mano. Ocurre que durante esas horas se aplican sanciones, en la esquina de Cangallo y dicha avenida, a quienes por desconocimiento entran a esta última a contramano, desde Paseo Colón. Entiendo que la entrada a la avenida Leandro N. Alem tendría que tener una indicación (del tipo de las que hay en la Panamericana), dado que todas las demás infracciones están señalizadas (prohibido estacionar sobre esta acera, por ejemplo). Aclaro que por venir de la zona norte conozco perfectamente la referida disposición, pero solicito que se marque debidamente para que nos vayamos organizando un poco.

Rodolfo García
Martínez (Bs. As.)

PRUDENCIA EN EL CAMPING

Señor Director:

Muy bueno el artículo aparecido en AUTOCLUB N° 82, titulado *Informe sobre camping*, de Edmundo Aguiar. Con el deseo de aportar algo de mi experiencia para futuros acampantes, me permito agregar que es necesario observar detenidamente el terreno, teniendo muy en cuenta cañadones, laderas muy pronunciadas, paredones rocosos con características de desprendimientos, montes de elevada arboleda que por causa de fuertes vientos pueden ocasionar caídas de gruesas ramas. En varias de mis excursiones he visto carpas levantadas a su reparo. Creo que los acampantes cometían un grave error. He observado en la foto de la página 32, que el campamento está ubicado a orillas de un río o lago, que por sus características es de creciente natural. Esto, en caso de fuertes llu-

UTILICE SU GARNET DE SOCIO EL CLUB ES SUYO
Cuédelo..!

vias, puede ocasionar serios problemas: pérdidas de material y hasta riesgo de vidas, más aún si sorprende a las personas en horas de la noche y entregadas al descanso.

Aquiles A. Vicente
San Fernando (Bs. As.)

¿CUANDO CAYO LA PIEDRA?

Me dirijo a usted para aclarar una duda. En el N° 82 de AUTO-CLUB, en el artículo *Tandil lo tiene todo*, y en el recuadro que se titula *¿Cuándo te vas a morir, Pandereta?*, se dice que en la mañana del 20 de febrero de 1912 murió Pedro Duffournet (*Pandereta*), y luego que esa misma tarde cayó la piedra. Al comienzo del mencionado recuadro, se expresa que ambos hechos ocurrieron el 29 de febrero. Agradecería me aclarara el posible error.

Marcos Possak
Tandil (Bs. As.)

N. de la R.: *Efectivamente, en el comienzo del recuadro indicado por el lector se dice: "La Piedra Movidiza que dio origen al turismo tandilense, cayó de su precario pedestal el 29 de febrero de 1912, año bisiesto para más datos. Ese día está ligado en la memoria de los más viejos pobladores a la muerte de Pandereta..." Al hacer nuevamente referencia a ese día, líneas más abajo, por errata de imprenta se menciona el 20 en lugar del 29. Dejamos aclarado, pues, que la fecha correcta es 29 de febrero.*

EL AUTO Y EL CORAZON

Señor Director:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. con referencia a la carta publicada en el N° 81 de la revista de setiembre de 1975 que lleva el título "Automóvil y ritmo cardíaco", firmada por el Sr. Alejandro von Der Heyde Garrigós. En la misma se menciona las alteraciones de la frecuencia cardíaca del conductor con relación a la velocidad del vehículo y se hace referencia a estudios efectuados en Alemania Federal. A pesar de no estar aclarado el tipo de estudio ni las condiciones del mismo, queremos informarle que existen dos métodos posibles para ello: a) *Radiotelemetría*, que consiste en colocar un pequeño transmisor al conductor y recibir la señal de su elec-

A NUESTROS LECTORES

Hora de Responsabilidad

El cambio operado en la Argentina pareciera señalar, por sobre todo —ideologías, mitos, frustraciones, esperanzas—, un momento que bien podría identificarse como la hora de la responsabilidad. La hora del amanecer de un entendimiento urgente e indispensable capaz de afirmar, postergando toda otra demanda, la unión de los argentinos en la obra común de defender, con el arma simple y efectiva del trabajo, lo que más preocupa a todos: la Nación. Esta defensa es, automáticamente, la defensa de la familia, de los niños y jóvenes de hoy —ciudadanos de mañana—, de la paz, de la dignidad del hombre, de sus derechos, del futuro individual y colectivo, del bienestar común.

La unión de los argentinos emana del simple hecho de que todos sepamos cumplir con nuestro deber —desde quienes ejercen las funciones de mayor responsabilidad, hasta el más humilde de los ciudadanos— incorporando así a la vida nacional los principios básicos de justicia y respeto mutuo, fundamentos de la solidaridad humana, que dan fuerza moral a la existencia de un país.

Al mismo tiempo, ellos aseguran el desarrollo, la riqueza, la cohesión del pueblo y las virtudes democráticas que —sin excluir la autocrítica y la disensión civilizada— dan temple y proyección al ser nacional.

En el Automóvil Club Argentino entendemos así esta hora de responsabilidad, porque en ella campea mucho de lo que ha sido el norte de la Institución en la obra que viene cumpliendo desde hace tres cuartos de siglo. Una vez más reafirmamos nuestra fe en el trabajo, el orden, la paz, la solidaridad y la cuota de comprensión generosa, que siempre es el instrumento más adecuado para resolver inevitables diferencias humanas, sin llegar nunca al antagonismo destructivo. El ACA es, justamente, el fruto de una unión: la de sus socios. Con sus 720.000 afiliados, su carácter de entidad civil más importante de América latina y su presencia en todo el ámbito del país en función de integración nacional, quizás sirva como testimonio de cuánto se puede construir cuando los hombres se unen en una empresa común.

Hoy, como siempre, esta hora nos compromete a todos en la tarea solidaria de edificar la Argentina que mañana pueda enorgullecernos en plenitud. Y esa labor puede y debe comenzar hoy mismo si se satisface el prerequisite ineludible de que todos los argentinos estemos unidos, para que tanto el esfuerzo como sus frutos se distribuyan con equidad.

LA DIRECCION

NOS ESCRIBEN...

trocardiograma a distancia mediante ondas de radio; y b) *Electrocardiografía dinámica continua* —sistema Holter—, que consiste en la grabación en cinta magnética del electrocardiograma en un pequeño equipo portátil, similar a los grabadores de sonido, que también se conecta al tórax por electrodos pegados a la piel.

Este último método es de mayor utilidad que la radiotelemedicina porque no sólo permite el registro de la actividad cardíaca durante la conducción, sino en todo el resto de las actividades habituales que realiza el hombre.

Con esta técnica se estudió en Israel a un grupo de conductores de automóviles particulares, demostrándose que la frecuencia cardíaca se incrementa en forma proporcional a la velocidad del vehículo, en aproximadamente 10 latidos por cada 10 km de incremento por encima de los 80 km por hora.

Nuestros estudios en el país con el sistema Holter nos permitieron obtener las siguientes observaciones: 1) En enfermos con cardiopatía coronaria las maniobras de estacionamiento pueden provocar episodios de insuficiencia coronaria, que en general se detectan por las alteraciones del electrocardiograma dinámico, y pocas veces por el clásico dolor en el centro del pecho; 2) la tensión provocada por el tránsito muy intenso puede provocar alteraciones similares; 3) hemos observado distintos tipos de arritmias durante la conducción (arritmia es un trastorno del ritmo normal del corazón).

De las preguntas enumeradas por el Sr. Garrigós nos parece interesante la que se refiere al aumento de la frecuencia cardíaca en enfermos con insuficiencia coronaria o que hayan padecido infarto de miocardio. La taquicardia, en estos casos, puede desencadenar crisis anginosas, arritmias, etc., porque el corazón de los enfermos no se encuentra "preparado", es decir entrenado para emergencias. Por este motivo actualmente se utiliza dentro del arsenal terapéutico cardiológico, los ejercicios programados de rehabilitación cardiovascular.

Con respecto a las preguntas sobre riesgo, medicación aconsejada, contraindicaciones para la conducción de vehículos, etc., sugerimos el examen clínico-cardiológico periódico, para todos aquellos que sufran de alguna cardiopatía y para aquellos aparentemente sanos.

Un correcto examen clínico, radiológico, electrocardiográfico, la prueba de esfuerzo graduado (ergometría) y, en los casos necesarios, la electrocardiografía dinámica, podrán dar respuesta a estos interrogantes. El sistema Holter es un valioso medio de diagnóstico, de muy fácil obtención no sólo durante los momentos de conducción del vehículo sino para todas las actividades.

Dres. Silvio E. Guerchicoff,
Héctor Kunik y Saúl Drajer
Capital Federal

EN EL SUR MENDOCINO

Señor Director:

En el N° 82, pág. 37, se menciona como lugar de pesca de la trucha arco iris el río Grande; quiero aclarar que de acuerdo con las disposiciones provinciales vigentes, es permitido pescar desde la desembocadura del río Poti Malal (afluente del río Grande) aguas abajo en toda su extensión. Bardas Blancas, aproximadamente 20 km aguas abajo, donde se ubica el puente que cruza el río (ruta nacional 40), es periódicamente punto de reunión de concursantes de los clubes de pesca de la provincia. Aguas arriba de la desembocadura del Poti Malal está reservado como ambiente de reproducción. Algo muy importante y digno de encomio es el control que ejerce la Dirección de Bosques y Parques de la provincia en los ambientes de pesca.

Algo fácil de recordar: se puede pescar en todos los ríos y arroyos de la provincia desde los cruces de la ruta nacional N° 40 aguas abajo, excepto el río Grande, como ya mencioné.

Luis Schiavone
San Rafael (Mendoza)

PARA VIAJAR AL PERU

Señor Director:

Quisiera comunicarme con personas que hayan realizado el recorrido Buenos Aires - Perú en un "Ami-8", por Bolivia y durante el verano. Desde ya agradezco la publicación de esta carta y a quienes quieran escribirme para proporcionarme datos.

Luis Oscar Luro
Cordero 1621

San Fernando (Bs. As.)

N. de la R.: Complacemos su pedido. Asimismo, le resultará de



**EL SEGURO PROTEGE
SUS INTERESES
AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS**



AUTORIDADES

mucho interés el artículo "Entre el mar y la montaña", que publicamos en esta misma edición.

DE LOS ANDES AL PLATA

Señor Director:

A propósito de la nota *De los Andes al Plata*, publicada en el N° 83 de esa Revista, me permito aportar algunos datos complementarios o aclaratorios. 1°) En el mes de diciembre de 1922 —es decir, un año antes que el Sr. Maestri efectuara su raid— el que firma la presente cumplió el mismo recorrido en un Ford doble faetón, sin ninguna preparación especial, empleando algo menos de tres días tanto en el viaje de ida como en el de regreso. Lo hizo en compañía de Eduardo Díaz y Pedro Yarza, quien años después y hasta sufrir un serio accidente, se destacó en pruebas de carretera como piloto. 2°) Dos meses antes, en octubre del citado año, José Masetti, acompañado por E. Ferrero, condujeron un auto preparado para correr, por cuenta de la Agencia Ford de Mendoza, a fin de presentarlo en el Salón del Automóvil que se abría el 12 de ese mes, regresando algunos días después sin otros problemas que los inconvenientes propios de los caminos y máquinas de entonces. En consecuencia, de no surgir algún otro antecedente, debe adjudicársele el mérito de la prioridad a José Masetti. 3°) En cuanto al recorrido Mendoza-San Juan, el auto que Masetti llevó al Salón del Automóvil fue el que había utilizado para correr (y ganar) la carrera entre ambas ciudades, que debe haberse disputado a principios de 1922, aproximadamente dos años antes que el Raid del señor Maestri.

Puede verificarse lo que digo si se recurre al archivo del diario *Los Andes* (octubre y diciembre de 1922) y de *El Gráfico* de diciembre de 1922 o principios de 1923.

Italo Juan Pahanotto
Guaymallén (Mendoza)

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

Vicepresidentes 2°:
Ing. Mario L. Negri
Dr. Roberto N. Lobos

SECRETARIOS:

Dr. Walter A. Saborido
Ing. Abel M. Lissarrague

TESORERO:

Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli

PROSECRETARIO:

Esc. Enrique F. Ghezzi

ASESORES HONORARIOS:

Esc. Eduardo Casás
Sr. Lucilio del Castillo
Sr. Eduardo Del Plano
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sr. Marcos Victorica

PRESIDENTE:

Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1°:

Sr. Federico Lejund

VICEPRESIDENTE 2°:

Dr. Baltazar Martínez Briones

SECRETARIO:

Dr. Luis Petraglia

TESORERO:

Dr. Iván Ibáñez

PROSECRETARIO:

Dr. Marcelo Gowland Acosta

PROTESORERO:

Dr. Juan Carlos Laurens

VOCALES TITULARES:

Esc. Roberto V. Vitale
Dr. Ricardo E. Aráoz
Dr. Belisario Moreno Hueyo
Dr. Ricardo J. C. Crespo
Dr. Guillermo Barutta
Sr. Alberto E. Otero
Sr. Juan Manuel Bordeu
Sr. Santiago Novaro
Dr. Mario Gustavo Montani
Sr. Roberto E. Marmolejo
Com. Ernesto Enrique Baca
Ing. Emilio Rodríguez Reindl

VOCALES SUPLENTE:

Esc. Víctor Zemborain
Ing. Rafael Sierra
Sr. Norberto Paoletti
Sr. Roberto Darwin Reyna
Sra. Sara Pradere de Gayán
Sr. Eduardo Tarrabellá
Sr. Jorge Faustino Lorenzo

Comisión Fiscalizadora

de Cuentas

Miembro Honorario:

PRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz

PRESIDENTE:

Dr. Horacio Frías Pasman

VICEPRESIDENTE:

Ing. Bartolomé Naón

SECRETARIO:

Sr. Jorge A. Isely

VOCALES TITULARES:

Dr. Julio Luciano Colombo

Dr. Ramón Carlos Jueguen

VOCALES SUPLENTE:

Sr. Enrique Pedro Rossi

Sr. Atilio Luis Ballerini

Viccom. Juan Antonio Benvenuto

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:

Dr. Alejandro Lastra

VICEPRESIDENTE:

Sr. Sebastián Pérez Tornquist

SECRETARIO:

Sr. Santiago Artusi

PROSECRETARIO:

Sr. Jorge E. Revello

Delegados Titulares

Sr. Manuel Acuña

Sr. Héctor Aizpiri

Dr. Juan Aguirre Lanari

Gral. Gualterio E. Ahrens

Sr. Antonio Alegre

Dr. José Almeida Huerta

Dr. Emilio F. de Alzaga

Sr. Quillio Anzist

Dr. Marcelo Aranda

Ing. Mario J. F. Aranguren

Esc. Ernesto Arenaza

Sr. Nicanor J. Arévalo

Brig. Pablo O. Apella

Cap. de Frag. Luis A. Balleli

Dr. Mariano Manuel Balverde

Dr. Rubén Darío Barragán

Sr. Carlos Basso

Sr. Antonio Bernárdez

Sr. Edgardo Bonadeo

Dr. Enrique Benjamín Bottinelli

Sr. Arturo Bullrich

Dr. Juan Carlos Brandan

Dr. Abel Brandariz

Sr. José Domingo Brandoni

Dr. Carlos Alberto Camuyrano

Sr. Hugo César Casadella

Sr. Alfonso Castellanos Esquilá

Dr. Eustaquio Castro

Dr. Juan Carlos Casazza

Dr. Julio César Cataldo

Gral. Eduardo José Catán

Dr. Raúl H. Colombo

Sr. Enrique Conlazo

Dr. Alberto Cordara

Sr. Roberto Díaz Muñoz

Arq. Arturo J. Dubourg

Ing. Roberto Echarte

Gral. José Embrioni

Sr. Floro Florencio Encina

Dr. Luis Esparbé

Sr. Gerardo Fagín

Sr. Osvaldo Ferrero

Dr. Osvaldo Enrique Ferrero

Dr. Armando Roberto Florito

Dr. Eric Gustavo Fogelstrom

Dr. Ramón Freigedo

Ing. Leopoldo Frigoni

Sr. Marcos Frizman

Sra. Elena Chapas de Ghezzi

Sr. Armando Gostanián

Dr. Carlos E. González

Cambaceres

Sr. Aníbal González Irigoyen

Sr. Enrique S. Guzmán

Sr. Carlos S. Heller

Sr. Antonio F. Isabelbella

Dr. Ervin Esteban Kapus

Sr. Simón E. Kersman

Sr. Adolfo Lanús

Dr. Jorge Lastiri Ruiz

Cap. Jorge Alberto Ledesma

Dr. Germán O. López

Sr. Luis Carlos Llano

Dr. Angel Maccarrone

Dr. Luis N. Magnanini

Sr. José Mancini

Sr. Norberto G. Martelli

Sr. Felipe Marvaso

Dr. José Matusevich

Ing. Roberto F. A. Migliaro

Sr. Roberto Luis Mileni

Sr. Abel Constantino Menéndez

Dr. Carlos A. Menéndez Behety

Sr. Guillermo O. Mirás

Sr. Norberto A. Monachesi

Dr. Ismael Montovio

Dr. Juan Carlos Morchón

Dr. Guillermo Moreno Hueyo

Sr. Eduardo Morey

Sr. Rodolfo Luis Nieto

Sr. Juan C. Núñez

Dr. Manuel Ortiz Basualdo

Sr. Omar Orueta

Ing. Mario Salomón Oklander

Sr. Luis A. Ottonello

Dr. Juan A. Oyuela

Sr. Mario P. Pantaleo Abalos

Sr. Secundino Parada

Cap. Jorge Andrés París

Sr. Lucio B. Parodi

Dr. Carlos A. Peña Méndez

Sr. Pedro Lázaro Perulih

Sr. Adolfo Rawsí

Dr. Félix Angel Repetto

Ing. Enrique Resnicovsky

Dr. Adolfo M. Rey

Dr. Alberto Rodríguez Fox

Sr. Daniel M. Rodríguez Palacios

Dr. Fernando Sabsay

Sr. Natalio Francisco Salvatori

Dr. Agustín Santa Cruz Verdier

Dr. Juan M. Sangulnetti

Sr. Ernesto Santamaría

Dr. Waldemar Juan Sauc

Sr. Roberto Souto

Sr. Fidel Eugenio Tenzer

Dr. Miguel Tezón Palladino

Sr. Miguel Ángel Tollo

Sr. Francisco Udrón

Dr. Alejandro Udeondo

Dr. Carlos Alberto Vaquer

Dr. Luis A. Vincent Gache

Dr. Sergio Dante Vitali

Delegados Suplentes

Sr. Héctor Rafael Arribas

Sr. Carlos Alberto Bado

Sr. Luis Ricardo Barcán

Sr. Angel Biglieri

Sr. Jorge Francisco Bordigoni

Sr. Manuel Buján

Dr. Carlos Jorge Carrión

Sr. James Oliver Coldwell

Sr. Alberto Martín Costoyas

Ing. Luis De Carli

Sr. Carlos Mario Denna

Sr. Eduardo Roberto Enriquez

Sr. Juan Manuel Farías

Sr. Luis Fernández Barrio

Sr. Lázaro Oscar García

Sr. Julio Gómez

Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo

Sr. Germán Halsband

Dr. José A. Lazzano

Sr. Néstor Lecuenis

Sr. Juan Carlos Liporace

Sr. Raúl Manuel Lissarrague

Sr. Salvador López Mansilla

Sr. Rodolfo Maglia

Sr. Arturo Rodolfo Marchini

Dr. Juan R. Michans

Esc. José María Montes

Esc. Francisco Oliver

Sr. Rafael Ernesto Plata

Sr. Pedro Quartucci

Dr. Ricardo E. Richelet

Sr. Julio A. Rojas

Sr. Santiago Saccol

Sr. Ulises Enrique Sordelli

Sr. Alberto M. Stainoh

Tribunal de Honor

PRESIDENTE:

Dr. José Canasi

SECRETARIO:

Dr. Roberto López Novillo

MIEMBROS:

Gral. Eduardo Uriburu

Dr. Rafael Demaría

Alm. Manuel Leone

Brig. Hugo Martínez Zuviria

Los sucesivos aumentos del costo de explotación han hecho que el uso del automóvil se ajustase con más rigor a cifras y presupuestos. Aunque en el gasto total gravitan factores tales como el precio de compra del coche propiamente dicho, los impuestos, el seguro, los repuestos y la manutención, **la erogación en concepto de nafta sigue siendo uno de los ítems más onerosos y de mayor incidencia para el dueño del vehículo.** Teniendo en cuenta lo antedicho, presentamos a continuación un panorama global que comprende todas las preguntas que cabría se hiciese un conductor en relación con la economía que puede obtenerse —o no— en el rubro combustible, y las respuestas correspondientes.

NAFTA:

EL PRECIO DE LA VELO





El vacuómetro: El automovilista conduce observando las oscilaciones de la aguja y puede así obtener una sustancial reducción del gasto de nafta.

CIDAD



TODO automovilista debe partir de una base incontrovertible: la de que su coche, dotado de un motor de cuatro tiempos, a nafta, consume una determinada cantidad de combustible para generar cierta potencia.

La cantidad de nafta quemada, como promedio, oscila alrededor de 240 gramos por HP y hora, con ligeras variantes, según las características del motor. En consecuencia, si se transita con un automóvil a una velocidad tal que el motor tiene que desarrollar 100 HP para mantener el ritmo de marcha, en una hora se habrán consumido 24.000 gramos de nafta, esto es, 24 kilos, o bien tanto como 17,3 litros (dado que un litro de este producto pesa tan sólo 720 gramos, como valor medio).

Cualquier desviación de los susodichos 240 gramos/HP/hora hacia arriba, indica que el motor no funciona correctamente, se halla fuera de punto o lo que fuere; y hacia abajo, que la mezcla que se quema en los cilindros es demasiado "pobre" (en nafta) y, por consiguiente, corre peligro de sufrir algún problema mecánico.

Veamos, punto por punto, cuáles son las situaciones con las que puede enfrentarse el automovilista en su afán de economizar.

Nafta común: Esta clase de combustible libera, al ser quemado, la misma cantidad de calorías que la del tipo "súper" y sólo se diferencia de ésta por su mayor propensión a detonar o "pistonear" cuando las presiones en los cilindros son excesivamente elevadas. En aquellos motores en que el uso de nafta común no conduce al fenómeno del pistoneo, no tiene sentido quemar súper.

Nafta súper: Para este combustible vale lo mismo que en el caso anterior, pero a la inversa. Usar súper en un motor que funciona correctamente con nafta común no trae aparejado ningún beneficio. Una ventaja concreta sólo se obtendría si previamente se aumentase la relación de compresión del motor, puesto que en este caso se aprovecharía el mayor valor anti-detonante de la nafta súper.

Mezcla de común y súper: Esta práctica data de tiempos en que la diferencia de precio entre las dos clases de combustible comercial era muy marcada. Entonces se justificaba cargar parte de común y mejorar el valor antidetonante o el número octano de ésta con el agregado de cierta cantidad de súper. La exigua diferencia entre los precios de ambos productos ya no justifica mezclarlos.

Mezcla combustible: Por tal se entiende la relación entre el aire y la nafta aspirados por el motor. Si la mezcla es "rica", el consumo aumenta y la potencia disminuye; si, en cambio, la mezcla es demasiado "pobre", aunque se reduce algo el consumo también se ve afectada la potencia y, además, se corre el riesgo de que las válvulas de escape, primero, y algún pistón, después, terminen quemados por la excepcional temperatura desarrollada durante la combustión. Por ello, el conductor debe procurar que en los cilindros se queme una mezcla correctamente dosificada, de 15 gramos de aire por cada gramo de nafta. Este objetivo se logra limpiando el carburador a intervalos de 5.000 km, lo mismo que los filtros de aire.

Puesta a punto del encendido: Es la regulación del momento en que saltan las chispas entre los electrodos de las bujías. Esto se consigue ajustando la luz entre los ruptores ("platinos") o girando el distribuidor de encendido. El punto óptimo se obtiene cuando el motor "pistonea" ligeramente al hundir el acelerador a fondo; sin embargo, para una regulación o puesta a punto adecuada debe disponerse de algo más que un buen oído, debiendo esta tarea quedar a cargo del taller.

Avance del encendido: Es el de- →

VIAJA A ZONAS
DE RIPIO?

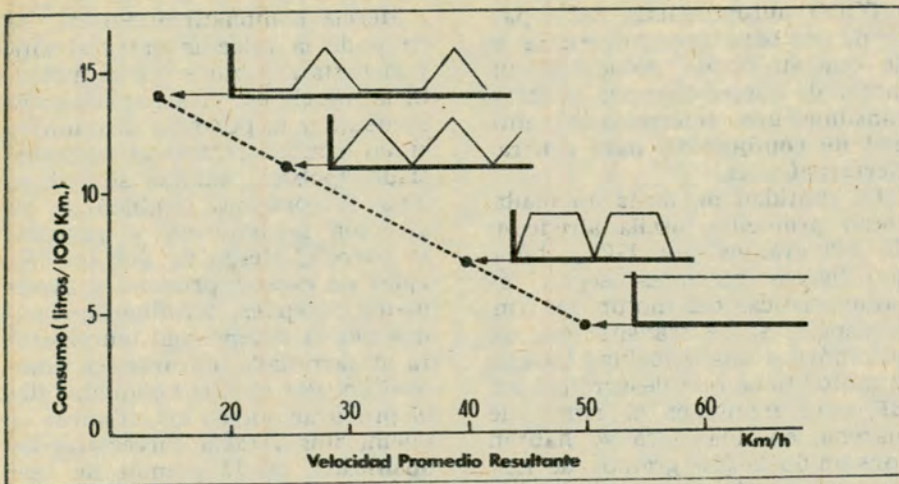
USE PROTECTORES
DE
PARABRISAS - FAROS
y TANQUES de NAFTA
(somos fabricantes)



CRISTALES PARA
AUTOMOTORES

COLOCACION
INMEDIATA

CORRIENTES 6499
T. E. 54-1036 - 9753



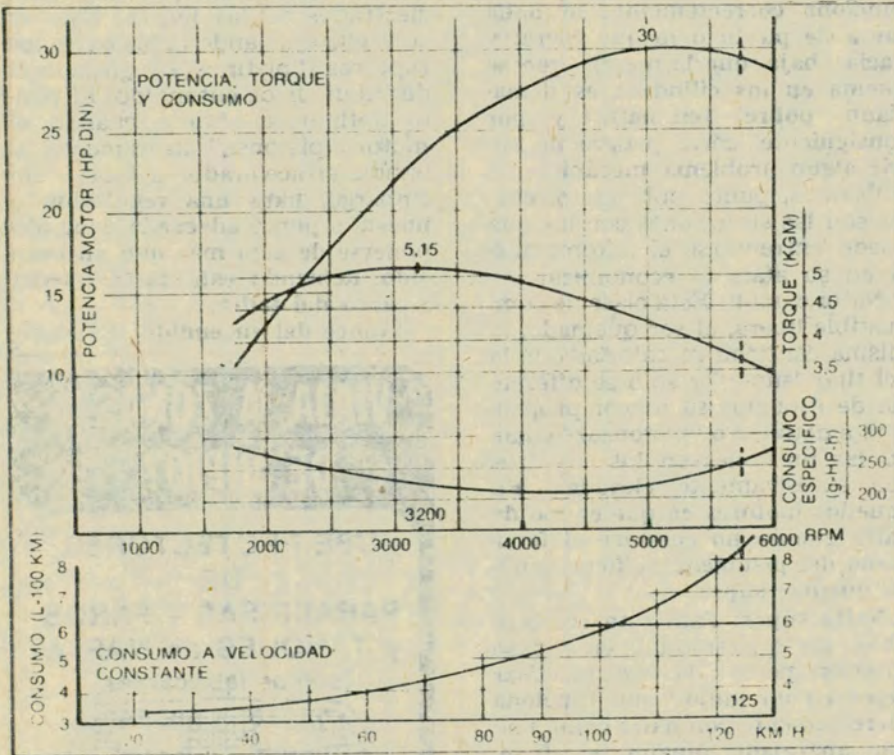
En este gráfico se muestran diferentes maneras de conducir, el promedio de velocidad resultante y el consumo de combustible. El gasto de nafta más alto se da cuando se transita durante un trecho lentamente y luego se acelera para volver inmediatamente a la velocidad lenta. Los altibajos constantes arrojan un promedio de velocidad algo mayor y un consumo algo menor. Lo más conveniente es transitar a velocidad constante (abajo, derecha).

talle que más influye en la potencia y el consumo, aparte de las demás características del motor dadas por el constructor. Si el encendido se halla convenientemente "avanzado", próximo al punto de detonación, el agua de enfriamiento permanece fría, la potencia es alta y el consumo específico bajo. En cambio, si el encendido se encuentra "atrasado", el agua calienta, la potencia decae y el gasto de combustible se eleva. Por ello, con sólo avanzar o poner a punto correctamente un motor, ya se logra —si éste hubiese estado muy fuera de punto— una economía efectiva del 10 al 15 por ciento.

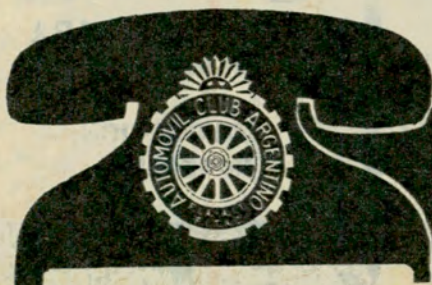
Carburación: Con frecuencia, el especialista suele "carburar" el motor, introduciendo en el carburador una serie de cambios por su cuenta para aumentar la potencia. Pero también se puede conseguir una mayor economía. Para esto, debe cuidarse que el nivel de nafta en la cuba sea el correcto, y se cambia el surtidor o "gliceur" principal por otro ligeramente más chico. Aunque se consigue de este modo una reducción del consumo, no debe transitarse a velocidad muy elevada, porque en tal caso la mezcla empobrecida podría terminar por perforar un pistón o quemar las válvulas de escape; no obstante, para el tránsito exclusivo en ciudad, tal modificación es perfectamente válida.

Gas licuado: Su uso en reemplazo de la motonafta está prohibido por la ley. Aunque se economiza dinero, resulta muy molesto, porque una garrafa de 10 kilos equivale, en cuanto a poder calorífico, a unos 14 litros de nafta, por lo que el radio de acción de los vehículos impulsados por gas resulta bastante limitado. Además, se requiere la instalación de un calefactor para evitar que el recipiente de expansión del gas termine por congelarse.

Kerosén: Su empleo en automotores no está reprimido, pero de todas maneras no es conveniente. El número octano del kerosén es muy bajo, lo que hace que el motor "pistonee" con suma facilidad.



En el gráfico de arriba se observan las curvas de potencia, torque y consumo específico de nafta en un automóvil de 600 cc. Abajo está trazada la curva de consumo real en ruta. Se advierte que esta curva asciende inexorablemente a medida que aumenta la velocidad; no existe una "velocidad de cruce-ro", en la que el consumo es más bajo. La velocidad siempre cuesta cara.



AUXILIO MECANICO

821-6081

Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

Además, no se volatiliza rápidamente, por lo cual su correcta gaseificación y homogeneización con el aire es problemática.

Economizadores: El automovilista puede elegir entre muchos dispositivos economizadores de nafta, que se dividen en dos grandes grupos: los que mejoran la chispa y los que provocan una mayor turbulencia de la mezcla. Los primeros, llamados también "saltachispas", son muy caros en relación con las ventajas que brindan, ventajas que se reducen a una puesta en marcha más rápida con el motor frío y una chispa más vigorosa durante la marcha, detalle que no influye mayormente en la economía, pero sí resulta ventajoso cuando por algún motivo un cilindro tiende a empastarse (por presencia de aceite o mezcla excesivamente rica). Los segundos, mejoran la turbulencia y facilitan la homogeneización de la mezcla, lo que si bien favorece la elasticidad del motor a regímenes intermedios y disminuye algo el consumo, lo hace en detrimento de la potencia, pues equivale a abrir un poco menos la mariposa de regulación del flujo de la mezcla.

Instrumentos: El único instrumento que permite controlar en forma positiva y eficaz el consumo de combustible es el vacuómetro, o su versión adaptada de economizador de nafta. Funciona de acuerdo con la depresión existente en el múltiple de admisión. Si el conductor se atiene estrictamente a las oscilaciones de la aguja de este dispositivo, puede ahorrar —más allá de todo lo logrado mediante la correcta puesta a punto— entre un 10 y un 20 por ciento de nafta. Este hecho confirma que la mejor manera de economizar combustible es conducir adecuadamente, cosa que en el presente caso le resulta más fácil por las indicaciones de la aguja.

Manutención general: Otros detalles que influyen en el consumo, aparte de la limpieza y correcta puesta a punto del carburador y

del encendido, son: el estado de ajuste del motor (desgaste), la alineación de las ruedas motrices, la presión de inflado de los neumáticos y la temperatura del agua de enfriamiento; si esta última es baja, aumenta el consumo, y por esta razón no conviene eliminar el termostato.

Aceleración: De todos los factores que dependen del conductor, la aceleración es el que más perjudicial resulta para la economía. Un automóvil que acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en un trayecto de 200 metros necesita unas cinco veces la cantidad de combustible que quemaría si tras-

pusiera esa distancia a una velocidad constante de 100 km/h.

Velocidad máxima: Las velocidades altas son el otro factor que influye en forma negativa en el consumo. Además, es un error creer que existe una "velocidad de crucero", en la cual el consumo es menor; en realidad, cuanto más despaciosamente se transite, más bajo será el consumo de nafta.

Constancia: La constancia en la conducción, sin aceleraciones ni frenadas bruscas ni velocidades vertiginosas es, en definitiva, la manera más simple y eficaz de economizar combustible.

F. B. K.



SERVICIO de
PREVISION
PARA SOCIOS

SEGUROS
NUEVAS OFICINAS

PUBLICIDAD A.C.A.

ESTACION

CIUDADELA

Av. Rivadavia 12900 - Tel. 653-5500 - Prov. de Bs. As.
CON BASE DE AUXILIO MECANICO

ESTACION

ACASSUSO

Av. Santa Fe 907 - Prov. de Buenos Aires

ATENCION DE : SEGUROS
CUOTAS SOCIALES
PLANOS

HORARIO DE 12 A 18.30



**EL SEGURO
PROTEGE
SUS INTERESES**

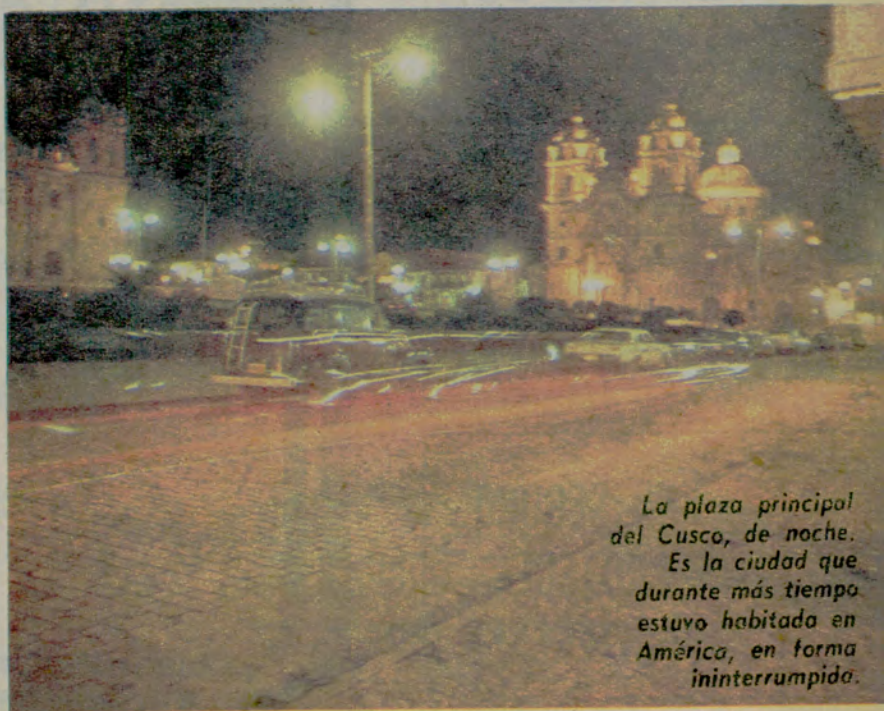
C 97B

ENTRE EL MAR Y LA MONTAÑA



Una pintoresca callejuela en un pueblito peruano, como se las ve a menudo en el viaje en automóvil.

La Carretera Panamericana permite realizar extensos periplos por nuestro continente, a todo automovilista, con cualquier tipo de coche. Aunque es posible llegar a Caracas, en esta nota proponemos un viaje más breve, hasta Lima, con una opción para gozar mejor de la excursión: ir por Chile y regresar por Bolivia. En este itinerario se encuentran el legendario Machu Picchu y el Cusco



La plaza principal del Cusco, de noche. Es la ciudad que durante más tiempo estuvo habitada en América, en forma ininterrumpida.

Breve descanso.
Entre Arequipa y
Nazca; la
Panamericana corre
en parte entre
las montañas y
el océano Pacífico.



ES un hecho poco conocido que hoy día resulta perfectamente posible viajar desde Buenos Aires hasta Caracas sobre caminos pavimentados, con excepción de un breve trecho de ripio entre Polvaredas y Las Cuevas, cerca de la frontera argentino-chilena. Desde que a fines de la década del '60 se terminó de asfaltar la Carretera Panamericana, puede recorrerse Sudamérica a todo lo largo, desde Puerto Montt, en el extremo sur de Chile, hasta el istmo de

Darién, marchando siempre sobre pavimento impecable. Allí, en el Darién, quien desee proseguir camino hasta Estados Unidos deberá, forzosamente, embarcar su vehículo en Panamá (en Centroamérica la Carretera Panamericana no fue completada aún y hay un trecho de selva y tierras bajas, pantanosas e impenetrables). No obstante, el hecho de que el resto de la Panamericana se encuentre pavimentado abre para el turismo continental perspectivas verdade-

ramente insospechadas. El objeto de esta nota es, precisamente, demostrar cómo se puede ir en automóvil al Perú para conocer sus bellezas naturales y admirar las obras arquitectónicas de los incas, yendo por Chile y retornando por Bolivia.

TRES INCOGNITAS

Al planificar el viaje se presentan, por de pronto, tres incógnitas: Qué automóvil utilizar, cuál



En Europa, E.E.UU. y ahora en Argentina

Changarin plegable Mack, diseñado para ser utilizado con facilidad por toda la familia indispensable en sus viajes o excursiones, en el comercio en su auto y en el supermercado. Es la solución definitiva para el traslado de valijas, paquetes, bultos en general.

Solicítelo en las buenas valijeras o comercios del ramo.
Changarin plegable Mack, José E. Uruburu 486, Capital, Tel. 47-3201

Zonas disponibles para distribuidores

Medida plegado
29 x 34 cms.

changarin
PLEGABLE MACK



El Torino en lo alto del Ticlio-Anticona. Junto a la carretera pasa la línea de ferrocarril más alta del mundo.



Aspecto de Arica, la ciudad de la eterna primavera; al fondo el celeberrimo Morro, junto al océano Pacifico.

NAFTA: UN PROBLEMA QUE NO ES TAL

En todo el recorrido por Chile, Bolivia y Perú no hay problemas en cuanto al abastecimiento de combustible. Con sólo llevar un bidón de 10 litros de reserva, se llega realmente a cualquier parte.

Lo que en cambio sí resulta a veces problemático, es la calidad de la motonafta comercial, cuyo número octano no siempre responde a las exigencias de los motores modernos y requiere del conductor andar con cautela para no hacer "pistonar" el motor.

RADIOGRAFIA DE UN VIAJE EN AUTOMOVIL BUENOS AIRES-LIMA-BUENOS AIRES

● Automóvil utilizado	Torino, 2 puertas
● Kilometraje al salir de Buenos Aires	3.062
● Kilometraje al regresar	15.414
● Kilómetros aparentes recorridos	12.352
● Exageración del cuentakilómetros	7,4 %
● Distancia real cubierta	11.437 km
● Litros de nafta consumidos	1.802
● Consumo promedio (litros/100 km)	15,75
● Consumo promedio (kilómetros/litro)	6,35
● Cambios de aceite efectuados	uno
● Consumo de aceite	1 litro/3.250 km
● Distancia Buenos Aires-Lima (por Huaytiquina)	4.300 km
● Tiempo empleado (incluyendo paradas para cargar nafta y despacho de aduanas)	64 horas
● Duración del viaje	6 días
● Velocidad promedio del viaje	67 km/h

LA DOCUMENTACION

Para realizar el viaje propuesto, se requiere la Libreta de Pasos por Aduana, el Permiso Internacional para Conducir, el Certificado Internacional para el Automóvil, la chapa distintivo del país de origen (R. A., en el caso de la Argentina), el Certificado de Vacuna Internacional y, por supuesto, los documentos de identidad de los viajeros.

ruta tomar y en qué época del año viajar. Respecto del primer punto, la mayoría de los viajeros no tendrán muchas alternativas, ya que imperiosamente deberán emplear el vehículo de que disponen. De todas maneras, digamos que el viaje puede realizarse con cualquier automóvil de los que se construyen en la Argentina, con sólo tener cuidado de no golpearlo o tratarlo desaprensivamente. En cuanto a la época, deben excluirse los meses de enero a marzo, inclusive, debido a las fuertes precipitaciones pluviales que suelen registrarse durante la temporada estival en todo el trayecto, con la consiguiente destrucción de los caminos, y las interrupciones y atrasos que esto acarrea. Quedaría como tercer punto el itinerario. En este sentido, las posibilidades son amplias. Lo más conveniente es utilizar dos rutas diferentes para ir y volver, a fin de aprovechar mejor el esfuerzo.

El camino más fácil y rápido es tomando por Chile. De Buenos Aires a Lima, vía Mendoza, Santiago de Chile, Antofagasta y Arequipa, la distancia es de 4.700 kilómetros. Existen otras posibilidades: la ruta por el paso de Agua Negra (San Juan, Jáchal, Coquimbo), de aproximadamente 4.550 kilómetros de extensión, y por el paso Huaytiquina, tomando por Córdoba, Salta, San Antonio de los Cobres y



AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS



En el valle del Rimac, dos vehículos chocados, resguardados por piedras para prevenir otras desgracias.



Las indicaciones viales en la Panamericana son inequívocas: el carril de la izquierda es sólo para adelantarse.

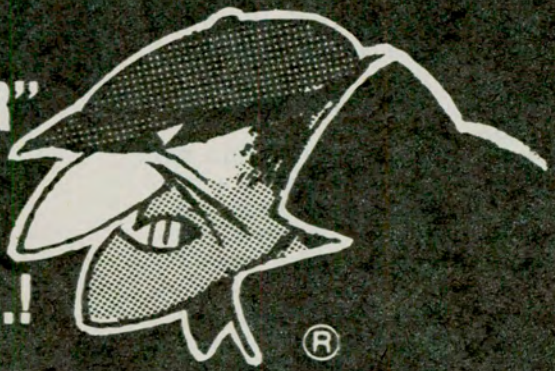
Calama, con un recorrido total de 4.300 kilómetros. Por tiempo neto empleado, los tres caminos no ofrecen mayores diferencias, puesto que lo que en un caso se ahorra en distancia se pierde al cruzar los Andes por lugares menos favorables (el cruce de Salta a San Pedro de Atacama insume doce horas). La parte de Bolivia no es más larga, pero sí más tediosa, porque obliga a transitar a velocidad muy moderada debido a las continuas curvas del camino.

El viaje que sirve de base para el presente relato se efectuó por Salta y Huaytiquina, empresa que puede encararse perfectamente con un solo coche, pero que conviene realizar con dos vehículos, es decir, en compañía de amigos que utilicen otro.

LOS PREPARATIVOS

Aparte de los aspectos referidos a la documentación necesaria para cualquier viaje de esta magnitud (en recuadro aparte nos referimos a ello), el coche debe someterse a una revisión general antes de partir: cambio de aceite, engrase, alineación, revisión de las cubiertas, regulación de válvulas si hiciera falta, etcétera. La caja de herramientas debe contener todo cuanto puede ser de utilidad en un momento de emergencia: un juego de llaves completo, alambre de fierro, soldadura epoxi rápida para obturar el tanque de nafta o el radiador, una correa de ventilador, un juego de tarugos e inflador si los neumáticos no tienen cámara, un par de bujías, linterna, lámparas de repuesto, líquido para frenos, etcétera. Si usamos gomas sin cámara no es imprescindible llevar dos ruedas de auxilio, pero sí los elementos para obturar e inflar. Una importante medida de previsión contra las pinchaduras o cortes de las cubiertas

ESTE
"SEÑOR"
BUSCA
SU
COCHE...!



PROTEJALO
CON



LA SUPER ALARMA

• ANTIRROBO • ANTIASALTO

• Minicomputadora transistorizada

CON GARANTIA A PERPETUIDAD
TRANSFERIBLE DE COCHE A COCHE

Fabrica, Distribuye e Instala

AKIKO ARGENTINA S.R.L.

Av. DEL LIBERTADOR 5761 - Capital

Entre Pampa y Sucre - Tel. 781-7186

• Juan B. Justo 1283 - Capital

REPRESENTANTES:

ECKER Y ROSENTHAL S.A. - Córdoba 1830

Tel. 4-4985 · MAR DEL PLATA

O. MASSE - San Martín 849 - Tel. 28569

CORDOBA

CARLOS ALFREDO ROTTJER

Agustín P. Justo 570 · GOYA · CORRIENTES

SOBRE EL VALOR ASEGURADO DE SU COCHE, GANESE UN 15% CON
"AKIKO, SU MEJOR SEGURO"
¡SU COCHE VALE UNA FORTUNA!

es una presión de inflado que sea por lo menos de seis libras por encima de la que recomienda la fábrica.

Si se desea, puede protegerse el cárter y el tanque de nafta, aunque no es imprescindible; en general, los caminos son mejores de lo que uno supone, y con el cuidado debido no hay peligro de que ocurra algo grave. Por lo común, los percances se reducen a alguna pinchadura, alguna lámpara quemada o, a lo sumo, un amortiguador deteriorado.

POR EL PASO HUAYTIQUINA

Para recorrer el trayecto más breve de Buenos Aires a Lima, se toma por Córdoba, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán y Salta. Córdoba puede ser meta de la primera jornada y Salta de la segunda.

Desde Salta, el camino toma por la estrecha y sobrecogedora quebrada del Toro, para luego pasar por San Antonio de los Cobres, donde se efectúan los trámites aduaneros y se repone el combustible (que no siempre hay). Poco más allá de Cobres, el camino se bifurca: hacia la izquierda sigue el ferrocarril a Antofagasta por el paso Socompa, pero la ruta para automotores es poco menos que intransitable. Tomando a la derecha, se va por el paso Huaytiquina, en perfectas condiciones de transitabilidad. Si se viaja solo conviene averiguar en Salta o Cobres cuándo cruza un camión u otro automóvil, para ir sobre seguro. En general, el camino es excelente y no ofrece problemas, excepto un corto tramo de subida del lado chileno, no lejos ya de San Pedro de Atacama, pero a una altura superior a 4.000 metros. Por lo común, puede vencerse este mal paso si los viajeros descienden del coche y ayudan al conductor empujando, o si se descarga el equipaje (además de los ocupantes) y aquél sube solo, con el auto vacío.

Pese a estas peripecias, vale la pena hacer el viaje por la belleza excepcional del paisaje: los salares inmensos, las lagunas verdes pobladas de flamencos rosados, los volcanes en semiactividad (Chile posee 1.500 volcanes) y la soledad de este sector de la puna de Atacama. A veces se tiene la impresión de viajar sobre uno de esos escenarios increíbles que pinta Dalí como soporte de algunas de sus obras.

Luego se desciende a San Pedro de Atacama, situada en el extremo septentrional del salar del

18 autoclub



Mantas y ponchos policromos aguardan al turista en la estación de ferrocarril de Machu Picchu.

mismo nombre. Hay una excelente hostería de turismo, nafta y un museo arqueológico —a cargo del R. P. La Paige— que es modelo en su tipo. Otra posibilidad para pernoctar es seguir adelante unos kilómetros y alojarse en uno de los muchos hoteles de Calama, ciudad administrativa de la gran mina de cobre Chuquicamata, que también debe visitarse a toda costa. Es el pozo artificial más grande del mundo: tiene 1.500 metros de largo, 450 de ancho y unos 400 de profundidad. Los trámites personales y del automóvil se realizan en el pueblito de Toconao, y los asuntos aduaneros en San Pedro.



Un templo de piedras primorosamente labradas, en Machu Picchu.

Entre *San Pedro* y *Calama* hay un paisaje hermoso, llamado *Valle de la Luna* (aunque no tan extenso como el *Valle de la Luna* de *San Juan*) y un conjunto de *geiseres* próximos al volcán *El Tatio*.

El cruce de Salta a San Pedro de Atacama demanda doce horas de viaje continuo, pero vale la pena hacerlo porque constituye una *aventura extraordinaria*.

POR LA PANAMERICANA

De *Calama* en adelante el camino es bueno, fácil y rápido. Se atraviesa la parte norte del desierto de *Atacama*, que es una al-

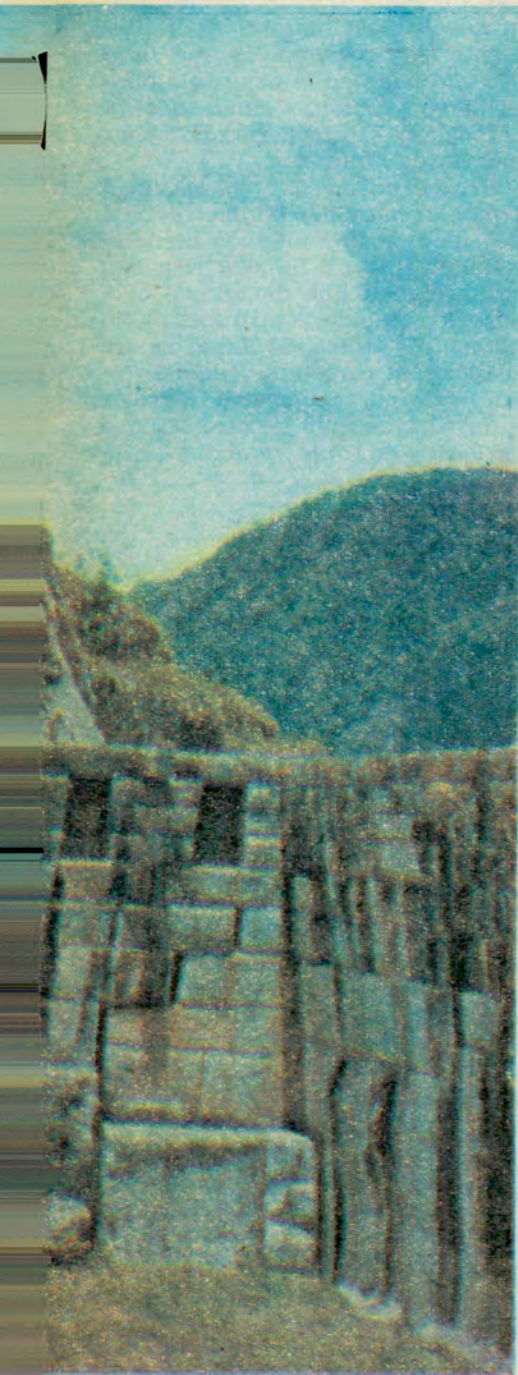
tiplanicie con una altura promedio de 1.200 metros sobre el nivel del mar. En *Cuyá* se desciende a nivel cero para pasar por la *aduana interna chilena*, dado que la ciudad próxima, *Arica*, es *puerto libre*. En esta ciudad de la *eterna primavera*, la variedad de objetos que se puede comprar es grande. Hay dos o tres fábricas de armado de automóviles, un puerto, aeropuerto, una hermosa vista desde el célebre *morro* y un museo arqueológico sumamente interesante.

De aquí faltan 50 kilómetros hasta la ciudad peruana más meridional: *Tacna*. A medio camino,

en la *línea de la concordia*, se efectúan los trámites de paso de las fronteras. Tanto *Arica* como *Tacna* ofrecen posibilidades aceptables para pernoctar, pero posiblemente más de uno habrá de seguir viaje hasta *Arequipa*, la *ciudad blanca* o *de las estrellas*, en la cual la *hotelería* es mejor todavía.

Desde antes de *Calama* se transita sobre *asfalto*, en general en estado de conservación impecable, dado que no llueve (el agua de lluvia es la que socava el pavimento).

Tanto desde *Tacna* como desde *Arequipa* puede subirse al *altiplano boliviano-peruano*. Desde



CHEQUE DE VIAJERO A.C.A.



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 en las siguientes dependencias del A.C.A.

CAPITAL FEDERAL: Estación de Servicio Central y Casa Central (Planta baja y 3er. piso Caja), Barracas, Belgrano, Caballito, Flores, Gran Central Palermo, Once, Villa Devoto. **GRAN BUENOS AIRES:** Avellaneda, Bánfield, Olivos. **PROVINCIA DE BUENOS AIRES:** Bahía Blanca, Centro Servicial La Plata, La Plata, Mar del Plata, Tandil, Tres Arroyos; **INTERIOR:** Catamarca, Comodoro Rivadavia (Ch.), Concordia (ER), Córdoba, Corrientes, La Rioja, Mendoza, Neuquén, Paraná (ER), Posadas (Ms.), Paso de los Libres (Ctes.), Resistencia (Ch.), Río Cuarto (Cba.), Ing. Pinasco-Rosario (SF.), Rosario (SF.), Salta, San Carlos de Berloche (RN), San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa (LP.), Santiago del Estero, Villa María (Cba.).

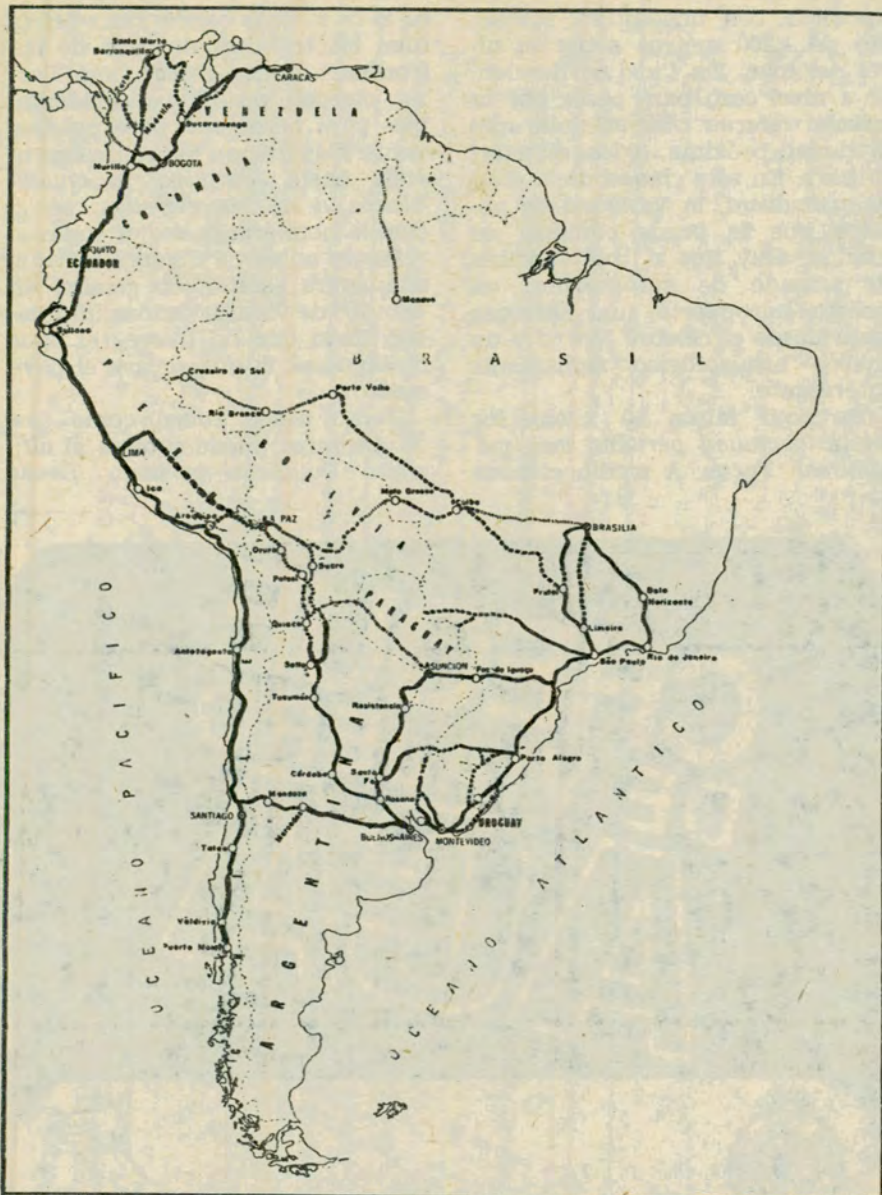
SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN CASA CENTRAL Y SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

ESTOS VALORES NO SON CANJEABLES EN EL EXTERIOR



ca, desde *Ecuador* hasta *Chile* central.

Nazca es el próximo punto que interesa. Hay algunos hoteles. Pero lo que realmente vale la pena es hacer una excursión para observar las célebres líneas y figuras dibujadas en la pampa *Colorado*, al norte de esta pequeña ciudad. La *Panamericana* atraviesa la planicie, pero no es fácil distinguir los *geoglifos* sin mirar detenidamente.

Próxima estación: *Ica*, un verdadero oasis, con un excelente motel, como todos los buenos hospedajes pertenecientes a la cadena turística *Enturperú*. En las cercanías pueden visitarse las *cavernas de Paracas*, con el pequeño museo y las momias increíblemente bien conservadas que *Julio C. Tello* halló en la península hace 40 años, y el sitio donde desembarcó *San Martín* viajando por mar desde *Chile*.

De *Ica* queda sólo un pasito a *Lima*: apenas 300 kilómetros. La densidad de urbanización es notoriamente mayor. Se atraviesa *Pisco*, la ciudad que dio origen a la conocida bebida espirituosa, y 50 kilómetros antes de *Lima* se ingresa en la carretera *Panamericana* moderna, de cuatro carriles. Aquí, al igual que en otras partes de *Perú* y de *Chile*, se abona peaje (que es barato).

A ORILLAS DEL RIMAC

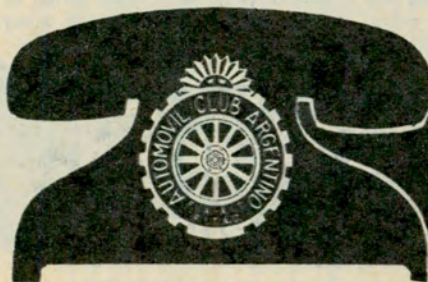
Lima presenta una dificultad para los turistas de recursos no abundantes: tiene hoteles de categoría internacional (como el *Bolívar*) y otros muy pobres; en cambio, poquísimos con comodidades intermedias, o sea confortables, limpios y económicos. Por eso intercalamos aquí dos direcciones que pueden ser útiles a los viajeros de recursos algo limitados: *Casa Pensión Paul See W.*, *Hernán Villarde 72* (*Parque Mariscal Cáceres*) y *Elsa Stiglich, Bolívar 215, Miraflores, Lima*.

La antigua *Ciudad de los Virreyes*, a orillas del río *Rímac* (celebrado en canciones y poemas que

Caminos de la red vial Panamericana. En el mapa no están marcadas, sin embargo, las rutas secundarias utilizadas en el viaje por el autor de esta nota.

Arequipa el camino es mejor y el viaje de este punto al *Cusco* insu-me doce horas en automóvil; pero también se puede viajar en tren, que circula dos veces por semana (lunes y jueves) y sale de noche, provisto de todo confort. Nosotros, empero, seguimos por la costa tras dormir en *Arequipa*, situada al pie del *Misti*, el más alto de los vol-

canes en actividad latente del mundo entero: tiene casi 6.000 metros. La carretera *Panamericana* se aproxima luego a la costa del *Pacífico*. Hay un trecho bastante sinuoso donde los *Andes* se precipitan directamente al mar, pero el resto del camino se viaja a través del desierto, que se extiende a lo largo de toda la costa pacifi-



AUXILIO MECANICO

821-6081

Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

dieron la vuelta al mundo) ofrece naturalmente multitud de atracciones: los museos arqueológicos, de oro, de armas, antropológico, histórico, de la inquisición, de bellas artes, etcétera; hermosas playas, bonitas excursiones a los alrededores y visitas a barrios pintorescos como *El Callao*, o lujosos como *San Isidro* y *Miraflores*. Las catacumbas en el convento de los padres franciscanos es otro de los lugares que no debe dejar de conocer el visitante.

Entre las excursiones, recomendamos particularmente dos: una a las ruinas de *Pachacamac*, el santuario más importante de toda la costa, y otra al paso de *Ticlio*, a 120 kilómetros al este de *Lima*. Por aquí pasa el ferrocarril más alto del mundo: casi 5.000 metros sobre el nivel de los océanos. El viaje por el lecho del río *Rimac* hasta el *Ticlio-Anticon* es poco menos que obligatorio para cualquiera que llega a la capital del Perú.

CUSCO Y EL REGRESO

En lo alto del *Ticlio* se nos presentan dos opciones: seguir por la *Oroya*, *Huancayo* y *Ayacucho*, o sea la cordillera central (lo que es muy bonito, pero insume varios días), o bien retornar a *Lima*, volver por la costa hacia el sur hasta *Arequipa* e ir desde allí al *Cusco*. Nosotros elegimos esta segunda posibilidad, por razones de tiempo.

Cusco y *Machu Picchu* (pronúnciese *Machu Píjchu*) llenarían con su descripción un libro entero. Baste con decir que conviene visitar no sólo *Machu Picchu* (un día entero, con alguna posibilidad de pernoctar) sino también los alrededores del *Cusco*, que es la ciudad de América que ha estado habitada durante más tiempo en forma ininterrumpida. Entre los puntos clave figuran los pueblos de *Urubamba* y *Pisac*, la ciudadela de *Sacsayhuamán* (que fue para sus atacantes un hueso tan duro de roer como lo es su nombre para pronunciarlo), *Kenko*, *Puca Pucará* y *Tambomachay*, para citar sólo algunos sitios. Muchos lugares más se encuentran en la guía "Rep" de turismo, que se adquiere en cualquier librería de Perú. Sugerimos, sin embargo, leer además, antes de ir, "*La conquista del Perú*", de *William Prescott*, para comprender mejor lo que se va viendo.

De *Cusco* se puede retornar

vía *Juliaca* y *Puno*, junto al *Titicaca*, tomando por *La Paz*, que dista tan sólo un centenar de kilómetros del lago. Regresando por *Bolivia* hay 1.325 km a *Villazón*.

Pero cuidado: estos 1.325 kilómetros no son los 1.300 que separan *Buenos Aires* de *Tucumán* y que pueden cubrirse en un solo día; allí cada kilómetro vale por tres, expresado en tiempo de viaje, de modo que tres jornadas es lo mínimo que se necesita para atravesar *Bolivia*. Nosotros preferimos —una vez más por razones de tiempo— volver por *Chile*. El viaje se realizó sin mayores problemas con un *Torino*

dos puertas gentilmente alistado por *Renault Argentina*, en cuya preparación minuciosa se tuvieron en cuenta hasta detalles tan minúsculos como el número de carburadores (uno solo, para reducir la probabilidad de problemas) y el color (rojo, para un mejor efecto en las fotografías en colores). El detalle técnico del viaje lo damos en recuadro.

En síntesis, *Perú* está al alcance de cualquier automovilista, y si el viaje sigue siendo una hermosa aventura, lo es únicamente en su aspecto pintoresco, pero no en cuanto a los imprevistos insolubles que pudieran cernirse sobre los excursionistas.

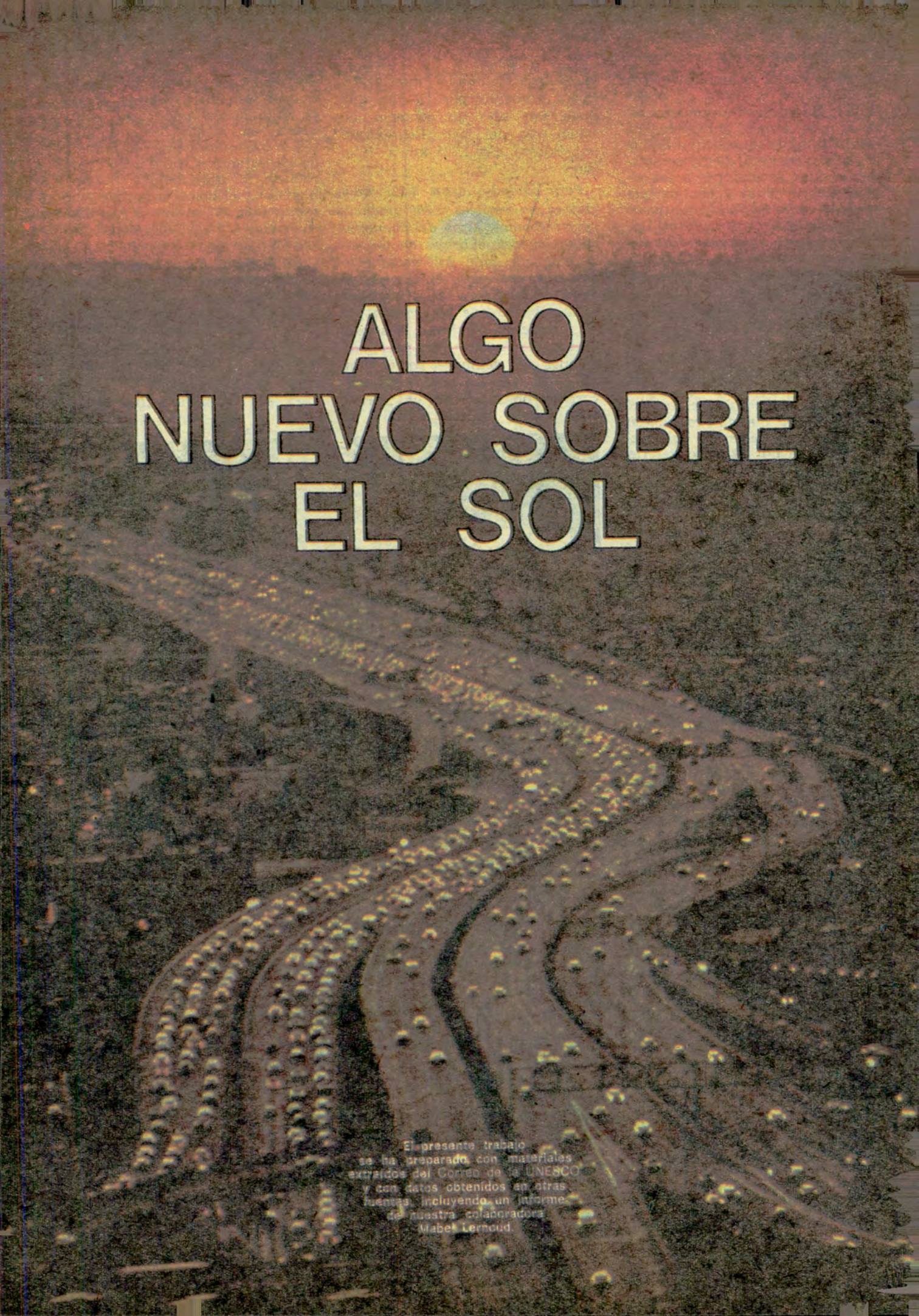
FEDERICO B. KIRBUS



**Asegure su carga
de todo el mes
VALES DE NAFTA
del ACA**



ADQUIERALOS EN LAS ESTACIONES DE CAPITAL FEDERAL, GRAN BUENOS AIRES Y EN LAS FILIALES DE TODO EL PAIS. PAGUE EN EFECTIVO.



ALGO NUEVO SOBRE EL SOL

El presente trabajo
se ha preparado con materiales
extraídos del Correo de la UNESCO
y con datos obtenidos en otras
fuentes, incluyendo un informe
de nuestra colaboradora
Mabel Lenoir.

La humanidad, ante un apasionante desafío: la sustitución de fuentes de energía. ¿Qué promete nuestra estrella: cocinas, artefactos para el hogar y... automóviles solares? El vehículo que transitó la Luna propulsado con baterías alimentadas por radiación.

"La humanidad está en la alborada de una nueva era: la de la energía solar". Este pronóstico fue hecho por Werner von Braun, responsable del programa espacial estadounidense, durante la sesión de clausura de la Conferencia mundial sobre energía solar realizada en la Organización de las Naciones Unidas Para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Von Braun puntualizó que "la industria de la energía solar está hoy en su infancia, según estuvo la industria del espacio hace muchos años, cuando empezábamos a diseñar cohetes para viajar a la Luna".

En la Argentina, a pesar de la falta de difusión del tema, hay muchas personas trabajando para hacer factible el aprovechamiento de la energía solar, que es increíblemente barata (como que el Sol no cobra regalías) y, además, no contamina la atmósfera. Precisamente, acaba de firmarse un convenio entre el Consejo Federal de Inversiones y la Comisión Nacional de Estudios Geo-Heliofísicos, por el cual ambos organismos comprometen su colaboración para coordinar y hacer efectiva la aplicación de la energía solar en las diferentes regiones del país. En el acuerdo se resalta su importancia como fuente energética de bajo costo en las zonas rurales de nuestras provincias. Para el cumplimiento del convenio, que tendrá una duración de tres años, se creó una Junta Técnica, integrada por cuatro miembros. Previamente, en abril último, se había realizado el Primer Congreso Latinoamericano de Energía Solar, en el marco del



Las plantas son el mejor ejemplo de aprovechamiento de la energía solar, mediante el proceso de fotosíntesis.

Observatorio Nacional de Física Cósmica de San Miguel (Buenos Aires), conclave que fue declarado de interés nacional.

Son innumerables las formas en que se puede utilizar la energía proveniente del Sol. Como se sabe, esta estrella es indispensable para la vida

en nuestro planeta: si dejase de enviarnos su luz, desaparecería todo vestigio animado en la Tierra. El principio del fin tardaría sólo ocho minutos: ése es el tiempo que demanda la luz solar en llegar a nuestra morada terráquea. Desde tiempos inmemoriales el hombre tuvo no-

ción de que el Sol era su fuente de vida, y así lo atestiguan el culto que le rindieron importantes civilizaciones paganas.

La historia de la búsqueda emprendida por el hombre, a través del planeta, en pos de nuevas fuentes de energía, es prácticamente la historia del progreso humano y de la civilización. Hemos comenzado a darnos cuenta de cuán rápidamente se agotan los recursos de carbón y petróleo en el mundo, y aunque estamos inmersos en plena Edad Atómica, nos hallamos todavía lejos de haber domado la energía nuclear para la industria y otros fines prácticos. Los hombres de ciencia, ante esta dura realidad, han vuelto sus ojos a otras fuentes energéticas, como la radiación solar, el viento y las mareas.

La humanidad se ha interesado desde antiguo en el gran problema de transformar los rayos solares en otras formas de energía. Mucho más ahora que los científicos han calculado que dentro de uno o dos siglos, a lo sumo, se agotarán los recursos de combustibles fósiles (carbón, petróleo), si éstos continúan siendo casi la única fuente energética. Por otra parte, también son relativamente escasas las disponibilidades de minerales capaces de suministrar energía atómica.

Pero si para hacer frente a la creciente demanda de energía se utilizaran fuentes adicionales, como la radiación solar, esos combustibles fósiles o minerales podrían durar aún varios miles de años.

El Sol no sólo podría suministrar energía adicional en algunas regiones, sino que podría convertirse, en condiciones

determinadas, en el proveedor principal. Para resolver el problema, habría que buscar el modo de explorar esa inagotable (en términos de la vida humana) fuente de energía que es la luz solar, millares de veces más abundante que la demanda mundial: en diez días la Tierra recibe una cantidad de calor del Sol que iguala al que podríamos obtener haciendo arder todas las reservas de combustible orgánico conocidas. No obstante, esa inconmensurable cantidad de energía casi no ha sido explotada directamente hasta ahora, excepto en el cultivo de las plantas.

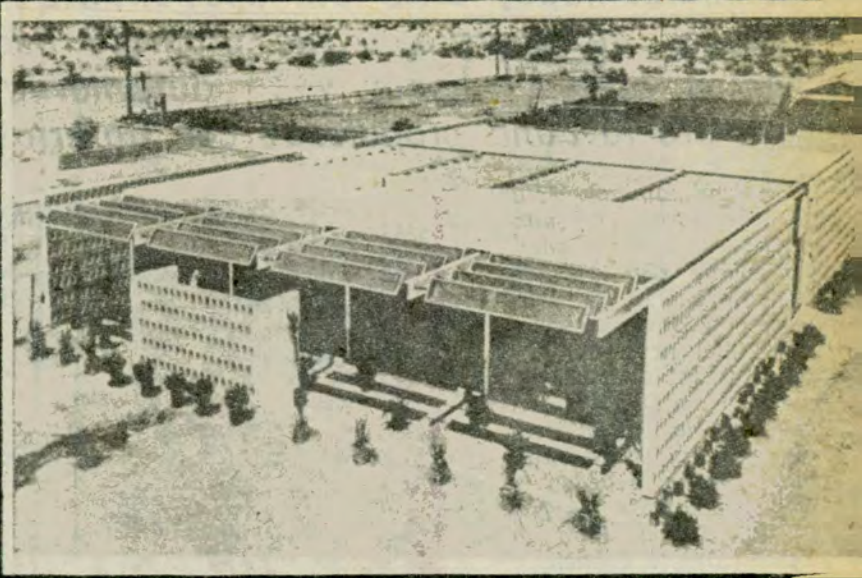
Esta radiación, verdaderamente elevada, puede ser transformada en energía múltiple: mecánica, eléctrica y química.

En el pasado se hicieron algunas tentativas para usar la radiación solar, pero recién en las tres últimas décadas, grupos de especialistas y algunos grandes laboratorios han emprendido un trabajo metódico. Hombres de ciencia de primera línea intervienen en estos estudios. Los resultados se examinan y discuten en reuniones internacionales y se exponen artefactos solares en pleno funcionamiento.

ENERGIA = CALOR

Técnicamente, la radiación se transforma en calor de un modo muy simple. Por este motivo, las instalaciones térmicas solares fueron las primeras en hacer su aparición: filtros de agua, calentadores, refrigeradores, bombas de agua, hornillos de cocina, secaderos de frutas y hornos de alta temperatura. Su funcionamiento se basa en un hecho muy conocido: cuando los rayos solares caen sobre un objeto de superficie oscura, son absorbidos inmediatamente y su energía se transforma en calor que se utiliza para el propósito deseado, directamente o

La "casa de Phoenix" fue una de las primeras construcciones diseñadas especialmente para utilizar la energía radiante del Sol.



a través de una serie de pasos. La intensidad del calor depende de la cantidad de energía radial absorbida por el objeto. Si se desea obtener altas temperaturas, los rayos deben concentrarse previamente por medio de espejos o lentes, procedimiento que permite alcanzar 3.600 grados centígrados. En los últimos años, por otra parte, los físicos han demostrado la aplicación práctica de las propiedades de ciertos materiales semiconductores para transformar la energía radial en calor y electricidad. Esto ha permitido la construcción de aparatos sencillos de una sola pieza, células fotoeléctricas y elementos térmicos muy eficaces que convierten la radiación solar en electricidad. Conocidas son las aplicaciones de las células fotoeléctricas en los satélites artificiales y en otros aparatos espaciales, a los que proveen de energía, lejos de toda fuente terrenal.

Por supuesto, sólo los artefactos de bajo costo se difundirán para uso familiar. Algunos de éstos para los lugares en que hay por lo menos 170 días al año de sol (lo ideal sería superar los 200 días). En la inconstancia de las radiaciones radica, precisamente, la

principal dificultad para la difusión popular de este tipo de energía. En la actualidad, el almacenamiento de energía solar no es aconsejable ni desde el punto de vista técnico ni desde el económico (salvo en contados casos). En consecuencia, es difícil utilizar hoy los aparatos solares en empleos que requieren un suministro constante de energía. En tales casos, la radiación sólo puede emplearse en combinación con otras fuentes energéticas.

De lo dicho, se infiere la importancia que adquiere el desarrollo de métodos económicos de almacenamiento de energía solar para diferentes usos. El abanico de prestaciones se ampliaría así hasta extremos insospechados.

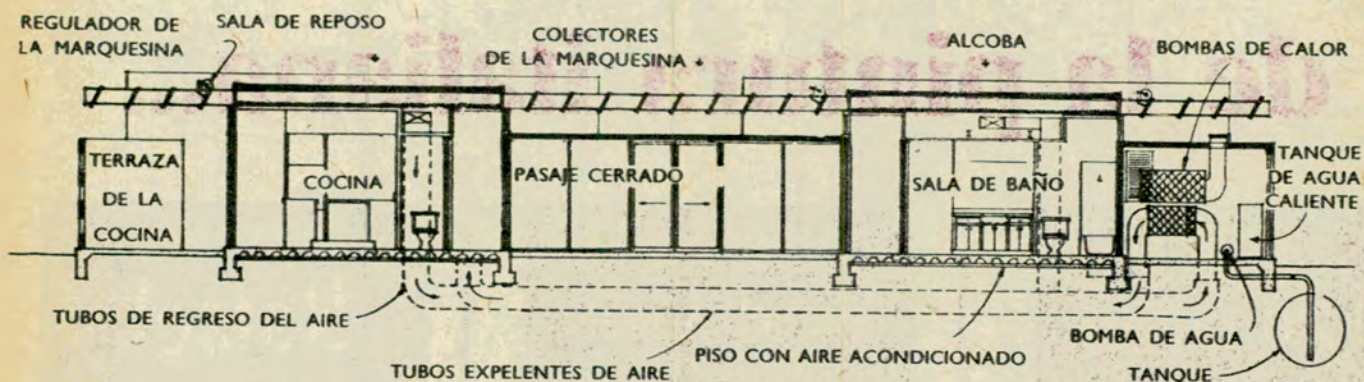
Corresponde mencionar aquí los métodos fotoquímicos para transformar la radiación solar. Un ejemplo es la fotosíntesis de las plantas verdes, que desde el punto de vista químico consiste en una transformación de la energía solar radial en energía química potencial de la materia de las plantas. Aún no se ha conseguido obtener artificialmente una materia o sistema de materia con suficiente energía para realizar el proceso fotoquímico. En

todo caso, su eficacia es incomparablemente inferior a la que se puede obtener de las plantas. Claro que si se tiene éxito en trabajos de esta índole, se podría resolver el problema del almacenamiento de energía.

PERSPECTIVAS REALES

Resulta difícil, en el estado actual de los conocimientos, hacer apreciaciones acerca del papel que desempeñará la radiación solar entre las otras fuentes de energía. Dentro de una economía organizada racionalmente, cada fuente de energía se aplicará, según sus ventajas y desventajas, en la esfera más conveniente. Pero podemos afirmar que la radiación solar llegará a satisfacer la demanda de energía tanto en el hogar como en las pequeñas industrias, y bastará posiblemente para mantener el alumbrado en las comunidades rurales, en las que el número de consumidores es limitado.

A este respecto, conviene recordar que aunque la cantidad de energía consumida por la población del mundo es cuantiosa, se gasta en su mayor parte en las grandes ciudades y en los complejos industriales, mientras que la población rural no tiene, fre-



CORTE TRANSVERSAL DE LA CASA SOLAR

USIS

cuentemente, la posibilidad de satisfacer sus más elementales necesidades de fuerza eléctrica. Nos impresionó, hace algunos años, un dibujo humorístico publicado en un periódico de Ponferrada del Bierzo (León, España). En él se veía a un campesino provisto de una flamante e inútil maquinilla de afeitar eléctrica, mientras que sobre su cabeza, pendiente de elevadas torres metálicas, una línea de alta tensión llevaba hacia una ciudad lejana la electricidad generada —paradójicamente— en una represa del lugar.

La escasez de energía se observa particularmente en las zonas áridas y semiáridas —comprenden la tercera parte de la superficie no sumergida de nuestro planeta— en las cuales, curiosamente, existe un sobrante de energía solar. Recordemos que la posibilidad de emplear la energía solar crece inversamente a la latitud: cuanto más cerca del

ecuador, más son los días del año en que su aprovechamiento es máximo.

Por supuesto que también influyen otros factores, además de la situación geográfica. Veamos, como ejemplo, el caso de La Rioja. A pesar de hallarse algo más lejos del ecuador que Tucumán, recibe mayor intensidad de radiación solar. Esto se debe a que en Tucumán, por ser el suelo húmedo y estar cubierto de vegetación, hay mayor evaporación y, por lo tanto, mayor nubosidad que en La Rioja, donde el suelo es mucho más seco y, como consecuencia, la atmósfera transparente.

Las condiciones de vida en las zonas áridas y semiáridas podrían mejorar notablemente, desde ahora mismo, proveyendo a sus pobladores de artefactos solares, tales como hornillos de cocina, marmitas, filtros de agua, etcétera. Téngase en cuenta que una cocina solar con un es-

pejo de un metro cuadrado equivale a un hornillo eléctrico de 600 vatios. Por otra parte, los alimentos y el agua hervida pueden conservar su calor varias horas en recipientes térmicos.

En esas regiones se necesitan, igualmente, refrigeradores que funcionen con energía solar. En este sentido, cabría simplificar los modelos que ya existen de heladeras solares, para abaratarlas y ponerlas al alcance de la población.

¿AUTOMOVILES SOLARES?

Entre las aplicaciones de la energía solar se contempla una que tiene estrecha relación con nosotros, los automovilistas. Se trata nada más y nada menos que de emplear dicha energía para mover vehículos terrestres; concretamente, automóviles.

Los primeros pasos, todavía tímidos y vacilantes, fueron dados no hace mucho, durante las

experiencias efectuadas por estadounidenses y soviéticos en nuestro satélite natural. Allí, en la Luna, se hizo funcionar un vehículo mediante baterías alimentadas por la radiación solar. Si se pudo hacer en la Luna, ¿por qué no en la Tierra?

El ingeniero O. Mariani, con quien conversamos durante el congreso de San Miguel, nos refirió una experiencia en esta misma dirección, en la cual no se aprovecha la energía solar directamente. Se trata de la obtención de alcohol metílico por la destilación de la madera de determinadas coníferas y su utilización como combustible mucho más económico que los convencionales, en un automóvil. En última instancia, es usar la energía solar transformada por el proceso de fotosíntesis propio de las plantas, según hemos apuntado más arriba.

(Continúa en la página 28)



**ALTGELT y
MONTE FORTE**

DE LA CÁMARA ARGENTINA DE LA PROPIEDAD HORIZONTAL
DE LA CÁMARA ARGENTINA DE AGENTES DE BIENES RAÍCES
DE LA CORPORACIÓN DE SENADORES

PROPIEDADES

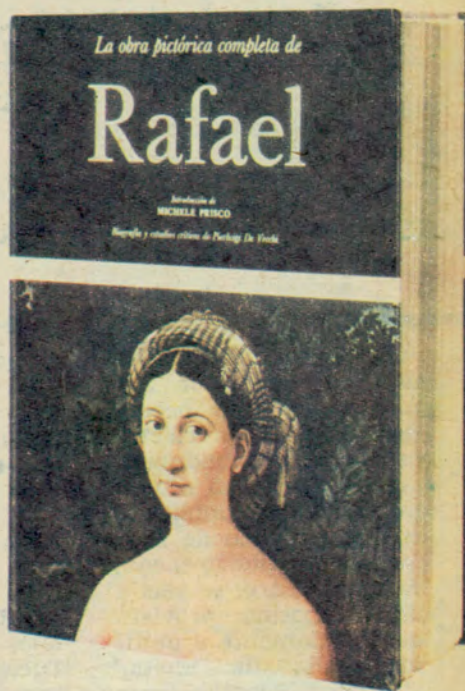
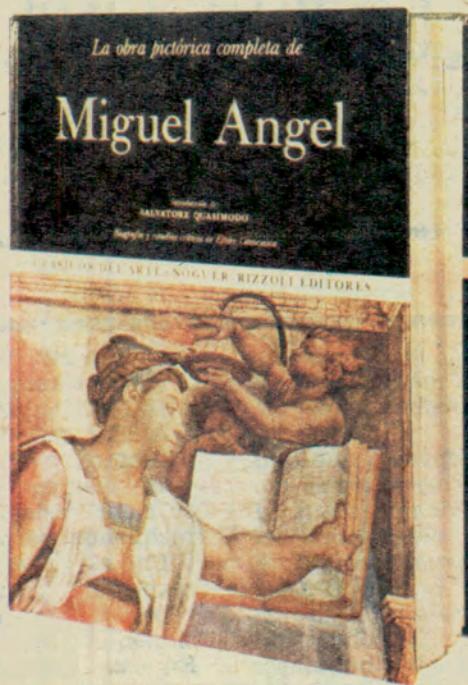
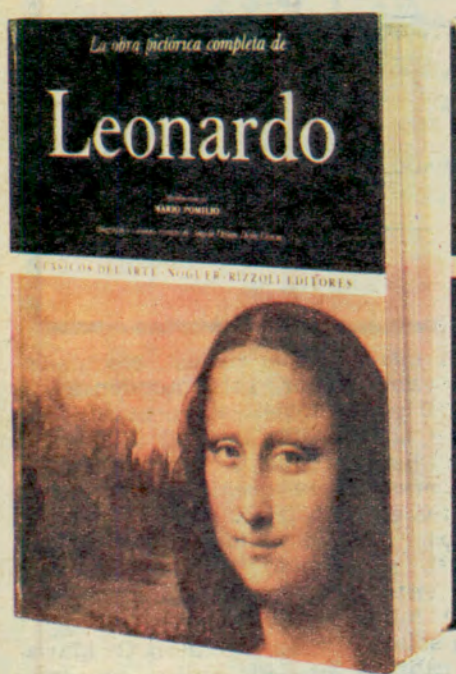
Nos vemos en su próxima operación inmobiliaria?

JUNCAL 1115 • 5º piso • N°11 • Tel. 41-3675 • Buenos Aires

SUCESIONES

- ★ Se financian todos los gastos de una sucesión.
 - ★ Brindamos asesoramiento y una completa y rápida tramitación, con Abogados especializados en toda la República.
 - ★ Compramos sucesiones en todo el país, en el estado en que se encuentren (casas, campos, etc.).
 - ★ Respondemos, sin cargo, consultas escritas en Inglés, francés, italiano y alemán. Indique claramente su nombre, domicilio y teléfono y escribanos a C.C. 4484, Correo Central, Bs. As.
 - ★ Entrevistas personales, concertadas al 72-0236.
- "HEREDITAS" Sociedad Anónima Financiera y de Mandatos (s.r.l.)

Los más valiosos tesoros de la pintura italiana...



pueden estar en su casa!

Pensando en su biblioteca personal,
DISCOLIBRO
formó esta colección de superlujo,
impresa en los talleres Rizzoli, Milán.

6 GRANDES MAESTROS DEL RENACIMIENTO

LEONARDO / MIGUEL ANGEL / RAFAEL / TIZIANO /
TINTORETTO / CARAVAGGIO

*¡Las obras más célebres de los seis titanes de la
pintura universal, suyas por un precio increíble!*

Toda la magia sublime de las más excelsas creaciones del arte universal... Obras admiradas y disputadas por príncipes y "dilettantes". Cuadros codiciados por los grandes museos del mundo entero...

La "Edad de Oro" de la pintura, reunida para usted en una colección maravillosa, con los trabajos más destacados de los seis genios indiscutidos de la pintura: Leonardo Da Vinci, Miguel Ángel Buonarrotti, Rafael Sanzio, Tiziano Vecello, el Tintoretto y Caravaggio.

Un panorama total de la pintura renacentista en seis volúmenes que serán su orgullo, ¡y que usted puede tener hoy en condiciones que sólo DISCOLIBRO puede ofrecerle!

**Pídalos ya...
-águelos en
seis meses!**

el a su compromiso de difun-

dir el arte y la cultura entre sus amigos y favorecedores, **DISCOLIBRO** se hace el deber de continuar sus esfuerzos por mantener los precios de venta al alcance de todos.

Las cuotas son fijas e inamovibles.

Por eso, y desde ahora, usted tiene un costo cierto, que no variará pase lo que pase hasta que usted disfrute en su hogar la colección completa de los **6 GRANDES MAESTROS DEL RENACIMIENTO.**



EN MENSUALIDADES DE
\$1.575

¡384 láminas en radiante color!

Las obras más famosas de los seis genios de la pintura. Usted puede admirar los célebres frescos de Miguel Ángel tal como si estuviera ante ellos, en la Capilla Sixtina. Y deleitarse contemplando la Gioconda como lo haría en el Louvre de París. Aún los cuadros de colecciones privadas, a los que el público no tiene acceso, despliegan toda su belleza en esta colección inigualable.

La obra íntegra de cada autor -todos sus cuadros, los bocetos y estudios previos, la biografía completa, llena de curiosas anécdotas, todo sobre el hombre y el artista- se desarrolla a través de casi 1.000 páginas con más de 1.500 ilustraciones.

Pida hoy mismo **6 GRANDES MAESTROS DEL RENACIMIENTO**; sólo tiene que completar los datos del cupón, marcar la forma de pago que prefiera y depositarlo en cualquier buzón, sin sobre ni estampilla. **En pocos días recibirá en su casa esta colección que es nuestro orgullo... ¡y será también el suyo!**

Por única vez... podemos ofrecerle esta colección con estas ventajas. Es una oportunidad única, que no podremos repetir. Envíe el cupón con sus datos lo antes posible, y asegúrese de recibir **6 GRANDES MAESTROS DEL RENACIMIENTO** a precio especial... ¡y con facilidades!

GARANTIA TOTAL
Esta colección cuenta con la garantía completa de satisfacción de **DISCOLIBRO**. Si por algún motivo usted no desea conservarla, devuélvala en buen estado y **DISCOLIBRO** le reintegrará el importe total que usted abonó.

**NO ENVIE DINERO
SOLO
REMITA EL CUPON**

ESTOS PRECIOS TIENEN VIGENCIA POR 45 DIAS
PROMOCION 79 - Autoclub Nº 84 - 20/4/76

DISCOLIBRO S.C.
CHACABUCO 860 - CAPITAL

Deseo recibir en mi casa

6 GRANDES MAESTROS DEL RENACIMIENTO

Marque con una X la forma de pago que prefiera:

AL CONTADO
Al recibir los seis tomos pagaré al correo \$ 9.750.-

EN SEIS ENTREGAS MENSUALES
Al recibir cada uno de los tres primeros tomos pagaré al correo \$ 1.575.- y al recibir cada uno de los tres últimos tomos pagaré al correo \$ 2.775.-

OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO
Envío cheque/giro postal a la orden de DISCOLIBRO S.C. por \$ 7.750.-
Ya están incluidos los gastos de embalaje, suscripción y envío

NOMBRE _____

DIRECCION _____

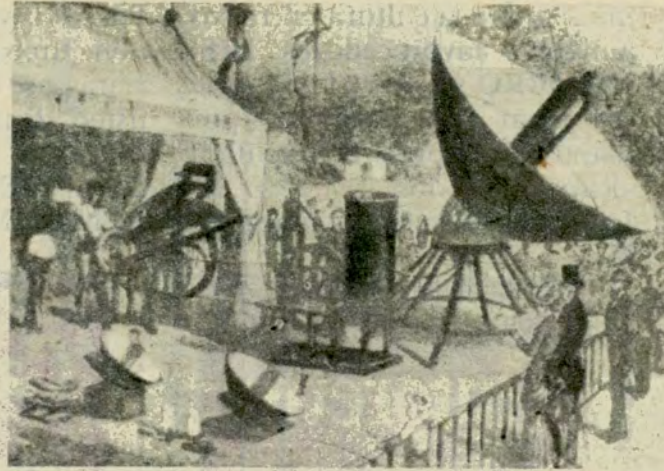
LOC. _____ PCIA. _____

TEL. _____

Recordemos, entonces, que los bosques son centros de transformación y acumulación de energía solar, siempre renovable e inofensiva, tanto para el balance térmico de la Tierra como para el ciclo ecológico, pues sus materiales de desecho—hojas, ramas, frutos caídos—son reutilizados por la naturaleza.

EL FUTURO ESTA ENTRE NOSOTROS

En San Miguel se presentaron más de sesenta trabajos sobre utilización de la energía solar en diversos países del continente. En Chile se la emplea en la obtención de agua de temperatura y calidad óptimas para el cultivo de tomates en viveros instalados en pleno desierto de Atacama. En el Nordeste del Brasil hay secaderos solares de frutas al infrarrojo. En Perú se proyectan instalaciones de agua caliente para comu-



En 1884, el científico francés Buffon hizo funcionar una imprenta con energía solar colectada en espejo parabólico.

nidades campesinas. En nuestro país, en la región de la Puna, se está estudiando la construcción de casas con techos adaptados para recibir y aprovechar la fuerza radiante, y en San Luis se han fabricado calefones solares para uso doméstico. La construcción de esos calefones es tan sencilla que se puede encargar artesanalmente.

Quizás en tiempos no muy lejanos en buena parte de la Argentina la gente cocine, se bañe, se alumbre, conserve sus alimentos y hasta se desplace en artefactos accionados por energía solar.

Para un futuro menos próximo, se prevén estaciones receptoras de radiación solar ubicadas en órbita terrestre: recibirán constantemente la

luz de nuestro astro, más allá de la barrera atmosférica y sin las limitaciones del ciclo circadiano (noche-día). En esos colectores espaciales, la luz sería convertida en energía eléctrica y luego enviada en haces a estaciones terrenas.

Peter Glaser—experto de la empresa norteamericana Arthur Little Inc., de Cambridge, Massachusetts—afirmó que los Estados Unidos podrían ahorrar anualmente millones de barriles de petróleo poniendo en órbita 500 satélites para recoger energía solar. Los haces de electricidad enviados a la Tierra—aclará—no derretirían los casquetes polares y tampoco matarían los pájaros o derribarían los aviones que los atraviesan.

El futuro es realmente fascinante. Como vemos, ya no se puede afirmar, escolásticamente, nada nuevo bajo el sol.

M. D. G.

EL INFIERNO PARABOLICO

Francia es uno de los países que llevan la delantera en la aplicación de la energía solar. Hace casi dos décadas asombró al mundo la instalación de un horno solar en Mont-Louis, en los Pirineos, capaz de generar nada menos que 3.000 grados en un segundo. El complejo comprende un espejo parabólico gigante y una pantalla compuesta por 520 espejos individuales, que gira para captar el sol en cualquier dirección y reflejar sus rayos en aquél. Allí se inició la producción en escala comercial de circón. Este se usa en hornos especiales destinados a la fusión de metales especiales, que así pueden ser llevados hasta 2.000-2.300 grados centígrados sin ningún peligro. En Mont-Louis se obtenían unos sesenta kilogramos diarios de circón.

Pero los franceses no se conformaron, y a fines de la década del '60 construyeron otro horno aún más grande, que es ahora el mayor del mundo. Se halla en la localidad de Odeillo, en los Pirineos orientales, y se utiliza para la fabricación de productos químicos y para experimentación. Este horno funciona mediante un espejo parabólico de 38 por 53 metros y ocupa una superficie de 1.410 metros cuadrados. Con este artefacto, la producción de circón se elevó de los sesenta kilos diarios que se obtienen en Mont-Louis a 2.000 kilogramos. Por otra parte, Odeillo está en condiciones de producir de diez a veinte toneladas diarias de acero, puesto que puede transformar el calor solar en el equivalente de 1.000 kilovatios de energía eléctrica.

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Discolibro S.C.

Apartado Especial Nº 513
BUENOS AIRES



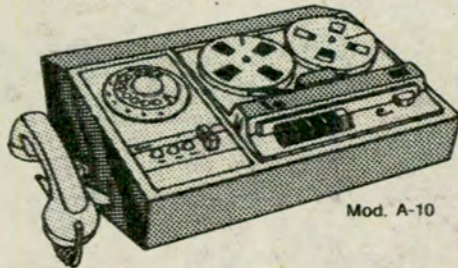
SI TODOS LOS TECHOS DEL MUNDO . . .

Los arquitectos —una profesión imaginativa por antonomasia— no podían permanecer indiferentes ante las posibilidades que ofrece la energía solar. Figuran entre los pioneros en esta materia y ya desde 1939 se conocen casas solares, construidas para almacenar y aprovechar la energía solar. El edificio que alcanzó mayor notoriedad —intervinieron o fueron consultados 1.600 arquitectos de 42 países— fue erigido hace unos 15 años en Phoenix, capital del estado de Arizona. El emplazamiento, como se comprende, no fue elegido caprichosamente: se trata de una de las regiones de los Estados Unidos en que el sol brilla con mayor asiduidad a lo largo del año calendario. El edificio casi no difiere en su aspecto exterior de tantos otros contruidos en barrios residenciales.

La casa de Phoenix marca un hito en la concepción de la calefacción solar: en ella se utiliza el agua no sólo para conducir el calor almacenado hasta un tanque de depósito, sino también para conservar ese calor. Aprovechóse así una cualidad de este precioso elemento: el agua es el menos pesado de los materiales capaces de almacenar calor (de ahí que sea empleada, con pocas excepciones, para refrigerar los motores de los autos y de otras máquinas). El innovador sistema colector de energía de la casa de Phoenix está compuesto por una serie de 60 aletas de aluminio, dispuestas en 17 hileras paralelas y fijadas a las vigas del techo. Esas aletas —semejantes a los alerones de las aeronaves— se hallan cubiertas de fibra u otro material aislante, sobre los que se colocan tubos de cobre pintados de negro e insertados en una placa del mismo metal e idéntico color. El cobre absorbe el calor del sol y lo trasmite al agua que circula por los tubos. Planchas de material plástico transparente, colocadas sobre el cobre, permiten que pase la energía solar pero evitan que se reflejen y se pierdan las ondas más largas de calor. Es el mismo principio que se aplica en los invernaderos.

Los colectores están dispuestos sobre el patio y la terraza, y mediante un motor de relojería se hace girar las aletas hacia el sur durante las horas de sol en la época del año que se necesita calor (desde octubre hasta mediados de abril en Phoenix). La inclinación de las aletas se puede regular de modo que la superficie plana quede siempre perpendicular a los rayos solares. En verano, las aletas son giradas en sentido inverso para que el lado de aluminio refleje el calor y, al mismo tiempo, proporcione sombra. Quince de las diecisiete hileras colectoras se usan para proveer de calor a la casa y al agua de la piscina, mientras las otras dos hileras se reservan para calentar el agua destinada a usos domésticos, que se conserva en un tanque de 200 litros distinto del sistema de calefacción del edificio. El agua calentada en los tubos de cobre de los colectores es llevada a un tanque de 8.000 litros y cuando se necesita esta agua se la hace circular por el serpentín de un sistema de calefacción, lo que calienta el aire contenido en el interior del edificio. La casa no posee ningún artefacto auxiliar que provea de calor cuando no hay sol. Para esos casos, dispone de una bomba especial que aspira el calor del aire exterior en ausencia de energía solar suficiente. ●

"TEL-TAPE" LA TELEFONISTA SUPLENTE
NECESARIA PARA EL EMPRESARIO Y EL PROFESIONAL



**Deje que Tel-Tape
atienda su teléfono
(Cuando usted
no puede hacerlo)**

Con **TEL-TAPE** ya no es problema, cuando usted o su secretaria estén ausentes. **TEL-TAPE**, atenderá sus llamados en forma automática, grabando todos sus mensajes e informándolo a su regreso.

TEL-TAPE
ELECTRONICA S. A.

Recuérdelo, tratándose
de su teléfono **TEL-TAPE**
contesta y graba por usted

Virrey Liniers 1310
Tel. 97-3668 y 93-3391
Capital Federal

UN CONVENIO PARA SOCIOS

Los socios del ACA, pueden efectuar sus compras en SADOS, tanto en Casa Central (Av. Antártida Argentina N° 1160, Buenos Aires), como en sus sucursales ubicadas en Bahía Blanca (Sarmiento 20), La Plata (calle 45 N° 377), Mar del Plata (Alberti 2555), Puerto Belgrano (Bernardo de Irigoyen esq. Colón, Punta Alta) y Ushuaia (Av. Maipú esq. Ona)

Para tener acceso en estos lugares los socios deberán presentar su carnet social, o, en caso de concurrir un familiar directo deberá llevar también este Carnet acompañado de un documento de identidad



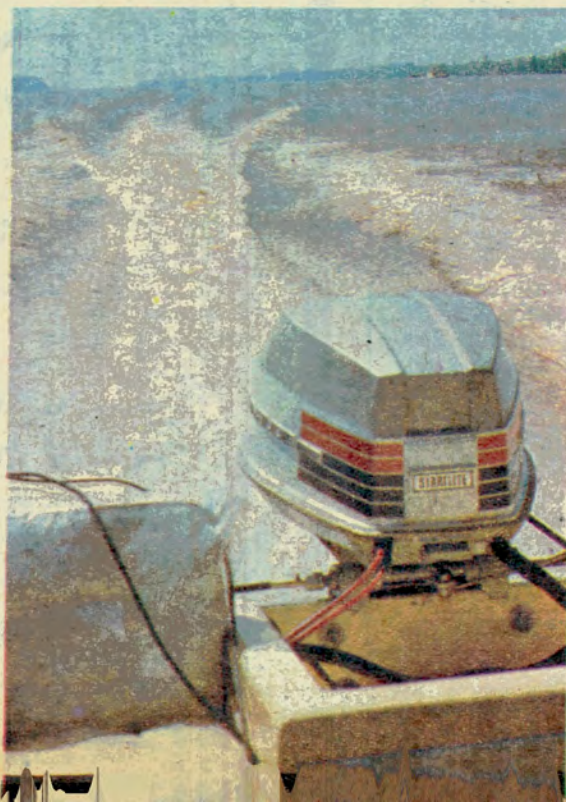
Sados

HACIA EL DELTA DE

Villa Paranacito, en el corazón del Delta entrerriano, nos ofrece una tentadora opción para una excursión de fin de semana, navegando entre encantadoras islas de verdor perenne, en el que la vista halla solaz y el espíritu la calma que tanto ansia el habitante de las acuciantes ciudades de nuestro tiempo. Si usted no tiene embarcación, no se preocupe, también le indicamos un itinerario que le permitirá llegar hasta allí en automóvil

Foto 1: Nuestra lancha **1** navega por el río Paraná de las Palmas, uno de los brazos más caudalosos del Delta. El cielo y el inmenso espejo de agua se juntan en el horizonte, entre el perfil verdeante de las islas.

Foto 2: Desde el agua tenemos una primera visión de la localidad. La iglesia, con su cruz, resalta, en la línea de la costa, contra el fondo de vegetación.





ENTRE RIOS



Partimos de *Tigre*, rumbo a *Villa Paranacito*, en una lancha de 5,02 m de eslora; 1,94 de manga y 0,89 de puntal. El motor, de 85 caballos de fuerza. La embarcación tiene capacidad para seis personas, pero vamos cuatro.

Saliendo del río *Reconquista*, seguimos por el *Luján*, canal *Arias*, *Paraná de las Palmas*, y *Carabelas*, hasta canal *Alem*. En el *Carabelas*, a continuación del cerrado ángulo que hace doblar el curso hacia el oeste, es de destacar la industriosa comunidad isleña que allí florece, con campos explotados a fondo, importantes residencias, electricidad e intenso tráfico de barcos que transportan los productos deltaicos, sobre todo madera.

Por el canal *Alem* llegamos al *Paraná Guazú* (la desembocadura de aquél en éste se da en el lugar llamado *Paso del Portugués*), y a lo largo de un *Guazú* algo picado, navegando a horcajadas del límite interprovincial que se extiende por la mitad del cauce, alcanzamos *Paso de la Paloma*. Aquí abandonamos el *Guazú* y la provincia de *Buenos Aires*, dejando a la derecha la isla de la *Paloma* y la boya que previene contra el gran banco allí existente, e ingresamos en el *Paraná Bravo*, provincia de *Entre Ríos*.

Como su nombre lo indica, la turbulencia es cosa normal en el abierto *Paraná Bravo*, pues le ocurre lo que a todos los ríos —especialmente si son anchos— cuya dirección coincide con la de los vientos zonales. En dichos cursos, estos vientos encuentran amplias

avenidas por las que corren sin el obstáculo de la vegetación ni ningún otro, de lo que resulta la común agitación de las aguas. El oleaje del *Bravo* nos hace disminuir la velocidad; pero luego entramos en el *Gutiérrez*, donde el líquido elemento empieza a calmarse.

A continuación surcamos los canales *A* y *B*, abundantes en camalotes y donde no es raro divisar algún tronco flotando con parte de su aditamento original de ramas y hojas. La explotación del suelo vuelve a ser intensa y de nuevo irrumpe en la escena el cable conductor de la energía eléctrica, ahora anunciando la proximidad de *Villa Paranacito*.

VILLA PARANACITO

Tras dos horas y cuarenta minutos de marcha pasamos del canal *B* al río *Paranacito*. En éste comienza a mostrarse *Villa Paranacito*; sobre ambas márgenes se elevan múltiples construcciones con sus muelles, inscriptas en el marco general a toda finca del delta: río al frente y monte a las espaldas. La edificación es en altura, según lo impone la realidad mareográfica de la región, pero mientras unas casas están hechas de madera, zinc o adobe y observan los rasgos típicos de la morada isleña, otras —a veces modernas— son de material y responden a líneas estandarizadas.

El tránsito de embarcaciones es permanente y variado. Junto a nosotros se desplazan lanchas de pasajeros, canoas motorizadas, botes de remo, barcos de carga, yates y otras naves deportivas.

TRAILER MIRON • También acoplados de sobrecarga

- Capacidad 2 a 4 personas.
- Techo y estructura de metal.

MORENO 1228
Tel. 253-6669
QUILMES

• Sistema exclusivo para armado en 1 minuto.



ir profundamente *Paranacito* abajo; así pasamos ante la boca del canal *B* (sin entrar en él), a partir de la cual la edificación nuevamente se diluye, y al llegar al *Brazo Largo* encontramos otro relevante núcleo de población, propiamente un barrio apartado del centro, que completa nuestra visión general de *Villa Paranacito*. Ya sólo queda iniciar el regreso, efectuando la última de las contramarchas a que obliga a todo aquel que quiera conocerla en su totalidad, la trifurcada configuración de esta localidad extendida unos doce kilómetros sobre costas de ríos. Mas antes de ausentarnos es de rigor formular una recapitulación de lo visitado.

Enclavada en islas alejadas, *Villa Paranacito* es, sin embargo, uno de los parajes más accesibles del delta, desde que puede alcanzarse por agua, tierra y aire. Y provisto de todo tipo de medios de comunicación—incluso telégrafo y teléfono— y de escuelas, colegio secundario, biblioteca, Registro Civil, clubes, cine, salones de baile y hosterías, se erige cabal e inusitadamente en un emporio de la zona. Las instituciones de la localidad, al satisfacer ámbitos culturales, económicos, sanitarios y recreativos, dan cabida a las más de las inquietudes y necesidades del ser humano, y tornan posible que allí los cánones de la existencia y el confort ciudadanos rijan tanto como la belleza natural de los paisajes isleños. Genuino lugar de contrastes, *Villa Paranacito*, finalmente exhibe el contacto de los mundos de tierra y agua (¿integrados o contradictorios entre sí?) y es, sin lugar a dudas, uno de los sitios más interesantes del *Delta del Paraná* y de la *Argentina*.

EL REGRESO

Retornamos a la boca del canal *B*, entramos en

éste y luego seguimos—como al venir— por el canal *A*, el río *Gutiérrez* y el *Paraná Bravo*, que mucho menos bravo que a la ida permite mantener una marcha normal. Pero al llegar al *Paraná Guazú* introducimos la variante de nuestro regreso: doblamos río arriba y navegamos dejando a la derecha las islas *Doradito* y *Dorado*. Cuando vemos cercanas las formidables columnas del complejo vital *Zárate-Brazo Largo* cruzando la anchura de las aguas, giramos a la izquierda para penetrar en la *Horqueta del Carabelas* e reintegrarnos a la provincia de *Buenos Aires*.

Una vez en el *Carabelas* surcamos la parte más virgen, menos poblada y menos transitada de este importante curso del delta (a diferencia del pujante sector suyo que llamó nuestra atención a la ida). Aquí el *Carabelas* enseña la intimidad de los arroyos isleños; bastante angosto en ciertos puntos, tiene muchas curvas, en ocasiones muy cerradas, y vuelven a presentarse colchones de camalotes que en algunos lugares llegan a cubrir la casi totalidad de la superficie acuática. En medio de la gran quietud, con el ruido del motor espantamos una pareja de chajaes que volando a baja altura desaparece tras el monte, probablemente buscando la paz que acabamos de quitarle, en la cual profesarse su amor proverbial.

Pasamos de largo las bocas de los dos segmentos del canal *Alem* (el que se dirige al puerto de *Campana* y el que recorrimos a la ida rumbo al *Paraná Guazú*) y a continuación empalmamos con el tramo del *Carabelas* también navegado de ida y, por idéntico derrotero que entonces, completamos el retorno a *Tigre*.

ROBERTO MARIO SCHEINES

COMO LLEGAR EN AUTOMOVIL

La excursión puede hacerse también en automóvil. Hay que llegar primero a la ciudad de *Zárate*, sobre la ruta nacional número 9. Desde allí se cruza el *Paraná de las Palmas* en balsas (hay dos servicios, uno de *Obras Públicas de la Nación* y otro del *Ejército*, que también pueden usar los civiles).

Al entrar en *Zárate*, una serie de letreros (dicen *BALSA*) lo llevarán directamente al lugar de embarque. Salvado el citado brazo del *Paraná*, el automovilista deberá atravesar la isla *Talavera* (25 km), por un camino mejorado, de tierra, que corre paralelo al viaducto del complejo *Zárate-Brazo Largo*, en ejecución, y al canal *Irigoyen* que comunica el *Paraná de las Palmas* con el *Paraná Guazú*. El camino se corta al borde del *Guazú*, un brazo mucho más ancho que el de *Las Palmas*. Otra balsa nos cruzará en ese lugar de imponente grandiosidad y nos depositará en la ruta nacional 14, en la costa entrerriana. El camino es de ripio y se impone colocar protectores en el parabrisas (los focos pueden protegerse con dos trozos de tela adhesiva pegados en cruz, que aumentan la resistencia del cristal a una probable pedrada). Debemos recorrer 50 kilómetros por esta ruta, hasta alcanzar el camino (tierra) de acceso a *Paranacito*, que parte hacia la derecha. Como referencia, diremos que 7 kilómetros antes de esa bifurcación hay un caserío, de nombre *Sagastume*. El acceso a *Paranacito* es transitable, pero debe recorrerse con alguna precaución. ●



SERVICIO DE AVIACION

PARA SOCIOS Y FAMILIARES

4 AERONAVES PARA EL TRASLADO DE ENFERMOS Y ACCIDENTADOS
TARIFAS REDUCIDAS

INFORMESE
EN CASA CENTRAL Y EN TODAS LAS DEPENDENCIAS DEL PAIS



QUARTUCCI por sí mismo

LOS primeros pasos de Pedro Quartucci —el “padre” de la familia Falcón, ¿recuerda?— fueron dados en un ámbito teatral, entre elementos de utilería, aparejos, telones. Hijo de un matrimonio de actores argentinos, en los recuerdos de su infancia figuran los legendarios Podestá y el extravertido Florencio Parravicini, en cuyas compañías actuaron los padres de Quartucci. Por supuesto que en cuanto fue capaz de sostenerse sobre sus piernas le dieron algún papeletito en las representaciones. Estaba predestinado a las tablas.

“Aquellas —memoradon Pedro— eran compañías itinerantes, que debían efectuar constantes giras para poder solventar los gastos”. Por eso mismo, la educación del niño fue “federal”. Como sus padres estaban de gira muchos meses al año, Pedrito tenía autoriza-

ción del Ministerio de Educación para asistir a clase en las ciudades en que se detenía a trabajar la compañía.

Con el correr de los años, un día se hallaba frente a una de esas escuelas y el director —que había leído un reportaje al actor en el que recordaba su paso por esas aulas— se asomó a la calle haciendo sonar la campana de la escuela y exclamando: “¡Niño Quartucci, a clase!”. Don Pedro, que se confiesa “emotivo y muy romántico, a pesar de mi cara y del box”, atesora ese episodio entre sus recuerdos más gratos.

Hablar de Quartucci es una experiencia gratificante. Medio siglo de vida argentina desfila en sus recuerdos. Apasionado del deporte, accedió a la fama en las Olimpiadas de París, allá por 1924. Representó a la Argentina en boxeo —peso pluma— y consiguió la

primera medalla obtenida por nuestro país en ese certamen ecuménico. Disputó cinco peleas y venció en las cuatro primeras; sólo ante el campeón resignó su chance. Todo un éxito. Previamente había hecho atletismo en el parque Chacabuco, pero era en el box donde habría de alcanzar renombre. Después de la olimpiadas se radicó un año en los Estados Unidos para seguir su campaña como púgil profesional. Aunque en el aspecto deportivo no le fue mal, económicamente los resultados no fueron tan alentadores y decidió retornar al país, y luego al teatro.

Sus primeros pininos en el deporte los hizo en 1917, en el club Jorge Newbery, de parque Chacabuco. Allí practicó atletismo, pero desistió porque no encontraba una categoría conveniente para su físico esmirriado.

Actor de éxito, atleta aficionado, boxeador de nota, entusiasta de los deportes mecánicos y del ciclismo, Pedro Quartucci revista entre los socios vitalicios del Automóvil Club Argentino, de cuyo vertiginoso progreso fue protagonista. Ahora colabora con su rica experiencia en la Comisión Cultural.

También practicó ciclismo, una actividad que recuerda con cariño, a pesar del juicio que Luigi Pirandello ponía en boca de un niño: “Para mí, el ciclista es un estúpido que se lleva él mismo”.

HISTORIA DE AUTOMOVILES

Los deportes mecánicos tuvieron en P.Q. un adepto entusiasta. En el viejo estadio del club Huracán intervino en carreras de speedway, junto a renombrados corredores europeos: Barey y Evans, entre otros. Evans apenas tenía 17 ó 18 años y P.Q. todavía se asombra: “Era un fenómeno; hacia cualquier cosa arriba de una moto”.

Años después debutó en las lides automovilísticas, en los pagos de Saladillo, al volante de una “cafetera” ruidosa, pero noble para “peludiar” en el barro. Su ingreso en el

Automóvil Club Argentino data de 1941. Pero ya en 1936 había adquirido su primer coche, un Plymouth 32, de segunda mano. P.Q. afirma que esa máquina andaba muy bien, y en seguida aclara que en la central del ACA había un mecánico que "me tenía el cochecito al pelo; era un mecánico muy capaz; ahora debe estar jubilado". En 1938 P.Q. cambió el Plymouth por un Chevrolet cero kilómetro, que alcanzó legendaria fama en el ambiente artístico por una razón bastante simple: lo tuvo en uso cerca de 30 años. La venta de ese auto —que había repintado varias veces en el curso de tan dilatada campaña— le trajo muchos dolores de cabeza, porque la agencia a la que lo entregó lo vendió sin hacer a tiempo la transferencia y el nuevo adquirente, a su vez, lo revendió tiempo más tarde sin ocuparse de legalizar el traspaso. Consecuencia: las boletas por infracciones de tránsito, los recibos de patente, seguían llegando a P.Q. Finalmente, gastó un montón de plata y consiguió desligarse definitivamente del viejo compañero de ruta. Tantos sinsabores no pudieron borrar el cariño con que P.Q. sigue recordando a esa máquina: "Mi familia ya no quería subir por los ruidos que hacía, pero para mí era como un amigo de toda la vida; calcule, llevábamos tantos años juntos... Y además era un cochecito que nunca me dejó en la estacada". Respecto de los ruidos P.Q. recuerda: "Los que me enseñaron a manejar me decían que no me preocu-



El matrimonio Quartucci refleja la felicidad de una vida armoniosa, que tiene ahora un hermoso broche: los nietos.

pase de los ruidos si no quería volverme loco, porque eran los ruidos de un coche. A mí se me fue la mano; hubo un tiempo en que para hablar dentro de ese famoso Chevrolet, tenía que detener la marcha porque era tanto el barullo que no podíamos oírnos. Y aunque yo lo adoraba, tuve que cambiarlo."

Entre los amigos que ganó en su vida deportiva, figura el corredor cordobés Furió, de quien refiere una graciosa anécdota. En aquellos años, mientras disputaba una importante carrera, Furió, que marchaba a la vanguardia, debió resignar su chance por haber equivocado el trayecto. Cuando sus amigos o algún curioso le preguntaban cómo había sido posible eso y si no había salido a recorrer la ruta an-

tes de la carrera, Furió replicaba con su gracejo mediterráneo: "Vea, como salir a recorrer la ruta, salimos; pero, ¡qué quiere que le diga, mi amigo, si mi acompañante en ese desvío marcó "vaca a la derecha", y al pasar nosotros en carrera, el maldito animal se había corrido a otro lado del cruce!..."

EL ACA DE ANTAÑO

P.Q. exhibe con orgullo el carnet de socio vitalicio del ACA. Con una sonrisa refiere que cuando le entregaron la credencial, junto con otros veinte consocios, los invitaron a tomar café, y él le dijo al presidente del Club: "Doctor, somos vitalicios pero no estamos tan viejos; podían habernos dado un whiskicito". Dejamos las cosas como están,

sin preguntarle si les fue servido el whisky. P.Q. recuerda otra anécdota con el doctor Carman. Se encontraron en una fiesta y P.Q. lo saludó: "¿Cómo le va, doctor?" Otro concurrente los interrumpió: "¡Ah!, ¿usted lo conoce a Pedrito?", y el doctor Carman exclamó: "Y usted, ¿sabe las trompadas que me dio en el Universitario?", refiriéndose, obviamente, a sus tiempos de deportista. "Bueno, aunque alguna vez nos hemos encontrado sobre el ring, ahora estamos en el mismo barco", acota Quartucci.

Le pedimos su opinión sobre el ACA, qué significa en su vida. Se queda un momento como mirándonos y en seguida sale de su abstracción para decir: "Yo diría que el Automóvil Club ha tenido dos épocas bien definidas. El de antes era más, ¿cómo decirlo?, familiar; era más chico, teníamos más contacto."

Un audible clic subraya otra toma del fotógrafo, que cumple silenciosamente su tarea de sorprender gestos, elegir un buen ángulo. P.Q. tras una breve pausa retoma el hilo de su discurso: "Ahora ha crecido una barbaridad: es una institución poderosísima, con todas sus cosas maravillosas; pero para quienes lo conocimos en aquellos años —añora— ha perdido esa intimidad de entre casa que tenía cuando todo el mundo se conocía." Comprende, sin embargo, que es el precio del desarrollo. sin el cual no sería posible ofrecer esa infraestructura que él mismo acaba de calificar de maravillosa. →

FIRENA S.A.
FABRICANTES
LAVALLEJA 149 • 1414 CAPITAL
SOFAS-CAMA TELA-CUERO

Sofá-Cama
Modelo Butacón
Tapizado en cuero

ENVÍOS
AL INTERIOR

Esperamos su visita o su carta para hacerle conocer toda la línea.

**CHESTERFIELD
MORRIS
COLONIAL**

Casilla portable "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR Ideal para vivienda, depósito, cuadrillas, taller, obrador, garage, fin de semana, etc. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso, 3 x 3 m.

Precios del día en fábrica: **\$40.000**

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique:
3 x 3 \$ 43.000; 3 x 4, \$ 50.000; 3 x 5 \$ 59.000; 3 x 6 \$ 67.000
Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch, \$ 90.000. Hay otros modelos

Envíos al interior. Solicite catálogo. Visite la fábrica.

Av. CABILDO 4460 Bs. As. Tel. 70-0803

PEDRITO CORREDOR



Quartucci y sus compañeros de equipo en la carrera de Uruguay.

La última incursión de Pedrito Quartucci en el automovilismo es bien reciente: fines de agosto último en la República Oriental del Uruguay. Se apresura a aclarar que no era una prueba de velocidad pura, aunque había topes mínimos y máximos. El secreto radicaba en cumplir el trayecto hasta donde se acabase la carga completa de combustible. La carrera, denominada "De los 60 Famosos", reunió a queridas figuras artísticas y deportivas del Río de la Plata.

Entre otras celebridades, intervinieron Osvaldo Miranda, María Vaner, Ubaldo Martínez (según un gracioso —haciendo alusión a su personaje "Ubalvino"— fue quien primero agotó la carga de combustible, pero no porque se lo bebiera, sino porque marchaba haciendo eses).

Pedrito Quartucci, que integró un equipo con Hugo Balzo, Adolfo Oldoino y Walter Pérez, entró 5º en la clasificación general. Una circunstancia fortuita los privó de encabezar la prueba: al llegar a Rivera, en la frontera brasileña, se extraviaron y penetraron en Santa Ana do Livramento, perdiendo un tiempo precioso y gastando combustible sin necesidad. Quartucci recuerda admirado el recibimiento que les brindó el pueblo uruguayo a todo lo largo del trayecto. La llegada simbólica, en el Cerro, fue apoteótica, "estaba todo el país". Nobleza obliga: el equipo ganador estuvo compuesto por Perla Santalla, Ernesto Bianco, Oscar Panno y Joaquín Rodríguez.

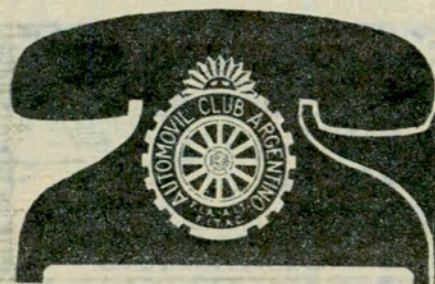
LA COMISION CULTURAL

P.Q. —delegado suplente del ACA— integra con otro conocido actor (Dringue Farías), la Comisión Cultural de nuestra Entidad. Quartucci se auto-critica: "Con Dringue, a quien me une una antigua amistad, hemos podido hacer poco aún, porque estamos algo cohibidos; es que nos encontramos con gente veteranísima en esta comisión, gente que conoce más que nosotros el camino."

Como hombre de las tablas P. Q. piensa proponer reformas al salón de actos, para que transformado en sala de espectáculos (con camarines, telones, etcétera) permita ofrecer temporadas teatrales, entre otras actividades artísticas.

LA RUTA DE LA COSTA

La señora de P.Q. —que asiste de a ratos a la entrevista— accede a que nuestro fotógrafo tome una nota gráfica del matrimonio (dos hijos, cuatro nietos). Cuando nos disponemos a partir, P.Q. reclama nuestra atención: "Olvidé algo que creo muy importante. Nuestro club, todos nosotros, deberíamos hacer un esfuerzo grande para ayudar al gobierno a terminar la ruta de la Costa, la ruta 11. Eso va a suponer una facilidad notable para el veraneo de todas las capas sociales. Saliendo de aquí no más (la Capital Federal), uno tendrá una serie de balnearios de acuerdo con las posibilidades de su bolsillo. No todos tenemos que ir obligatoriamente a Mar del Plata o Necochea, ¿no le parece?..."



AUXILIO MECANICO

821-6081

Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

LETRA NUEVA

"EL QUE VOLVIÓ"

Por Marcelo Gómez Talavera
Edit. Cuarto Mundo

"El que volvió", libro de Marcelo Gómez Talavera, es un compendio de la vida mental y espiritual de un discípulo de Carlos Bernardo González Pecotche, fundador de la Escuela de Logosofía en nuestro país.

Su título obedece, según el autor, a que él ha regresado "de un viaje a un mundo nuevo" que pudo descubrir gracias a los conocimientos o a las vías de conocimiento que le proporcionó su maestro.

La cosmovisión del autor de "El que volvió", optimista, sana, profundamente espiritual y de irreprochable contenido ético, es digna de la mayor y mejor atención.

Sus atendibles opiniones sobre temas como la democracia, la verdad, el conocimiento de sí mismo, los hijos, etcétera, claras y no alejadas del mundo práctico, lo muestran como un hombre apasionadamente preocupado por el destino de los seres y por la felicidad de su prójimo, y como un fervoroso adorador del pensamiento, del raciocinio, de la razón, porque seguramente como decía Ortega, "la razón no es sino la conducta del pensar que lleva a la verdad".

El estilo llano y directo del autor de "El que volvió" revela al aveau periodista que es.

"SI TODOS LOS HOMBRES..."

Por José Narosky
Edic. Antártida

La literatura aforística, que alcanzó su máximo esplendor en la Francia de Chamfort, La Rochefoucauld y La Bruyère, ha tenido en nuestro país a un cultor preclaro: Antonio Porchia, cuyas "Voces" son conocidas y apreciadas hoy en todo el mundo.

El escribano José Narosky cultiva en su primer libro, titulado "Si todos los hombres...", este género literario de tan ilustre tradición, y, a nuestro modo de ver, lo ha hecho de modo muy digno.

Une en el volumen que comentamos, a un estilo seguro cuyo mérito más alto es la concisión, claridad de conceptos y un sentimiento de solidario amor al ser humano que permite medir y ponderar la noble calidad espiritual del autor.

Reflexiones aparentemente superficiales pero esclarecedoras, sobre temas fundamentales: la vida, el amor, la familia, el bien o la muerte; observaciones certeras y formuladas con natural belleza (queremos decir: no rebuscada), enriquecen esta primera obra de un pensador pródigo en excelencias.

"Si todos los hombres..." obtuvo el premio "José Hernández" otorgado por la Academia Internacional de la Historia en 1975.

"COMO COCINAR CON SOYA Y MANI"

Por Clara de Hess
Edit. Americalee

La subalimentación de enormes núcleos humanos —especialmente en materia de proteínas— constituye un problema que se manifiesta en términos cada día más peyorativos. La solución no podría lograrse con alimentos de origen animal exclusivamente, por cuanto su producción siempre estará a la zaga de la explosión demográfica a que asiste el mundo. La señora Clara de Hess ha escrito un libro

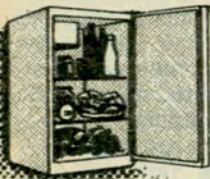
de recetas culinarias con dos fuentes proteicas vegetales no debidamente valoradas en la actualidad: el maní, ¡quién no recuerda el clásico cucurucho de la infancia!, que está bastante relegado en el olvido, y la soya, milenaria para los pueblos de Oriente. Con esta obra al alcance de la mano, el ama de casa podrá preparar platos nutritivos, sabrosos, económicos y "distintos".

EL 25º CONGRESO MUNDIAL DE PUBLICIDAD

Entre el 18 y el 21 de mayo próximo, como anticipamos en nuestro número anterior, se realizará en Buenos Aires el 25º Congreso Mundial de Publicidad, acontecimiento cuya importancia resulta innecesario recalcar.

A las reuniones, que se desarrollarán bajo el lema: "Publicidad, nuevas perspectivas en un mundo en cambio", han comprometido su asistencia —al cierre de esta edición— el Secretario General de la OEA, doctor Alejandro Orfila; el señor Olivier Giscard D'Estaing, presidente del Centro Europeo de Comercio Internacional, y Teodoro Levitt, de los Estados Unidos y profesor de la Escuela de Administración de Empresas de Harvard. Participarán en el Panel I (Autorregulación) Peter Thomson, de Gran Bretaña; José San Román de Pina, de España, y actuará como moderador Alberto Borrini, de Argentina. En el Panel II (Publicidad y los medios): Gustaf von Platen, de Suecia; Pedro Simoncini, de Argentina, y Hugh Holker, de Gran Bretaña, actuando como moderador Robert Devine, de Estados Unidos. En el Panel III (Publicidad, nuevas perspectivas en un mundo en cambio), lo harán Coenraad J. van Geel, de Holanda; Roberto Arce, de España; Goran Tamm, de Suecia, y Robert Leduc, de Francia. ●

HELADERAS Y ACCESORIOS PARA CASAS RODANTES



- A GAS
- COMBINADAS: A GAS Y 12 Volts - 220 Volts

- INODOROS QUIMICOS • MESADAS • VENTANAS
- COCINAS CON HORNO • CALEFONES
- BOTIQUINES • TUBOS FLUORESCENTES
- BOMBAS ELECTRICAS Y DE PIE • BOCHAS
- ENGANCHES • ENCHUFES etc.

MERELLO: Av. MAIPU 758 • Vte. LOPEZ • TE. 795 - 3503

- CUCHILLO especial de pesca, empuñadura y cachas de corcho con llavero de seguridad, funda de cuero trabajada, destapador, abrelata, descarnador, serrucho, estampado en una sola pieza.....

\$ 899. =

- EQUIPO DE PEJERREY o LANZAR (A elección):

CAÑA COLIGÜE 2 tramos, garantía, reel frontal, nvion, caja, anzuelos, etc.

\$ 1899. =

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A. VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR

PEZCALANDIA: PIEDRAS 328 • 1070 CAPITAL FEDERAL

AQUÍ NOSOTRAS...



SU PELO LO MERECE

Usted ya está otra vez en la ciudad, ¿se ha divertido?; claro, ha tomado sol, se ha dado unos buenos chapuzones en el mar, ha dado largas caminatas al aire libre, ha llegado con el espíritu renovado, pero... mírese cuidadosamente al espejo. Es probable que pese a sus buenos propósitos haya descuidado algunas reglas elementales y lo más seguro es que su pelo, sobre todo, sea el que más ha sufrido sus desbordes de vitalidad.

Ahora, que ha llegado el momento de

la verdad, dedique un día a devolver a su pelo ese brillo que la enorgullece. Ponga a entibiar a baño de maría una taza de aceite de ricino o de oliva y échelo sobre el cuero cabelludo, masajeando con la yema de los dedos, envuélvase la cabeza con una toalla caliente y déjelo actuar durante una media hora larga. Lávese la cabeza con un buen champú y por ese día no se marque. Total, con un pañuelo su marido la encontrará tan linda como siempre.

38 autoclub

FELICES PASCUAS

Como sé que a usted le encantaría hacer una rosca de Pascua, le voy a ahorrar el trabajo de andar preguntando cómo se hace. Le confesaré que la receta no es mía, pero me la dio mi tía Delia, que viene preparando desde época inmemorial la mejor rosca del mundo.

Deshaga 30 g de levadura de cerveza en media taza de leche tibia. Agregue 150 g de manteca ablandada, 4 cucharadas de azúcar, 1 pizca de sal, 1 cucharada de agua de azahar y mezcle todo bien. Ahora incorpore 3 huevos, medio kilo de harina y la ralladura de un limón. Trabaje la masa con las manos y déjela descansar un buen rato.

Cuando la preparación haya alcanzado el doble del volumen, tome el palote de amasar y estire sobre la mesa enharinada.

Prepare un cuarto litro de crema pastelera un poco espesa y vuélquela sobre la mesa, enrolle y forme la rosa dentro de un molde enmantecado y



enharinado, una bien los extremos y déjela en un lugar tibio para que leude. Después de un buen rato, coloque el resto de la crema pastelera sobre la rosca y cocine en horno moderado 30 minutos.

Deje enfriar, espolvooree con azúcar impalpable y... ¡Felices Pascuas!

LOS PAPELES EN SU SITIO



Al comenzar las clases, la casa toma un aspecto diferente, los papeles de los chicos se ven regados por todos lados, y no sabemos por qué, nunca los encuentran cuando los necesitan. Por esta razón, le sugiero una papelerá súper práctica, hecha con una lata grande forrada en paño lenci o papel adhesivo a su gusto. No se conforme con este dibujo, usted es un artista en potencia, y puede inventar otros motivos y, ¿por qué no?, fabricar un portalápices haciendo juego.

Las carteritas-bolsillo, tejidas al crochet son tan y tan prácticas para la ropa de sport, que no podemos dejar de tener una. Se pueden usar tanto en el cinturón, tipo "cow-boy", como colgadas del cuello con una cadena. ¿Tiene alguna otra idea? ¡Magnífico! Póngala en práctica, porque la carterita-bolsillo no conoce reglas rígidas de "comportamiento".

Esta que presentamos requiere sólo un mínimo de habilidad, puesto que se trabaja en medio punto, una aguja de crochet N° 2, algodón de varios colores y una hebillita.

Se comienza con 16 cad. y se va aumentando 1 p. por vuelta hasta tener 12 v. Suspenda los aumentos y prosiga cambiando los colores a gusto hasta tener 40 v. en total y cerrar.

El revés se teje de la misma manera, o con un solo color, empleando el color de base. Coser del revés y tejer las 4 manijitas en los extremos, con 12 vueltas de var. sobre 6 p. de base y coserlas de a dos como indica la foto. En el centro posterior tejer 8 v. de var. sobre 5 p., cerrar 1 p. de cada lado y cuando quedan 3 p. cerrarlos juntos. Colocar la hebilla y listo.

TEJIENDO UN BOLSILLO EXTRA



ORIGEN DE UN SIMBOLO

Muchas veces lo artificial se convierte en un símbolo y lo verdadero queda en el olvido. Esto es lo que ha pasado con los huevos de Pascua, y ya nadie recuerda que los primitivos eran humildemente fabricados por las gallinas.

Para comenzar, les diré cómo se elabora el almanaque. Que ¿qué tiene que ver?, pues mucho. La Semana Santa comienza el primer jueves de luna llena, después del 16 de marzo y desde allí 40 días para atrás, tenemos el Carnaval.

Desde el comienzo de la cristiandad, después del miércoles de ceniza empieza la Cuaresma, en la cual se debía ayunar hasta el domingo de Pascua.

Durante estos días no se podía comer huevos ni carne de ninguna especie, pero, como las gallinas no se enteraban de esta costumbre, continuaban poniendo huevos, que se iban acumulando para ser llevados a la iglesia, donde en la misa de Pascua eran bendecidos y repartidos entre los pobres.



Más adelante, este simbolismo no quedó sólo en la Iglesia y fue extendiéndose entre los vecinos y amigos, que se intercambiaban no solamente huevos, sino gallinas, patos y conejos. Y como en todos los tiempos han existido personas de buen gusto, tampoco aquí faltaron algunas a las que se les ocurrió pintar y adornar los huevos que obsequiaban, hasta que... un francés (¿cuándo no!) comenzó a fabricar huevos de chocolate, rellenos de confituras, y desde allí en más..., ¿a quién se le ocurriría regalar un frágil huevo de gallina para festejar la Pascua?

DE FABRICA...! PRENDAS DE CUERO Y CABRA GAMUZADA

Saco carnero gamuzado con piel interior \$ 11.990.-
Saco cuero legítimo \$ 5.990.-

CREDITOS PERSONALES
Limpiezas, medidas, teñidos y reformas

Artesanía Técnica del Cuero
BOULOGNE SUR MER 523
Altura Corrientes 2800 - Capital

AR-TE

D'ANDREA ES EL ARTE EN CADA ESTILO

D'ANDREA Muebles
DECORACIONES

FABRICA - EXPOSICION
CORONEL PAGOLA 4048
(Altura Av. LA PLATA 2400)

FACILIDADES MODULARES EN TODOS LOS ESTILOS

Teléfono: 923-1786

AQUÍ NOSOTRAS...

¡UFA CON LOS BOTONES!

¿Los chicos la vuelven loca perdiendo los botones? ¿Y Ud. no tiene ganas de estar enhebrando agujas? Bueno, tengo un método infalible: pase unas pinceladas de esmalte de uñas incoloro en el hilo del botón y no se moverán más.

DIRECCIONES UTILES

C.I.P.E.C.: Centro Informativo Permanente de Emergencias y Catástrofes que actúa en el auxilio de accidentados y enfermos en la vía pública o a domicilio, traslado e internación de enfermos en hospitales. Además, comunica inmediatamente por medio de un conmutador con los distintos servicios de urgencia médica y de servicios para la comunidad, como ser bomberos, Comando Radioeléctrico, etc. Tel.: 34-4001. Avenida de Mayo 525, 3er. piso, Capital.

COMANDO RADIOELECTRICO DE LA POLICIA FEDERAL: Tel. 101 y 37-1111.

HOSPITAL DE NIÑOS: Tel. 86-6831. Bustamante 1399, Capital. Atención de urgencias de todo tipo para niños.

CENTRO DE INTOXICACIONES: Tel. 87-6666. Bustamante 1399, Capital. Información telefónica y atención de niños y adultos intoxicados.

CENTRO DE ENDOSCOPIA: Tel. 86-6831. Bustamante 1399, Capital. Atención de niños que han ingerido objetos de cualquier tipo.

HOSPITAL DR. PEDRO ELIZALDE (Ex Casa Cuna): Tel. 28-0056. Montes de Oca 40. Atención de urgencias de todo tipo para niños.

INSTITUTO DEL QUEMADO: Tel. 923-8011 y 921-3443. Pedro Goyena 369, Capital. Asistencia, auxilio e internación de quemados.

HOSPITAL OFTALMOLOGICO SANTA LUCIA: Tel. 26-7303 y 23-5500. San Juan 2021, Capital. Atención de afecciones oculares en niños y adultos.

FEMENINA Y MISTERIOSA

El otoño ya ha comenzado y el invierno se nos viene encima; ha llegado el momento de pensar en el nuevo guardarropa para 1976.

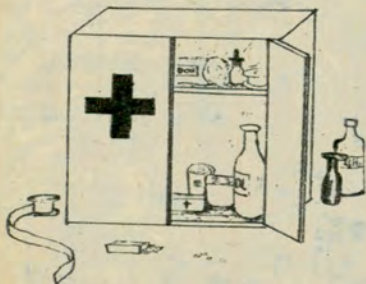
En cualquier cambio de estación, las preguntas son siempre las mismas: ¿qué se seguirá usando? ¿largo o corto? ¿y los colores?

En pocas palabras: deberemos decir adiós al vestido camión. La silueta 76 será decididamente alargada, femenina y misteriosa. Faldas adherentes que se abren en tablas o plisados, o el sofisticado estilo tubo, tipo sirena. Esta tendencia alargante exige, por lo tanto, cubrir las rodillas.

Si usted quiere estar bien a la moda, este invierno deberá vestirse de negro desde la mañana a la noche. Para variar, puede optar por el gris o las tonalidades más oscuras del bordó, desde el color vino hasta el violeta. Entre los colores vivos hay muy poco para elegir, sólo el rojo laca, rosa y beige. En fin, colores adelgazantes que nos transformarán en las vamp del 50.



BOTIQUIN BASICO



Aunque espero que nunca tenga que usarlo, es muy importante llevar siempre en el auto, un botiquín con todo lo necesario para cualquier eventualidad, sobre todo, teniendo chicos que cuando salen al campo, parecen cachorritos corriendo y saltando al verse libres.

El botiquín básico de-

be contar con: 1 lazo de goma como para realizar torniquetes; gasas esterilizadas; vendas de gasa y de género grueso para practicar inmovilizaciones; tira adhesiva; curitas; alfileres de gancho; algodón; alcohol, agua oxigenada, tintura de yodo o merthiolate; bebida alcohólica; líquido antiséptico; bencina; bicarbonato de sodio; leche de magnesia; amoníaco; tablillas de madera; bolsas para hielo y

agua caliente y talco.

Estos elementos son básicos e indispensables, pero además debe contener reanimantes, calmantes, etc., que deben ser suministrados por una persona especializada. De cualquier manera, su médico podrá indicarle qué tipo de medicamentos incluirá en el botiquín familiar y las dosis correspondientes. Usted lleve todo anotado con las aclaraciones que hagan al caso.

Que las espinacas son un alimento óptimo, no hay duda, pero nadie creará que puede adquirir la fuerza y vitalidad de Popeye, con sólo engullirse un plato de espinacas por día, a menos que... estén dotadas de algún energético misterioso.

Como todas las verduras, las espinacas contienen un gran porcentaje de agua que alcanza al 92% de su peso. Sus proteínas son pocas y de escaso valor biológico; las grasas se encuentran en cantidades ínfimas y los azúcares, aunque más abundantes, son también escasos.

Las cosas van mucho mejor con los minerales, y es en este campo en el que encontramos gran parte de sus merecimientos. Son ricas en potasio, sodio, magnesio, calcio, cloro y fósforo, también contienen una buena cantidad de hierro (4 mg cada 100 g), superior a cualquier otra hortaliza, aunque notablemente inferior a la de las leguminosas secas.

Las vitaminas están bastante bien representadas, sobre todo las del grupo B; además de una gran cantidad de vitamina C (40 mg cada 100 g).

Todo esto contienen las espinacas, pero... crudas. En las cocidas, algunos de estos valores disminuyen; otros, en cambio, aumentan, debido a que, disminuyendo el contenido de agua, las sustancias se concentran. Disminuye el fósforo, el hierro y todas las vitaminas, pero aumentan considerablemente las proteínas, las grasas y los azúcares.

Cuando se trata de espinacas enlatadas, el aumento de las concentraciones queda limitado a las grasas, no varían las proteínas, y disminuyen muy poco los azúcares, pero los minerales suben notablemente, como así también la vitamina C, mientras que la B desciende a valores bajísimos.

En las congeladas, la única disminución la sufre el hierro y las vitaminas B1 y B2; las otras del grupo B no varían.

En conclusión, las espinacas constituyen un óptimo alimento, sobre todo porque entre todas las hortalizas, son las más ricas en hierro, pero que sean desencadenantes de energía, es pura fantasía.

Truji

SI, PERO
NO
TANTO



CONVENIO

Automóvil Club Argentino Cooperativa El Hogar Obrero

PUBLICIDAD A.C.A.

BENEFICIOS SOCIOS A.C.A.

Acceso a todos sus locales y secciones para proveerse de mercadería: Supermercados - Tienda - Zapatería - Librería - Perfumería - Óptica - Fotografía - Artículos Electrodomésticos - T.V. y Estereofonía - Cristalería y Bazar - Camping - Mueblería Tapicería. Acceso a todas las Farmacias de la Cooperativa para proveerse de medicamentos a precios de Obra Social. Préstamos para la adquisición de ropa e indumentaria, artículos del hogar, mueblería y óptica.

Adjudicaciones de viviendas una vez satisfechas las demandas de sus asociados y en las mismas condiciones que a estos.

BENEFICIOS SOCIOS C.H.O.

Los asociados de la Cooperativa podrán participar de todas las excursiones que organice el Automóvil Club Argentino en las mismas condiciones y tarifas que se otorgan a los socios y familiares del Club. "Hojas de Ruta" sin cargo y la adquisición de todas las publicaciones valorizadas, referentes a viajes y turismo, al mismo precio que los socios del A.C.A.

Adhesión de la Estación de Servicio autorizada YPF de propiedad del Hogar Obrero, situada en Autopista General Richleri.

LOCALES C. HOGAR OBRERO

CASA MATRIZ: Rivadavia 5108 - SUCURSALES CAPITAL FEDERAL: CENTRO: Cangallo 2070; Galería, Sulpacha 228 - SUR: Bolívar 1856; Martín García 465 - VILLA DEL PARQUE: Alvarez Jonte 3751 - AVENIDA LA PLATA: Av. La Plata 555 - ALVAREZ THOMAS: Alvarez Thomas 1320 - BOEDO: Humberto I esq. Maza - FLO RESTA: Avellaneda 3758 - DEVOTO: Sanabria 3320 - CABALLITO: Rivadavia 4905 - VILLA URQUIZA: Blanco Encalada y Colodrero - SUCURSALES PROVINCIA DE BUENOS AIRES: BERNAL: Dardo Rocha y Zapiola - REMEDIOS DE ESCALADA: Av. Hipólito Yrigoyen 6147 - TAPIALES: Aitolaquirre 244 - AUTOPISTA: Autopista Richleri y Boulogne Sur Mer (Tapiales) - LA PLATA: Calle 43 N° 782 - CASEROS: 3 de Febrero 158 - VICENTE LOPEZ: Av. Maipú 1750 - VILLA DOMINICO: Centenario Uruguayo 694 esq. Thames - LANUS: San Lorenzo 2113 - SAN MARTIN: San Martín 122 - MORON: Belgrano esq. Manuel García - MARTINEZ: Santa Fe 2349 - MAR DEL PLATA: España 2099 esq. Bolívar - JUNIN: Alem y Pringles.

876 C

NOTICIERO ACA

RATIFICOSE UN IMPORTANTE CONVENIO CON EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE



Instante en que el presidente del ACA ratifica el convenio establecido con el Automóvil Club de Chile. A su lado, el presidente de la entidad directiva trasandina, ingeniero Sergio Miquel Steeger.



La llegada de la caravana automovilística argentina al país hermano fue acogida con singular entusiasmo. Es firme propósito de todos incrementar los lazos de integración entre ambas naciones.

Favorece el turismo entre ambos países y constituye un sustancial aporte para la integración regional. Propende, a la vez, a implementar eficazmente la reciprocidad servicial en todos sus aspectos.

En la sede central del Automóvil Club de Chile fue ratificado el acuerdo de promoción turística entre esa institución y el automóvil Club Argentino suscripto el 17 de setiembre de 1975 en Buenos Aires, suceso del que AUTOCLUB informó en su número 82. Por el ACA ratificó el acuerdo nuestro presidente, doctor César Carman, quien viajó a Chile integrando una caravana automovilística organizada por el gobierno de San Juan y denominada "Safari a La Serena", que atravesó los Andes por el paso cordillerano del Agua Negra, uniendo la capital sanjuanina con La Serena, en Chile, próximo al puerto de Coquimbo, sobre el Pacífico.

El doctor César Carman fue requerido por la televisión trasandina y otros medios periodísticos del país hermano, ante los cuales puso de relieve la importancia del acuerdo suscripto con el Automóvil Club de Chile, que favorece el turismo entre países y constituye, al mismo tiempo, un sustancial aporte a la integración regional.

Desde La Serena, el doctor Carman siguió viaje a Santiago de Chile en compañía de las más altas autorida-

des de la entidad hermana. Una vez en la sede central del A. C. de Chile, se procedió a la ratificación del convenio de Buenos Aires, que fue refrendado por el presidente del club trasandino, ingeniero Sergio Miquel Steeger y, como queda dicho, por el doctor Carman. En la *Declaración* enunciativa del acuerdo, se dice que ambas instituciones "expresan su satisfacción por los avances logrados en los últimos meses en el fomento del turismo automovilístico entre Chile y la Argentina y se complacen en constatar la ampliación de sus respectivos servicios dedicados a estos fines, como ser: asesoramiento en trámites, información turística y caminera, asesoría jurídica, servicio de auxilio mecánico, etcétera". A renglón seguido se manifiesta: "Conscientes de la agobiadora labor que aún queda por realizar hasta alcanzar una solución plenamente satisfactoria de los problemas de servicios recíprocos, de las vías de comunicación y muy especialmente de los trámites fronterizos a que se debe someter el turista al ingresar a los respectivos países, ambas entidades formulan por la presente un llamado a todas las instituciones gubernamentales y privadas de Argentina y de Chile, para unir sus fuerzas en una acción conjunta destinada a facilitar y fomentar el intercambio turístico, cultural, espiritual y económico entre nuestros pueblos hermanos."



En La Serena, al término del cruce de la cordillera, el presidente del ACA entregó esta placa, que quedará como testimonio de ese viaje auspicioso para el turismo. Previamente, los viajeros habían dejado otra placa recordativa en pleno paso cordillerano del Agua Negra, en la frontera argentinochilena.

SE REALIZO UN ACUERDO ENTRE EL ACA Y LA ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

Contribuye al desarrollo vial del país y al fortalecimiento de la conciencia caminera nacional. Se materializa así una vieja inquietud de su inspirador: el ingeniero Pedro Pétriz.

En ocasión de celebrarse en esta Capital el cincuentenario del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, las autoridades del Automóvil Club Argentino y de la Asociación Argentina de Carreteras suscribieron un importante convenio, por el cual ambas entidades dejan expresamente establecidos sus propósitos de llevar a cabo en forma conjunta "un plan de labor concurrente a la promoción del desarrollo vial argentino y el

fortalecimiento de la conciencia caminera nacional".

Por la Institución, suscribieron el referido convenio sus autoridades estatutarias y por la Asociación Argentina de Carreteras, su presidente, ingeniero Hipólito Fernández García.

A los fines expresados, se acordó formular planes periódicos de labor que comprenderán conferencias, reuniones técnicas, publicaciones, giras, con-

gresos y simposios; se harán peticiones y propuestas ante los poderes públicos y entidades privadas, del mismo modo que se concretará toda forma de manifestaciones conducentes al mejor alcance de los fines que se propone el convenio.

Con el objeto de coordinar y organizar esa labor se constituyó una comisión de enlace integrada por un delegado titular y un alterno por cada parte.

El Automóvil Club Ar-

gentino, por su parte, facilitará a la Asociación Argentina de Carreteras el funcionamiento de las delegaciones de esta última en todo el país, a través del apoyo de las filiales de la Entidad.

Cabe destacar que de esta forma se materializa una de las más caras y tal vez —en este orden de actividades— la última aspiración del ex presidente de la Asociación Argentina de Carreteras y ex vocal de la Comisión Directiva del ACA, ingeniero Pedro Pétriz, cuyo fallecimiento constituyó una irreparable pérdida para la técnica vial de nuestro país.

Nueva Estación de Servicio

Durante un acto al que asistieron autoridades del partido de La Matanza y representantes de las fuerzas vivas de la zona, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de la policía provincial, incorporóse al plan servicial del ACA una estación de servicio erigida en el complejo habitacional que El Hogar Obrero, Cooperativa de Consumo, Edificación y Crédito Ltda. posee sobre la autopista Teniente General Ricchieri, próximo a la estación ferroviaria de Tapiales.

Mediante el convenio suscripto entre ambas entidades —ACA y El Hogar Obrero— dicha estación quedará al servicio conjunto de sus asociados.

Para referirse a la trascendencia de esa disposición hablaron los presidentes de ambas entidades. El doctor Carman tuvo elogiosos conceptos para la labor desarrollada por El Hogar Obrero en el plano cooperativista y destacó que la estación

Se halla sobre la autopista Teniente General Ricchieri, a la altura de Tapiales, y por un acuerdo entre El Hogar Obrero y el ACA, puede ser utilizada por nuestros asociados

queda incorporada a la red servicial de nuestro Club, para beneficio de todos sus asociados.

DEL DR. MENENDEZ

Transcribimos a continuación el discurso del presidente de El Hogar Obrero, doctor Antonio D. Menéndez: "En nombre del Consejo de Administración de la Cooperativa El Hogar Obrero, que me honro en presidir, tengo el honor de agradecer públicamente al señor presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, la habilitación de nuevos servicios en nuestra estación Autopista, dentro del plan ACA.

"Estimo esta oportunidad propicia para destacar

que este acto ha sido posible merced a la acción concertada, sin fines de lucro, de dos instituciones argentinas; me refiero al Automóvil Club y El Hogar Obrero, que trabajan por el bienestar del pueblo, ofreciendo sus servicios a centenares de miles de asociados que se benefician y son protagonistas,

a la vez, de los esfuerzos que llevan a cabo para dejar a las futuras generaciones un mundo en el que brille, por siempre, la bondad, la justicia y el trabajo en paz.

Expresó luego "su reconocimiento a YPF y a sus funcionarios por la colaboración recibida en todo momento". Luego dijo:

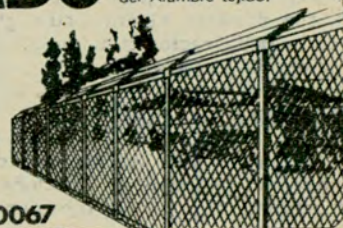
"Hago votos por el éxito de las tareas que aquí se cumplen y formulo nuestro ferviente deseo de que se puedan levantar en lo futuro nuevos barrios de viviendas con estaciones de servicio como la presente."

LEOPARDO

(desde 1890 en la Industria del Alambre tejido)

Cercamientos en general.
Trabajos para la Industria.
Construcción de bauleras.
Defensas para balcones y natatorios.
Y todo lo referente al alambre tejido.

CASILLA DE CORREO 36
SUC. 6 "B" CAPITAL 658-0067

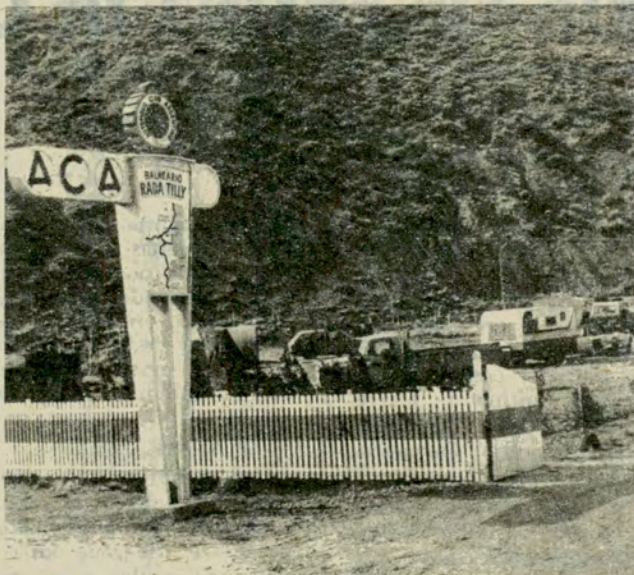


NOTICIERO ACA

RADA TILLY: Nuevo Balneario y

En aguas abrigadas del golfo San Jorge, 15 kilómetros al sur de la ciudad de Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut, se levanta la progresista villa balnearia de Rada Tilly, que constituye el balneario más austral del país, al cual se accede desde la ruta nacional N° 3, por una avenida que ha sido denominada Automóvil Club Argentino, de unos dos kilómetros de extensión.

Sus hermosas playas, defendidas de los fuertes vientos patagónicos por altos y pintorescos acantilados, constituyen ahora un nuevo centro de esparcimiento veraniego de los socios del Automóvil Club Argentino, que disponen allí de un amplio camping, frente a limpias playas, de considerable extensión, y de suave declive.



Las cómodas instalaciones construidas en el flamante balneario por el Automóvil Club Argentino, fueron habilitadas en el curso del mes de febrero último; pero ya en enero más de 500 personas habían utilizado el cam-

ping con sus casas rodantes, trailers y carpas, usando sus instalaciones que eran atendidas por el personal del Club.

Las instalaciones construidas consisten en servicios sanitarios y duchas para damas y caballeros,

buffet, oficina, lavaderos. Posee espacios para carpas y casas rodantes, con paravientos, baterías de parrillas, juegos infantiles, canchas de fútbol, reparos varios y calles interiores, además de un camino hacia la playa. Está iluminado. A la forestación inicial de más de dos mil tamariscos y álamos —instalóse también un vivero con más de 600 ejemplares de pinos y cipreses— se fueron agregando, con el andar de los años, numerosas variedades, como aromos, eucaliptos, acacias, olmos, etc.

Para la concreción de esta importante dependencia patagónica de la Entidad, se contó con el apoyo de la Intendencia Municipal de la Villa, que en los primeros meses de 1972 cedió en propiedad los te-

Nuevos Servicios en la Biblioteca

Uno de los servicios específicos que la Biblioteca de la Institución ofrece a sus asociados —y al público en general— es su estimable caudal bibliográfico referido al automóvil. Tanto el lector que desea conocer aspectos históricos de los automotores, como aquel que busca el detalle de las piezas que componen su vehículo, encontrarán amplia respuesta a su inquietud.

Entre esta abundante bibliografía, son de interés los catálogos automovilísticos anuales, anticipo de los nuevos modelos que presentará cada marca durante el año subsiguiente, con especificaciones técnicas y profusión de fotografías.

Manuales de Taller

Asimismo, por ser las más consultadas, se destacan las ediciones proporcionadas por los fabricantes de automotores, es decir:

- Manuales de Taller
- Manuales de Mantenimiento
- Catálogos de Despiece
- Manuales de Dueño.

Estos ejemplares, que no se distribuyen en librerías para su venta, contienen un detalle técnico minucioso de una extensa variedad de marcas y modelos, algunos de los cuales datan de 1939; cuando se trata de automóviles extranjeros, los manuales se reciben, con frecuencia, directamente de los países de origen.

Técnica Automotriz

Como necesario complemento de los volúmenes y folletos antes mencionados, la biblioteca brinda una completa colección relacionada con aspectos técnicos del automotor: motor, carburación, encendido, equipo eléctrico, frenos, dirección, carrocería, etcétera. Estas publicaciones desarrollan temas técnicos de interés

general y son también muy solicitadas para su consulta.

Automovilismo Deportivo

Este material abarca temas históricos, biografías, reglamentaciones, diagramas de circuitos, entre otros elementos de referencia relacionados con el aspecto deportivo del automovilismo. Los acontecimientos registrados en las principales competiciones del mundo figuran en los "anuarios deportivos" que la biblioteca colecciona a partir de 1956.

Servicio de Fotocopias

Por ser algunos libros de difícil reposición y de permanente consulta, no es posible facilitar su préstamo a domicilio. Para obviar ese inconveniente, el asociado dispone de un servicio de fotocopias que le permite obtener la información de mayor interés.

Camping

rrenos en los cuales se construyó el moderno camping. Luego se obtuvo la valiosa colaboración de YPF que contribuyó a posibilitar el acceso de caminos y la subida al mirador de Rada Tilly, desde el cual se domina un espectacular paisaje marítimo y de costas y acantilados. Asimismo, es de destacar el esfuerzo realizado por la empresa Astra, que donó una torre petrolera, instalada en el lugar, y que data de 1918, un histórico recuerdo de la región. Por otra parte, se contó con la colaboración de Gas del Estado, empresa nacional que tuvo a su cargo la instalación de las cañerías necesarias para poder brindar a los veraneantes del camping un excelente servicio de agua caliente.

NAFTA EN EL SUR CHILENO

La Delegación en Magallanes del Automóvil Club de Chile nos informó, para conocimiento de los automovilistas argentinos, que en el sur del país vecino se expenden dos tipos de nafta. La denominada especial tiene 93 octanos, mientras que la común o corriente alcanza a 81 octanos, lo que significa que el auto-

movilista argentino no tendrá inconvenientes de ningún tipo con el uso de tales combustibles. Asimismo, la entidad hermana nos comunica que en Cerro Sombrero, en el sector chileno de Tierra del Fuego, hay un surtidor que expende nafta corriente y que puede ser utilizado por los socios del Automóvil Club Argentino.

CICLO JUEVES TURISTICOS

En mayo próximo se iniciará el XIII ciclo de Jueves Turísticos, preparado por la Comisión Asesora Permanente de Turismo, que preside el señor Federico Lajud. Como se recordará, estos ciclos comprenden reuniones que se efectúan el 1er y el 3er jueves de cada mes en el salón de actos de nuestra Sede Central. El programa para los meses venideros es el siguiente:

MAYO. Jueves 6. A las 18.30: Films turísticos de la Argentina. A las 19: Disertación a cargo del señor Osvaldo Sosa Cordero sobre el tema "Rapsodia argentina", ilustrada con diapositivas y fondo musical.

Jueves 20. A las 18.30: Films turísticos de Panamá. A las 19: El arquitecto Néstor Echevarría disertará sobre el tema "Periplo turístico por Latinoamérica" (ilustrada con diapositivas y con fondo musical).

JUNIO. Jueves 3. A las 18.30: Films turísticos de la Argentina. A las 19: Disertación a cargo de la profesora Angélica Pozo

Drorrego, acerca del tema: "La India, cultura y fe de un pueblo" (ilustrada con diapositivas y con fondo musical). **Jueves 24. A las 18.30.** Films turísticos de Estados Unidos. A las 19: Disertación del capitán de fragata (R) Ernesto Manuel Campos, sobre "Aspectos turísticos y de soberanía del Territorio Nacional Austral" (ilustrada con diapositivas).

Calendario de Pesca

La Comisión Especial de Pesca ha preparado el calendario para 1976, que transcribimos para conocimiento de nuestros asociados.

Abril: 11 y 25, concurso selección interna (en la laguna de Chascomús). 15, 16, 17 y 18, excursión a San Blas (pesca variada de mar).

Mayo: 9 y 23, concurso de selección interna (laguna de Chascomús).

Junio: 20, 8ª edición de la Copa Confraternidad de pesca deportiva (laguna de Chascomús).

Julio: 4 y 18, concurso de selección interna (laguna de Chascomús).

Octubre: 2 y 3, excursión a Necochea (embarcado, pesca variada de mar). 13 y 14, excursión a General Lavalle (embarcado, pesca corvina negra). 30 y 31 y 1º de noviembre, excursión a General Lavalle (embarcado, pesca de corvina negra).

Diciembre: 4, 5, 6, 7 y 8, excursión a San Blas (pesca variada de mar).

Asimismo, se comunica que para ampliar esta información, inscribirse en las excursiones de pesca o torneos, al igual que para gestionar la licencia de pesca de la provincia de Buenos Aires, los socios deberán dirigirse a la Oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios, en nuestra Sede de Avda. del Libertador 1850, planta baja.

escuela técnica de conducción y tránsito



PUBLICIDAD A. C. A.

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

B - CURSOS TEORICOS (Educación Vial)

• RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR. • SEÑALAMIENTO. • LEYES DE TRANSITO. • ACCIDENTES. • SEGUROS. • ETC.

C - CURSOS PRACTICOS

• DE DIRECCION Y CAMBIOS EN EL "AUTO-ENTRENADOR".

• DE CONDUCCION EN LA PISTA DE APRENDIZAJE

FINANCIACION 12 Y 18 MESES

AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES: DE LUNES A VIERNES DE 7.30 a 21.30 hs.

Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero)

Tel. 72-0488 - Bs. As.

NOTICIERO ACA

ESCUELA DE MECANICA Y CAPACITACION

LA Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino funciona desde hace ocho años. Desde entonces su marcha ascendente y dinámica ha sido incesante.

Por sus aulas han pasado ya más de cinco mil alumnos; se han ampliado sus cursos; se han creado otros nuevos; se han suscripto convenios con organismos oficiales: universidades, reparticiones públicas, etcétera.

En ellas se dictan cursos para automovilistas—sean socios o no de la Entidad—, que desean adquirir conocimientos elementales de mecánica ligera, así como también de carburación, encendido, etcétera.

La enseñanza que se imparte es teórica y práctica. Para ello cuenta con profesores y ayudantes ampliamente capacitados designados por concurso de antecedentes y oposición.

Las características principales de estos cursos son: su corta duración y que se imparten a grupos pequeños, circunstancia que favorece a profesores y alumnos, ya que permite a aquellos guiar la atención de éstos y a los alumnos asimilar mejor las enseñanzas, y a la vez, establecer una relación cordial con los profesores y con sus propios compañeros.

Las clases se dictan generalmente después de las 16, con la sola excepción de los sábados, día en que el horario habilitado es de 8 a 12 y de 14 a 18.

Si bien la enseñanza—como hemos dicho— es teórico-elemental y práctica, corresponde informar que los programas han sido especialmente preparados para personas que no tienen ningún conocimiento sobre el tema y que luego de cumplida la etapa teórico-elemental, aquella se convierte en eminentemente práctica, ya que se realiza en contacto directo y permanente con motores

de las más diversas marcas en circulación a los cuales el profesor "descompone" expresamente a fin de que los alumnos aprendan a detectar por sus propios medios el o los desperfectos existentes.

La experiencia ha demostrado que la mujer no es ajena a la preocupación por la mecánica, ya que por lo general, el 30 por ciento de los alumnos son mujeres. Otro hecho digno de destacar es la falta de deserciones en los cursos, prueba evidente del interés que éstos despiertan.

LOS CURSOS DE MECANICA LIGERA

Los cursos de Mecánica Ligera, que son los que cuentan con el mayor número de inscriptos, tienen por objeto capacitar a los alumnos respecto de las partes del motor de un automóvil y el funcionamiento de cada una de ellas. Las enseñanzas que se imparten les permite solucionar los inconvenientes mecánicos que se les pudieran presentar y los capacita para establecer la naturaleza y gravedad

de cualquier problema técnico, en el caso de que la índole de aquél los obligara a recurrir a un taller de reparaciones.

Consecuentemente, al conocer y evaluar la naturaleza del desperfecto, están en óptimas condiciones para calcular su costo y la veracidad de lo que al respecto se les pudiera decir en el taller y el tiempo que insumirá su reparación.

Desde hace años realiza también una intensa labor de capacitación del personal del ACA mediante cursos especiales para mecánicos de auxilio, en los cuales se los ilustra sobre los diversos aspectos de la mecánica: encendido, transistorizado, alternadores, carburación (para la cual se han confeccionado manuales). También se han dictado cursos sobre suspensión y frenos, dirección, tren delantero, caja de velocidades y embrague.

Asimismo, es constante su relación con varias empresas locales, las que envían periódicamente su personal para que siga en la Escuela del ACA cursos de capacitación.



El profesor Eugenio Abuin en momentos en que dicta una clase a un grupo de alumnos de la Escuela de Mecánica y Capacitación.

INFORMES E INSCRIPCIONES

LOS interesados en seguir cursos en la Escuela de Mecánica y Capacitación, pueden solicitar informes en las siguientes direcciones: Vélez Sársfield 850, teléfono 21-4086, de 13 a 21; Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, Avenidas Casares y Sarmiento, en el parque Tres de Febrero, de 7 a 20.

HORARIOS EN QUE SE DICTAN

EL curso de Mecánica Ligera tiene una duración de 50 horas y se dicta en los siguientes turnos:

Lunes, Miércoles y Viernes de 16 a 18.

Lunes, Miércoles y Viernes de 18 a 20.

Lunes, Miércoles y Viernes de 20 a 22.

Martes y Jueves de 16 a 19.

Martes y Jueves de 19 a 22.

Sábados de 8 a 12.

Sábados de 14 a 18.

Corresponde advertir que las vacantes para este curso son limitadas.

LOS CURSOS

EN la Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino se dictan los siguientes cursos:

Mecánica Ligera para Automovilistas.
Carburación.

Encendido

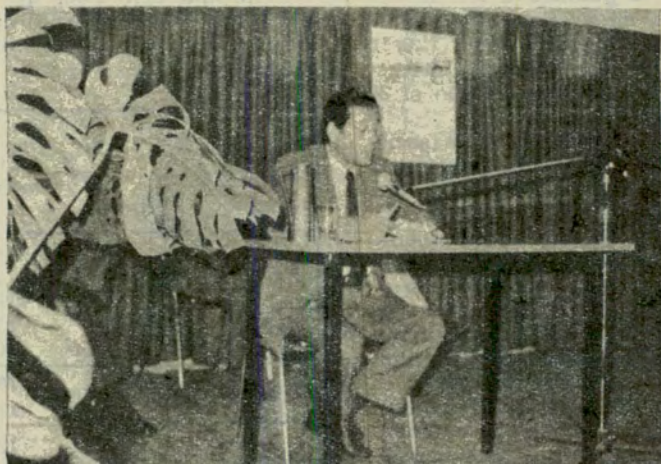
Ciclo Profesional para Adolescentes (x).

(x) Conjuntamente con el Consejo Nacional de Educación Técnica que otorga, a los egresados de este curso, un certificado que tiene validez nacional, en mérito a un convenio suscripto con el CONET. Duración: 2 años.

La Filial La Plata y la Cultura

CON la presidencia del doctor Juan Carlos Morchón, la Filial La Plata desarrolló durante el año pasado una intensa y valiosa actividad cultural, en cuya organización colaboró eficazmente la entidad Amigos del Automóvil Club Argentino para la Cultura en la Filial La Plata.

En la segunda mitad del año se inauguró el salón de actos de la sede de 51 esquina 9, en la capital bonaerense, con un concierto que estuvo a cargo del Cuarteto Arcos; luego se cumplieron semanalmente diversos actos, entre los cuales cabe destacar la conferencia del doctor Mario C. Bancalari sobre "Impresiones de un viaje al Japón"; la actuación del conjunto vocal e instrumental "Juglarías"; el homenaje rendido al poeta



El doctor René Favalaro disertó sobre "Adelantos recientes en cirugía cardiovascular". Asistió a la reunión un numeroso y calificado público.

Roberto Themis Speroni, en el que participaron los escritores Guillermo Lapalma, María del Carmen Garay, Catalina Lerange,

Gustavo García Saraví, Mario Marcilese, Néstor Mux y Horacio Ponce de León; un acto en adhesión al Año Internacional de la

Mujer durante el cual se realizó una reunión de mesa redonda con la dirección de la doctora Susana Ethel Díaz; otra reunión similar que, con la coordinación de María Inés Andrés, trató el tema: "La problemática del escritor y su relación con la TV"; una conferencia sobre "El museo Azzarini", dictada por el restaurador de instrumentos musicales señor Fernando José Kaiser; un recital del Sexteto Vocal "Americanto"; una charla sobre automovilismo por Juan Manuel Bordeu, y como digna culminación, una conferencia del doctor René Favalaro sobre "Adelantos recientes en cirugía cardiovascular".

La Filial La Plata del ACA, reanudará en fecha próxima sus actividades culturales.

Rol del Automóvil

LA Federación Internacional del Automóvil —F.I.A.— realizó en Varsovia una mesa redonda sobre el tema: "Rol social del automóvil y su importancia económica".

De esa reunión, en la que participaron representantes de países de sistemas políticos, económicos y sociales diferentes, surgieron las siguientes recomendaciones:

Llamar la atención de los Gobiernos acerca de que: "A pesar de algunos aspectos negativos, el automóvil, presente en todas partes del mundo, juega un rol capital en los desplazamientos de las personas y en el transporte de mercaderías, ya se trate de países desarrollados o en vías de desarrollo; la difusión del automóvil es aún muy diferente según los países, lo que no permite generalizar la evaluación de las necesidades, las previsiones y los juicios; en un gran número de casos, variable según las países, no existe ninguna solución de reemplazo razonable para el automóvil y, en estas condiciones, resulta peligroso colocar al automóvil en situación de crisis o reducir su eficacia. Comprobado que el automóvil posee en todas partes un contenido social tan elevado como la vivienda y su equipamiento, y que resulta posible proponer como objetivo razonable a la motorización, el nivel de un coche particular por familia, quedando entendido que este objetivo sólo puede obtenerse a diferentes ritmos, en condiciones económicas diferentes y con implicancias de orden general también diversas, afirma que este objetivo no es una quimera; debe ser considerado como estrategia concebida en función de las necesidades esenciales del hombre".



CUOTAS SOCIALES

SEÑOR ASOCIADO:
**SI AUN NO FUE VISITADO POR
EL COBRADOR DE LA ENTIDAD,
SIRVASE ABONAR SUS CUOTAS EN
CASA CENTRAL,
ESTACIONES DE LA CAPITAL FEDERAL,
DEL GRAN BUENOS AIRES
O EN NUESTRAS FILIALES
DEL INTERIOR**

PUBLICIDAD ACA

968 C

NOTICIERO ACA

Nueva Escala de Cuotas Sociales

En esta misma página damos a publicidad los nuevos importes de las cuotas sociales de la Entidad, que rigen a partir del 1º de abril de 1976. Las mismas fueron aprobadas oportunamente por la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, que se reunió el 30 de marzo último.

El reajuste comprende todas las categorías de socios de la Institución y los incrementos operados responden, lógicamente, a la necesidad de mantener el nivel de eficiencia de las prestaciones serviciales, dentro de un indispensable paralelismo con la realidad del ambiente económico en que la Entidad desenvuelve sus actividades. No obstante, cabe señalar que los aumentos de cuota social registrados entre los meses de agosto de 1975 y marzo de 1976, oscilan en un promedio aproximado del 150 por ciento para diversas categorías de afiliados, porcentaje que adquiere su significación real si se lo compara con el de otros elementos. A título meramente explicativo ofrecemos a continuación algunos aumentos de precios operados en el período antes mencionado:

Agosto 1975 Marzo 1976 Porcentaje

Cuota Plenario (Socio nuevo del ACA)	200,00	500,00	150 %
Diarios	8,00	30,00	275 %
Gas-oil	2,10	16,00	661 %
Cantidad de diarios equivalentes a una cuota	25	16,7	

El cuadro precedente muestra que el importe de las cuotas sociales de la Entidad se halla muy por debajo del costo mensual de un periódico adquirido diariamente.

Asimismo, aclaramos que ha sido incluido el gasoil como índice de incremento de precio, por cuanto alrededor de mil equipos de la Institución funcionan con ese combustible.

Categoría de socios	Cuota anterior \$	Cuota a partir 1/4/76	Cuota de ingreso a partir 1/4/76
Plenarios	160,—	350,—	1.500,—
	170,—	350,—	
	190,—	350,—	
	250,—	400,—	
	300,—	500,—	
Activos "A" Capital	160,—	350,—	
	170,—	350,—	
Activos "A" Interior	120,—	300,—	1.200,—
	130,—	300,—	
	160,—	350,—	
	210,—	400,—	
	280,—	400,—	
Activos "B" Interior	80,—	200,—	1.200,—
	90,—	200,—	
	105,—	200,—	
	145,—	200,—	
	280,—	400,—	
Adherentes	55,—	120,—	360,—
	70,—	120,—	
	90,—	120,—	

Anexo de la Biblioteca

Recientemente ha sido incorporado a la Biblioteca del Automóvil Club Argentino, que funciona en el sexto piso de la Sede Central, un nuevo sector que comprende una actualización de informaciones generales de distintos países del mundo, en materia turística, folklórica, con programas de actividades culturales, etc., las que son suministradas gentilmente

por las embajadas de esas naciones en Buenos Aires.

Todos los socios disponen ahora de elementos adicionales de consulta sobre viajes o actualidades de dichos países, los cuales pueden ser consultados en cada caso.

Este nuevo sector de la Biblioteca se halla en pleno desarrollo y se verá incrementado con nuevos y valiosos aportes. Hasta

ahora se han recibido esas contribuciones de los siguientes países: Estados Unidos, Irak, Bélgica, Austria, República Federal de Alemania, Argelia, Sudáfrica, Malta, Noruega, Uruguay, Finlandia, México, Italia, Unión Soviética, Turquía, Corea, India y Yugoslavia. Corresponde señalar que todos esos elementos están presentados en idioma castellano.

ACCESO DE INVITADOS A LOS RECREOS

Se recuerda a los asociados que por resolución de la Comisión Directiva el derecho de invitado para los Recreos de la Entidad ha sido elevado a \$ 50.—

UTILICE SU CARNET DE SOCIO EL CLUB ES SUYO
Cuídelo..!

Socios Vitalicios

Los socios vitalicios domiciliados en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, deberán renovar su cupón bi-anual 1976-1977, en la sede central de la Entidad, avenida Libertador 1850.

Los que tengan registrado su domicilio en el interior del país deberán di-

rigirse a las dependencias del ACA de sus respectivas localidades.

Los socios domiciliados en localidades donde no hay dependencias del ACA, deberán solicitar el cupón directamente por carta dirigida a la División Socios, avenida Libertador 1850, Capital Federal.

Motocicletas

De acuerdo con los términos del convenio suscripto por el Automóvil Club Argentino y la empresa Gilera Argentina SAIC, la firma comercial mencionada reconocerá una bonificación especial sobre el precio de lista, de un 5 por ciento como mínimo, a los socios y empleados del ACA que deseen adquirir motocicletas de esa marca.

Para tener derecho a la citada bonificación, los socios deberán estar al día en el pago de sus cuotas sociales.

MUESTRA PLASTICA

Desde el 31 de enero hasta el 15 de febrero, en la Filial La Falda (Córdoba) de nuestra Entidad, se realizó la Primera Muestra de Plásticos locales, que contó con el decidido apoyo de la pobla-

ción, que respondió así a esa iniciativa comunitaria del Club.

Expusieron sus trabajos Lita Bustamante, Carlos Domínguez, Gustavo Ortiz y Enrique Ulla.

Documentación Internacional

Se recuerda a los socios que las Filiales emisoras del Carnet o Libreta de Pasos por Aduana, no podrán emitir estos documentos a quienes tengan residencia temporaria en el país, de tal manera los documentos personales requeridos para la obtención de los aludidos títulos aduaneros son los siguientes:

a) Los ciudadanos argentinos deberán presentar la Libreta de Enrolamiento o Libreta Cívica o Documento Nacional de Identidad, de donde se extraerá directamente el domici-

lio del solicitante.

b) Los extranjeros radicados definitivamente en nuestro país deberán presentar documentos que acrediten tal condición, Cédula de Identidad policial o Documento Nacional de Identidad para Extranjeros. De este último se extraerá el domicilio del solicitante. De no poseer el Documento Nacional de Identidad para Extranjeros, presentará Cédula de Identidad y un certificado de domicilio emitido por la policía, con validez no mayor de 72 horas.

AMPLIACION DEL AUXILIO MECANICO

La modernización y ampliación de los servicios de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino ha sido una constante preocupación de las autoridades de la Entidad, como así también el sustancial incremento de las unidades de auxilio.

Con este propósito se pondrán en breve en funcionamiento las nuevas e importantes instalaciones del sector de recepción y distribución del auxilio mecánico, que de esta manera alcanzará un mayor grado de eficiencia y rapidez para la atención de los socios que lo requieran. La nueva instalación, dotada de aire acondicio-

nado, cuenta con instrumental de moderna técnica, tanto en materia de telefonía como de radiocomunicaciones. Asimismo, se contempla la implementación del procesamiento a través de computadoras, todo lo que significará uno de los más positivos aportes para tan importante servicio.

Paralelamente se pondrá en marcha un plan de descentralización de bases operativas de unidades de auxilio, con el propósito de cubrir en forma inmediata y racional las exigencias serviciales en las distintas áreas que comprenden de la Capital Federal y Gran Buenos Aires.

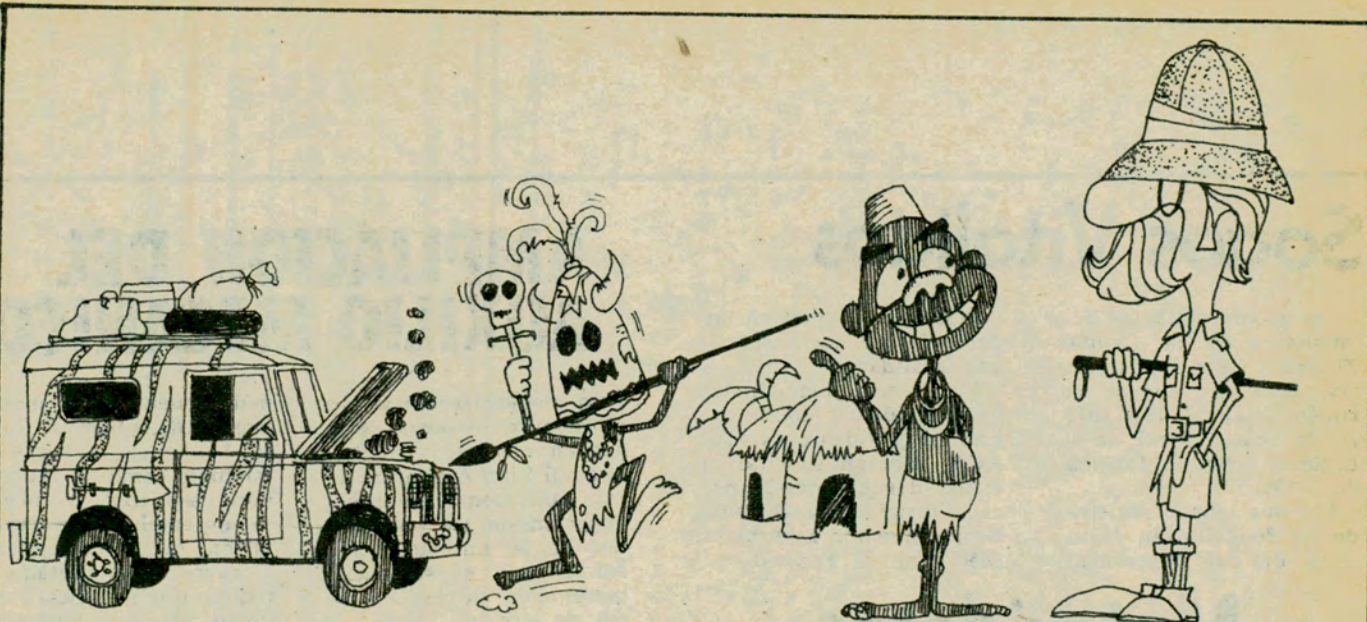


SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

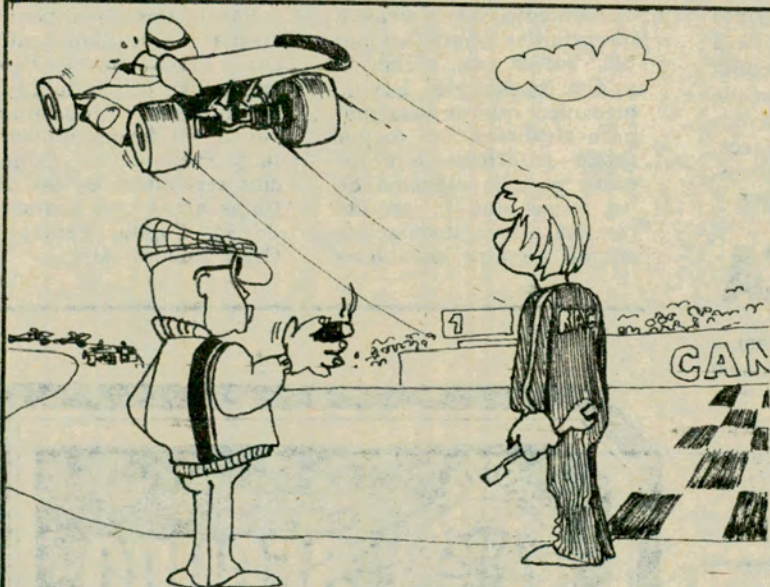
SEGURO DE AUTOMOTORES

CONTROLE EL VENCIMIENTO DE SU SEGURO. DE NO RECEPCIONAR EL CORRESPONDIENTE AVISO DE PAGO, CONCURRA A ABONAR A LAS DEPENDENCIAS DE LA ENTIDAD CON EL ULTIMO COMPROBANTE DE CANCELACION DE PRIMAS.

PUBLICIDAD ACA



¡No preocuparse Bwana! En cuanto sacar espíritu maligno de motor , volver a funcionar...



...Creo que el problema está en el alerón.



por: M. DI GENARO



¡Mirá Carlos! Una casita rodante igualita a la que llevamos nosotros...

4 libros dedicados a educar, valorar, comprender y amar a su perro

Enciclopedia Canina

800 Páginas en papel ilustración
3000 Fotografías a todo color



50.000 Datos insólitos, experiencias reales y anécdotas sorprendentes

15.000 Datos importantes para la crianza de su perro. (Reproducción, período de celo, alimentación, higiene, enfermedades, educación, psicología, etc.)

309 Razas totalmente descritas

31 x 24 Gran formato - Encuadernación de lujo

LO QUE MAS LE INTERESA SABER TRATADO POR LOS MEJORES ESPECIALISTAS

- Clasificación completa de todas las razas existentes.
- Historia y descripción de cada raza ampliamente ilustrada.
- Textos íntegros de los estándares oficiales de los perros puros
- Rasgos generales, altura, cabeza, ojos, orejas, cuello, tronco, cola, extremidades, Manto, pelo y color de cada raza.
- Los defectos más notables para saber que no es un "puro"
- Todos los oficios del perro y su utilidad: la carga, la guardia, la guía de ciegos, el pastoreo, etc.
- Guía práctica para quien posee o desea poseer un perro.
- Cínofilia oficial: instituciones, muestras, concursos, pruebas, etc.
- Veterinaria: anatomía, fisiología, patología, etc.
- Planes de alimentación, primeros auxilios, envejecimiento.
- La psicología del perro. Sus actitudes. Cómo conocerlo.
- La moda para perros y el perro como objeto de moda.

- Leyendas, mitos, prejuicios y proverbios sobre el perro.
- El perro en el cine, la publicidad, el humorismo, la numismática, etc.
- El Kennel Club Argentino, sus reglamentaciones y costumbres.
- Cómo hacer la denuncia de nacimiento o de servicio.
- El certificado de pedreege y como se obtiene la transferencia.
- Consejos prácticos para quien tiene un perro: la alimentación, la higiene, la cucha, el calor, el frío, los viajes, etc.
- El comportamiento sexual, Los períodos de celo. La reproducción.
- Como enseñar a los recién nacidos. Instinto e Inteligencia.
- La relación entre perros y gatos. El perro viejo.

Calidad garantizada por una coedición de ANESA (Argentina), NOGUER (España) y RIZZOLLI (Italia).

EXCLUSIVO Directamente del editor al público

EN SOLO 4 CUOTAS MENSUALES DE \$2.600.-



GRATIS!
Junto al primer tomo recibirá este poster gigante de 74 x 55 cm como regalo.

AS CUOTAS SON PLAGIAS E INAMOVIBLES
Todas las cuotas son por la misma cantidad. Ellas son pagadas e inamovibles. (¡A pesar de la inflación!) Pero, ¡NO SE DEMORE! El cupón de esta revista tiene vigencia limitada. En el próximo aviso difícilmente podamos mantener los actuales precios.

Entregada en su casa

NO ENVIE DINERO, SOLAMENTE EL CUPON ¡SIN SOBRE NI ESTAMPILLAS!



ANESA América Noridis Editores S.A. I.C.F. y A. Reconquista 1011 - 5º Piso - Capital

Deseo recibir en mi casa La Enciclopedia Canina en 4 Tomos

AL CONTADO. Al recibirlos pagaré \$ 8.450.-

EN CUATRO ENTREGAS MENSUALES. Al recibir cada tomo pagaré al correo \$ 2.600 -Total 4 cuotas mensuales)

Marque con una (x) la forma de pago elegida Escribe en letra de imprenta
Ya incluye los gastos de envío de suscripción y embalaje

Nombre y Apellido _____
Domicilio _____
Localidad _____
Telefono _____
Provincia _____
Firma _____

AUTOCLUB 113176

El precio tiene vigencia por 45 días

**4 MARAVILLOSOS
LIBROS AL PRECIO DE 2**

La más completa Enciclopedia Canina

EN 4 INCOMPARABLES TOMOS

TOMO

4

LOS OFICIOS DEL PERRO

La caza, su adiestramiento, el pastoreo, vida rural, la guardia y defensa
El perro lazarillo, el perro en el deporte, etc.

EL PERRO EN LA HISTORIA

Prehistoria, Oriente, Roma, Egipto, etc.
El Perro en el Arte y la Literatura

EL PERRO EN EL CINE, LA TELEVISION, LAS HISTORIETAS, LOS JUGUETES, EL PERRO EN LA PUBLICIDAD

LA CINOFILIA OFICIAL

LA LEY
CONSEJOS PRACTICOS
Higiene, alimentación, la cucha, etc.
HOMBRE Y PERRO MAÑANA

TOMO

3

TENER UN PERRO

Elección, Pedigree, estética, la cría, Toilette, etc.

EDUCACION

VETERINARIA

Organos: Sus funciones y alteraciones
Primeras fases de vida
Enfermedades
Farmacología

**LA ZOOGNOSTICA
LA PSICOLOGIA**

TOMO

2

Desde La Raza Nº 192 a la Nº 309

PERROS DE CAZA
Sabuesos (caza mayor), perros de caza británicos
Perros de muestra

**PERROS DE COMPANIA
LEBRELES**

TOMO

1

**EL PERRO
CLASIFICACION**
Desde La Raza Nº 1 a la Nº 191

PERROS DE PASTOR, DE GUARDIA DE DEFENSA Y UTILIDAD
Perros ovejeros
Perros guardianes y de defensa

PERROS DE CAZA
Terrier, Bassets, Sabuesos (caza mayor)



**entregado
en su casa**

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

ANESA

División Libros Especiales

Apartado Especial Nº: 112

BUENOS AIRES

SU EXCLUSIVA MANERA DE COMPRAR, QUE LE BRINDA

ECONOMIA: Dos veces más económico que su valor real

EXCLUSIVIDAD: No se vende en ningún comercio, solamente en forma directa y por este sistema

COMODIDAD: Llene el cupón, recórtelo y así lo coloca en el buzón. No necesita sobre ni estampilla

SEGURIDAD: No necesita enviar dinero. Recien abonará al recibir los libros en su casa

JERARQUIA: Ud. y su familia sentirá el orgullo de tener una maravilla en su biblioteca.

PRESENCIA: Una obra de consulta permanente

FACILIDAD: le otorgamos su crédito y en pocos días recibe la obra en su casa

CONFIANZA: Nada menos que el respaldo de una GARANTIA DE CALIDAD avalada por EDITORIAL ANESA



**NO ENVIE DINERO, SOLAMENTE EL CUPON
¡SIN SOBRE NI ESTAMPILLAS!**