

CORREO ARGENTINO Suc. 61 (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938	CÓDIGO POSTAL 1481
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209	

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta

AÑO XVIII - Nº 96 - ABRIL 1978 - \$ 600.-

RALLY INTERNACIONAL ACA-B/R VUELTA A LA AMERICA DEL SUR



OSCOFS





**¡A USTED
LE INTERESA
UN BUEN
SEGURO!**



¡Y porque le interesa, le conviene el seguro del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, la mejor forma de asegurar su inversión en automóvil o casa rodante!

Póliza 1: Daños a terceros, incendio, robo y/o destrucción total.

Póliza 2: CONTRA TODO RIESGO

**Lo más seguro en
seguros, está en el
Automóvil Club Argentino**

POR CONVENIO

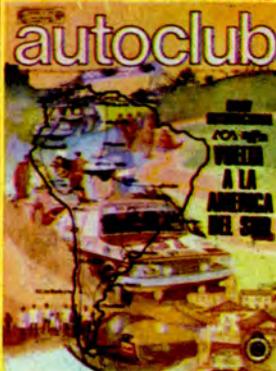
CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO

SUMARIO

ABRIL 1978



● NOS ESCRIBEN	4
● A nuestros lectores. La gran oportunidad	7
● Hallazgo arqueológico. Centro ceremonial en Catamarca	8
● Rally ACA-BIR. Vuelta a la América del Sur	10
● Historia de balleneros. Una factoría en el golfo San Jorge, por Andrés Alberto Lüneiro	16
▲ Apuntes patagónicos. El valle del río Manso, por Fermín Luque	18
● Hitos del progreso técnico. Un mundo sobre ruedas, por Bernard Courge	22
▲ Pesca del pejerrey. Los secretos de la laguna, por Nello Principi	26
● Güemes en Buenos Aires. Erigirase el monumento al héroe salteño	31
● El auto y su cuidado. La batería, por Goliardo Dondero	32
● AUTOCLUB INFORMA	36
● Motores. Cuando me entrés a fallar, por M. D. G.	38
● Museo Gastón Máspero. La parábola de las civilizaciones, por Juan Oscar Torres	42
● LETRA NUEVA	47
● AQUÍ, NOSOTRAS, por Trixi	48
● Escuela de mecánica. Súmese a los que saben	52
▲ NOTICIERO ACA	54
● Memoria del Ejercicio Nº 73	58



NUESTRA PORTADA

Sudamérica tendrá un rally semejante a los más célebres de otros continentes. Como se aprecia en el esquema, enlazará dos océanos y las playas tropicales del Caribe con los canales fueguinos, además de atravesar cordilleras inmensas y la mayor selva del planeta.

autoclub

DIRECTOR
Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

COMISION ASESORA
Dr. BALTASAR MARTINEZ BRIONES
Vicepresidente 1º de la C.D. del ACA

LINO PALACIO
FRANCISCO A. RIZZUTO
RAUL H. SARMIENTO
JUAN ESTEBAN EZCURRA
ALBERTO VERGA
SANTIAGO PITA ROMERO
ADOLFO RAWSI
Dr. ALEJANDRO UDAONDO

COMISION FINANCIERA
Dr. RICARDO E. ARAOZ
Vicepresidente 2º de la C.D. del ACA

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

Dr. HORACIO FRIAS PASMAN
Presidente de la Comisión

Fiscalizadora de Cuentas del ACA
Dr. LUIS ESPARBE
Dr. ANIBAL FORCHIERI
JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA
SECRETARIO DE REDACCION
MANUEL DIAZ GUERRA

REDACTORES
JORGE D. CALVETTI
GUSTAVO A. G. GOMEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR
CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA
DANIEL A. ALVAREZ
MANUEL MALVAR
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:
Antonio Moreno, Ricardo Alonso,
Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus,
Nello Principi, Fermín Luque,
Juan Oscar Torres y Bernard Courge.

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 1.376.705. 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 fueren 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:
€36.000 ejemplares.
Precio del ejemplar en la República Argentina: \$ 600.-

nos escriben

LA ATENCION EN PUERTO MONTT

Señor Director:

Me es altamente grato dirigirme a usted para informarlo sobre la ponderable actitud que guardan hacia los socios de esa Institución y connacionales viajeros quienes dirigen en *Puerto Montt la Delegación del Automóvil Club de Chile*, cuyos excelentes servicios merecen también ser destacados.

Mueve estas consideraciones el advertir cuánto se puede contribuir a las mejores relaciones entre nuestros pueblos a través de organizaciones que como el *Automóvil Club Argentino* y su similar chileno, por su índole, deben transvasar sus servicios para atender las necesidades que genera el turismo recíproco. Máxime cuando la atención que se dispensa excede el aspecto del auxilio rigurosamente mecánico para exhibir al margen de una manifiesta capacidad técnica, un alto y solidario sentido humano de relación, por bien escogidos, bondad del personal que habla de la calidad de los directivos.

Como conozco desde hace años la creciente perfección de vuestra *Institución*, cada día más extendida y fuerte, cuyos objetivos trascienden nuestras fronteras, y atento a la significación que cobra en el orden internacional, es que debo poner de manifiesto para servir a la confraternidad, la buena atención y particular deferencia de trato que aquí advierto hacia nuestros compatriotas por parte del *Automóvil Club de Chile*.

Luego de más de un año de permanencia al frente de nuestro *Consulado* en esta ciudad, ubicada en un lugar excepcionalmente bello y a donde llega gran cantidad de turistas argentinos, he podido recoger de muchos de ellos manifestaciones de encomio para con dicha *Institución* por los méritos que me complazco en señalar.

Al margen de dichos testimonios y en lo que a mí me toca, cabe referir el gesto de su presidente y del gerente local, Dr. Sergio Teuber Echenique y señor Ubaldo Ferreira, respectivamente, que, participando de la decisión unánime de la Asamblea me designaron miembro Honorario de la Delegación del Automóvil Club de Chile. Como en este caso la distinción recae en un funcionario del Servicio Exterior de la Nación debo valorar el gesto no sólo como una simpática expresión más de la cordialidad comentada sino, lógicamente, entenderlo como una deferencia hacia nuestro país, razón por la cual le hago llegar también esta información para que la considere, si la juzga de interés junto con mis otras impresiones, pues entiendo que satisfaría a los directivos locales hallar algún eco sobre cuanto le expreso en alguna de las publicaciones del ACA.

Cabe significar, señor director, como ratificación por mi respeto por la eficiencia del *Automóvil Club Argentino*, que, recientemente, a mi retorno en auto desde *Buenos Aires*, donde cumpliera licencia, tuve un problema mecánico a cuarenta kilómetros aproximadamente de *Bariloche*, desde donde debía proseguir a este destino para reintegrarme en fecha exacta al *Consulado*. No obstante que ello me ocurrió a media noche de un día domingo, *bastó que requiriera el servicio de auxilio para recibir ayuda en muy escaso tiempo*. Así quiso el azar que usara por primera vez en mi patria el carné del Automóvil Club de Chile, y del episodio pude corroborar la diligencia y cordialidad con que se me atendió al exhibirlo. Merced a ello pude llegar en término a *Puerto Montt* para reiniciar mis funciones, *quedando patentizada la importancia que cobran tales Instituciones cuando sirven también a la confraternidad entre los pueblos*.

Finalmente, distinguido señor director, reciba usted desde este

distante sur chileno un cordial saludo unido a mis mejores augurios por su ventura personal y el creciente prestigio de la Institución.

Luis M. Ortuño González
Cónsul argentino
Puerto Montt (Chile)

DESDE URUGUAY

Señor Director:

Me complace dirigirme a Ud. para agradecerle el envío del número 92 de la revista *AUTOCLUB*, correspondiente a agosto de 1977, felicitándolo tanto por la impresión cuanto por el contenido y diagramación de la misma.

Toda la información que contiene respecto de las bellezas y posibilidades turísticas y recreativas de nuestro *Sur* es, a no dudarlo, un excelente testimonio de una realidad cuya difusión redundará en beneficio del país y de quienes gustan gozar de la belleza.

En mi carácter de Cónsul en los departamentos de *Salto* y *Artigas*, *República Oriental del Uruguay*, me gustaría hacer llegar tales publicaciones a las principales instituciones locales y bibliotecas para colaborar en aquella difusión. Con tal finalidad le ruego considerar la posibilidad de hacerme llegar, al menos, una docena de ese número de la revista para distribuir seis números entre las principales autoridades y/o instituciones de cada uno de los mencionados departamentos *del Uruguay*, repitiendo el envío bimensualmente cada vez que aparezca un nuevo ejemplar.

Saturnino Sal
Cónsul argentino
Salto (R.O.U.)

UN APOORTE MAS

Señor Director:

Como un aporte más al tema de los perros campamenteros desearía que publicaran mi opinión



PROVEEDURIA DEPORTIVA®

CENTRO - Lima 363/71/77

BELGRANO	• Cabildo 2475
MORON	• Rivadavia 18256
LANUS ESTE	• O'Higgins 1960/64
QUILMES	• Alem 27
LOMAS DE ZAMORA	• Boedo 102
VICENTE LOPEZ	• Sup. Gigante
ROSARIO	• San Martin 925
LA PLATA	• Calle 47 entre 7 y 8

...como para nosotros
su diversión es "cosa seria"
!!!TENEMOS DE TODO!!!

...y también la primera red
de autocampings del País

ESTANCIA EL CARMEN

*** CHASCOMUS	Laguna
*** SANTA TERESITA	Mar
*** BARILOCHE	Montaña
** EL BOLSON	Río Azul
**** USHUAIA	Lago Roca Parq. Nac.

*** SAN CLEMENTE	Mar
** LA RIOJA	Quebrada
*** RIO HONDO	Termas
*** IGUAZU	Cataratas Parq. Nac.
**** ENTRE RIOS	El Palmar Parq. Nac.



Cabañas Bungalows

INFORMES Y RESERVAS
Pte. LUIS SAENZ PEÑA 443 CAP.
Tel. 38-0732 / 4047 / 4114

VIAJES DE EGRESADOS Y
CAMPAMENTOS EDUCATIVOS

nos escriben

de médico pediatra al respecto.

La mayoría de los asociados que se oponen a la presencia del perro en el campamento, plantean una opción: *Niños o perros. Este enfoque es totalmente erróneo. La experiencia del pediatra indica que no existen causas que impidan la convivencia de un niño con un animal doméstico.* Lo que un perro puede transmitir a un niño es siempre positivo: *afecto y lealtad, espíritu de compañerismo, sentido de responsabilidad* (por lo que significa para un niño la obligación de cuidar a su perro), etcétera. Por otro lado y en contra de lo que mucha gente cree por mala información, *no existen prácticamente enfermedades que un animal doméstico pueda transmitir al hombre.* Ni siquiera la sarna o los parásitos, que tanto asustan a muchas madres, tienen relación con el perro o el gato, ya que son propios de cada especie animal y los humanos tenemos nuestros parásitos específicos.

Además, siendo el perro uno de los integrantes de la familia, *sería ilógico separarse de él justamente durante las vacaciones, cuando el grupo familiar pasa sus mejores momentos.*

No olvidemos que para muchos, el camping es la única manera de pasar las vacaciones con su perro. Los pensionados que algunos proponen como solución no pueden suplir el afecto del dueño y exponen al animal a enfermedades tan importantes como el moquillo. Pensemos también que ninguno dejaría a alguien que quiere en un pensionado al irse de vacaciones.

Finalmente, la solución que propongo es muy sencilla y la han puesto en práctica los países con mayor desarrollo del campamentismo: un sector del camping para los que tienen perros y el resto para los que no los aceptan. Veremos con el tiempo cuál de los sectores es mayor.

Dr. Mario R. Tessier
Capital Federal

EL VOLANTE MAS CHICO

Señor Director:

Le escribo esta carta con el propósito de hacerle saber que en el artículo titulado "Algo para recordar", por G. Dondero, que apareció en el N° 93 de AUTOCLUB de octubre de 1977, el punto siguiente posee un error que transcribo a continuación: "No cambie el volante de dirección de su automóvil por uno de menor diámetro porque está calculado en relación con la caja de dicho mecanismo y *tendrá que girar más veces el volante para obtener el mismo radio de giro.*"

La parte subrayada es incorrecta, pues si se disminuye el diámetro del volante de dirección lo que ocurrirá será que habrá que efectuar un esfuerzo mayor para poder girarlo, pero la relación en la caja será la misma.

Jorge Oscar Uguet
Mercedes (Bs. As.)

N. de la R.: El lector tiene razón. En el texto de nuestro colaborador se deslizó, por error, la palabra *veces* por *fuerte*.

EL SERVICIO DE AVIACION

Señor Director:

Mi madre, que tiene 71 años de edad y ha sufrido ya dos infartos tuvo un accidente en *Mar del Plata*, con fractura de cabeza de fémur. En ese momento recordamos que amigos comunes nos habían hablado del *Servicio de Aviación* del ACA. Nos pusimos en contacto con el mismo y, desde ese momento —en lo que al *Servicio* se refiere— creímos estar en una *Argentina* inexistente (al menos en la realidad). Tanto el señor Espósito, que atendió el llamado de mi esposa, cuanto el capitán Dugour, que recibió personalmente el pedido y fue el piloto de la máquina en el viaje, brindaron una atención que excede toda ponderación. No

hubo obstáculos y los que pudieron surgir no existieron. Daba la impresión de que en esa *República Argentina* no hubiese problemas. El vuelo de ida y vuelta a *Mar del Plata* en un Piper Séneca, excelentemente mantenido, fue un paseo en la mejor aeronave, pese a que llevábamos a una mujer muy grave que nada sintió.

Estoy acostumbrado, por razones profesionales, a volar frecuentemente en aviones de líneas comerciales. Nunca he tenido una atención como la brindada por el capitán Dugour y su gente. Inclusive el traslado a tierra, a cargo del chófer Espósito, fue un paseo que incluyó llevar a la enferma 6 pisos por escajera, en camilla.

No quiero dejar de advertir al señor Director que la humildad y la vocación de servicio presidieron todos y cada uno de los actos del personal interviniente y en ningún momento nos hicieron sentir que lo hacían por obligación. Es por ello que me siento obligado a expresarle a Ud. mi más profundo agradecimiento y mis felicitaciones por el *Servicio de Aviación*. Este esfuerzo honra no solamente al *Automóvil Club* sino también al país y a la *Fuerza Aérea*, de donde procede el capitán Dugour.

Raúl Gutman
Capital Federal

AMBULANCIA

Señor Director:

El día 1° de diciembre, a las 10, una persona de mi relación fue atropellada por un automóvil cuyo conductor huyó, en la esquina de Libertador y Tagle, provocándole graves lesiones. No habían transcurrido dos minutos cuando ya la ambulancia del *Automóvil Club Argentino* estuvo al lado de la víctima, la que con toda premura fue trasladada al hospital Fernández. Por razones circunstanciales, una hora después hubo que recurrir nueva-

mente a la ambulancia. Resumiendo: *durante cuatro horas se hizo uso de la misma, hasta que se consiguió la internación definitiva del herido.*

Quiero destacar y agradecer el eficaz servicio y la actuación del señor Mario Espósito, a cargo de la ambulancia, quien con toda dedicación, más allá del cumplimiento de sus obligaciones, dio una verdadera muestra de solidaridad. Reciba entonces el Automóvil Club Argentino, por su intermedio, mi reconocimiento y mi profundo agradecimiento.

Federico J. Caeiro
Capital Federal

BUENOS AIRES - WASHINGTON

Señor Director:

Deseo relacionarme con alguna persona dispuesta a realizar el siguiente raid: *BUENOS AIRES (Argentina)-WASHINGTON (EE. UU.)*, uniendo todas las capitales de América Continental a través de la Carretera Panamericana.

Al mismo tiempo desearía saber en qué ejemplar de *AUTOCLUB* puedo encontrar alguna nota relacionada con este recorrido y contada por los propios periodistas.

También sería de mucho interés poder comunicarme con personas que hubieran efectuado este recorrido y que pudieran aportarme datos de importancia.

D. N. I. 6.135.296
Poste Restante
Correo Central 2000
Rosario (SF)

N. de la R.: En el N° 3, pág. 128, de *AUTOCLUB*, se publica una extensa nota sobre un raid en automóvil desde Buenos Aires hasta Nueva York. Y en los Nos. 25, pág. 101; 34, pág. 133, y 55, pág. 183, otras que pueden ser de utilidad para los fines expresados en su carta. Estas revistas pueden ser consultadas en la biblioteca de la Institución, avenida Libertador 1850, 6° piso, de 12 a 18.30.

A Nuestros Lectores

La gran oportunidad

Dentro de unas semanas la Argentina recibirá una corriente de viajeros que se calcula en no menos de 20.000 personas, las que vendrán a presenciar el torneo mundial de fútbol. Entre los visitantes, habrá un contingente numeroso de periodistas, fotógrafos y camarógrafos, en cuyos trabajos —aparte de lo puramente futbolístico— quedarán reflejados, además, aspectos varios de nuestro país, particularmente sus bellezas naturales y la calidad de sus gentes.

Esto significa que el país vivirá una oportunidad única para proyectar su imagen real en el mundo y para promocionar su acervo turístico, realmente importante. Téngase en cuenta, por otra parte, que la difusión de las filmaciones está asegurada por la pasión que despierta el fútbol en todos los continentes: se calcula que nada menos que 1.400 millones de televidentes presenciarán las transmisiones procedentes de la Argentina, mediante esa maravilla técnica que son las comunicaciones por satélites terrestres.

Asegurada una audiencia de tal magnitud y un caudal de lectores no inferior en diarios y revistas de todo el mundo, no puede malgastarse tal promoción. Todos debemos contribuir para que el mundial de fútbol marque el "despegue" argentino en turismo. Vale la pena recordar aquí que México supo aprovechar inteligentemente una ocasión igual, hace ocho años, y el país azteca recoge ahora los frutos de esa labor racional.

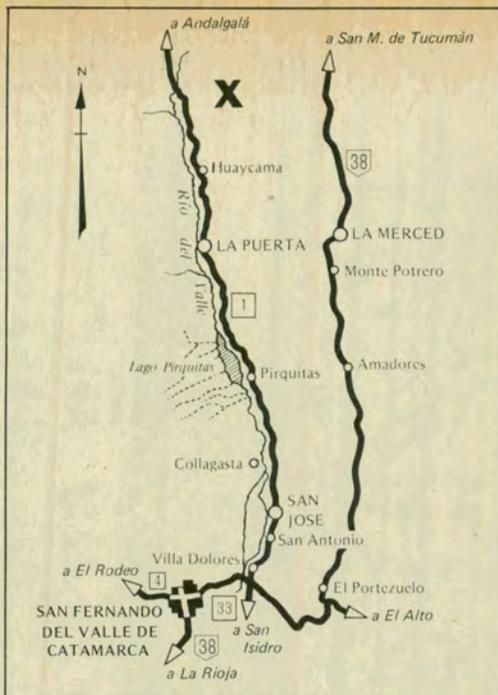
También nosotros debemos conseguir que las corrientes de viajeros generadas por el mundial de fútbol se transformen en un tráfico turístico permanente. La responsabilidad de que así ocurra es de todos, desde la agencia de viajes hasta el hotelero, desde el comerciante hasta el chófer de taxi.

Todos debemos tomar conciencia de que el turismo —esa actividad tan particular y fecunda que mereció la denominación de industria sin chimeneas— sólo ejerce sus efectos benéficos sobre la economía de un país cuando deja de ser un valor ocasional y pasa a ser un valor permanente. Para que así ocurra no hay que trabajar pensando sólo en el día presente, hay que hacerlo pensando también en el día de mañana, un mañana cuya proximidad depende de nuestra imaginación y de nuestros esfuerzos para aprovechar esta coyuntura sin par.

LA DIRECCION

Hallazgo Arqueológico

CENTRO CEREMONIAL EN CATAMARCA



En el mapa se indica con una cruz la situación aproximada de este yacimiento arqueológico

Acaba de descubrirse en esa provincia el centro ceremonial más importante del Noroeste, habitado hace más de mil años por un pueblo perteneciente a la cultura de La Aguada, cuyos orígenes se remontan a una civilización —anterior a la de los incas— que floreció a orillas del lago Titicaca, desde donde irradió su influencia hasta aquella región argentina.

UNA misión de investigación arqueológica, dirigida por el profesor Alberto Rex González, anunció el descubrimiento del centro ceremonial indígena más importante del Noroeste argentino. El yacimiento explorado está situado a unos 70 kilómetros al norte de la ciudad de Catamarca. Se considera que fue habitada en los años 500-600 de nuestra Era por uno de los pueblos que desarrolló la cultura conocida como de La Aguada. El centro del importante yacimiento estaba destinado a complejas ceremonias y a rituales religiosos y guerreros.

La misión, que contó con el aporte de una fundación privada, aclaró que el repositorio cubre un espacio de 120 metros de largo por 70 de ancho y está constituido por pequeños montículos que son vestigios de habitaciones. La plataforma ceremonial debió tener, originalmente, 4 metros de alto por 20 de largo y estuvo circundada por un muro continuo que miraba hacia



Vaso de cerámica negra en forma de "kero", con una figura felínica grabada, perteneciente a la cultura de La Aguada, hallado en el departamento de Ambato, Catamarca.

el patio interior de la aldea. Este muro, puesto al descubierto por las excavaciones realizadas, fue levantado con bloques de piedra muy cuidadosamente seleccionados y preparados, alcanzando una altura máxima de dos metros. Al montículo se asciende por una rampa de acceso que se inicia en el patio principal, y se desciende por otra, lateral. En la parte superior del montículo, muy destruida por los depredadores de antigüedades (huaqueros), debió existir otro pequeño muro de planta rectangular, lo que daba a la estructura el aspecto de una pirámide truncada.

Las excavaciones realizadas en el propio montículo revelaron la presencia de restos humanos, lo cual indica que esta plataforma-pirámide fue el centro de importantes rituales y sacrificios cruentos. Esto se deduce también de las figuras que decoran los abundantes fragmentos de alfarería hallados en las excavaciones.

Uno de los tipos de al-



En el valle de Hualfin quedan también testimonios valiosos de la colonización hispánica, como esta histórica capilla.

jarería descubiertos en la zona está finamente decorado con motivos fantásticos, diseños de animales y guerreros armados con mazas y hachas, pues ese pueblo no utilizaba el arco y la flecha. Estos diseños están grabados sobre cerámica negra y se hacen resaltar mediante el agregado de pintura blanca espesa que rellena las líneas incisas.

TESORO ARQUEOLOGICO

Los materiales arqueológicos recuperados —en total 120 bolsas— corresponden, según los arqueólogos dirigidos por el profesor Rex González, a una fase muy temprana de la cultura de La Aguada. Esta civilización fue una de las que alcanzaron mayor desarrollo técnico y artístico y avanzada organización social. Conoció el uso del bronce, el oro y la plata, fundiendo piezas del más alto interés. Se la identificó por primera vez hace más de veinte años, en el oeste catamarqueño, en el va-

lle de Hualfin, y estuvo influida por la cultura Tiahuanaco, de las orillas del lago Titicaca.

Las ruinas de La Aguada, que supuestamente tuvo su centro de irradiación en el famoso lago que se encuentra en el confín de las repúblicas de Bolivia y Perú, corresponden a una de las más antiguas civilizaciones de América del Sur. Por otra parte, constituyen el único testimonio de una cultura que precedió a la de los incas. De acuerdo con lo informado por los investigadores, los indígenas que ocupaban la región en los siglos VI y VII de nuestra era formaban parte de la parcialidad quechua y se considera que a ellos pertenecen todos los monumentos escalonados en yacimientos arqueológicos del Noroeste argentino.

EL EQUIPO CIENTIFICO

La misión que desarrolló estos trabajos estuvo constituida por investigadores pertenecientes a distintas instituciones de nuestro país, y su

propósito fundamental consistió en profundizar el conocimiento de la milenaria cultura de La Aguada.

Secundaron al profesor Alberto Rex González, perteneciente al personal científico de la Universidad Nacional del Comahue y al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, la arqueóloga Susana Rodríguez, de la citada casa de estudios; el señor Domingo García, Jefe de Preparadores de la División Arqueología del Museo de La Plata; dos investigadores del Museo Municipal de Tres Arroyos, señores Aldo Elgart y Julio Motto, y un grupo de alumnos adelantados de la carrera de arqueología de la Universidad Nacional de La Plata.

Las investigaciones fueron autorizadas por decreto del gobierno de la provincia de Catamarca, de acuerdo con la ley de Defensa del Patrimonio, que así ha entrado en vigencia por primera vez. La fecha cierta en que el centro ceremonial estuvo en ac-

tividad se conocerá cuando se procesen las muestras con carbono 14 allí obtenidas. Estas serán facilitadas por el gobierno catamarqueño para su estudio, pues de acuerdo con aquella ley, todo lo extraído en las excavaciones debe quedar en poder de la provincia. ●

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

MARCA Y DISEÑOS REGISTRADOS

FÁCIL DE ARMAR

Ideal para vivienda, cuadrillas, taller, depósito, garage, obrador, fin de semana, etc.



Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso, 3 x 3 m. **250.000.-** Precio del día • En Fábrica \$ Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique 3 x 3 \$ 270.000.- 3 x 4 \$ 310.000.- 3 x 5 \$ 370.000.- 3 x 6 \$ 430.000.- Pieza 3 x 3 cocina 2 x 2 y porch \$ 540.000.- Hay otros modelos. Envíos al interior.

ANEXO Galpones Tejados Techos Metálicos Parabólicos

Solicite catálogo • Visite la fábrica

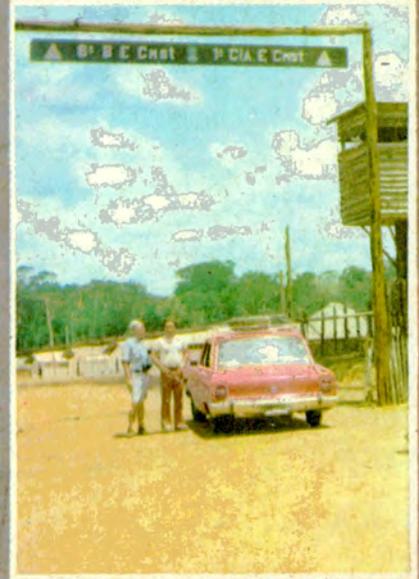
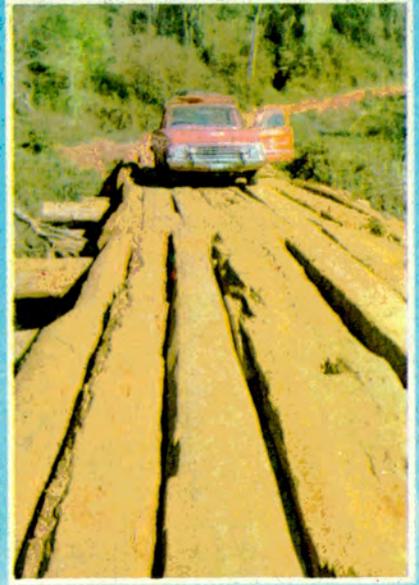
Av. CABILDO 4460 Bs. As. Tel. 70 0803

Rally Internacional ACA-BIR

VUELTA A LA AMERICA DEL SUR



• Cuatro décadas después de la legendaria Buenos Aires-Caracas —un milagro para la época— el Automóvil Club Argentino encara ahora, con el aporte del Banco de Intercambio Regional, un rally sensacional, que enlaza la totalidad de las capitales sudamericanas, en un recorrido de casi 30.000 km, desde la ciudad de Ushuaia, en Tierra del Fuego, al Caribe, desde el Pacífico al Atlántico.



EXTRAORDINARIA repercusión internacional ha logrado la carrera organizada por el *Automóvil Club Argentino*, con el patrocinio del *Banco de Intercambio Regional (BIR)* y que se denomina "*Rally Internacional ACA-BIR-Vuelta a la América del Sur*". Toda la prensa en general y la de América y Europa especializada, se hizo eco de esta importante competencia. En amplias informaciones se pusieron de relieve, en todos los casos, los aspectos deportivos y socioeconómicos de este *Rally que tendrá lugar entre el 17 de agosto y el 24 de setiembre del corriente año.*

En la conferencia de prensa que se realizó con motivo del anuncio de la importante competencia, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César C. Carman* recordó que en 1948 quedó demostrado con la prueba *Buenos Aires-Caracas*, que lo que parecía una proeza fue finalmente una hermosa realidad. Agregó que la competencia que se realizará este año significará un importante aporte para el turismo pues serán invitados periodistas extranjeros que tendrán la oportunidad de apreciar las bellezas naturales de los países sudamericanos en los 29.169 kilómetros que serán cubiertos por los

Catedral de Lima, Perú, una de las joyas de la arquitectura colonial hispanoamericana.



DESARROLLO DE LA COMPETENCIA

La clasificación se realizará por etapas y habrá una clasificación general final una vez concluida la prueba. El *Rally Internacional ACA-BIR* comprenderá las diez etapas mencionadas, pero se cumplirán 26 tramos. A diferencia de otras competencias, el desarrollo de la carrera tendrá como escenario principal rutas secundarias, caminos no transitados habitualmente y muchos de ellos de suelo natural. Atravesará, como es de suponer, zonas selváticas y de mon-

taña. Se considera que algunos de esos tramos especiales, de un recorrido de 40 kilómetros podrá demandar hasta dos horas de tiempo. Quiere decir que la filosofía de este *Rally* es que en general no se utilizarán caminos pavimentados, rutas o autopistas de tránsito intenso.

Por otra parte, la *Entidad* organizadora, como es habitual, se reserva el derecho de modificar los recorridos, cuando circunstancias especiales así lo exijan.

participantes, en 39 días (duración total de la prueba).

El *Rally Internacional ACA-BIR*, que tendrá como itinerario principal las capitales de las diez repúblicas sudamericanas, cuenta con la colaboración de los *Automóviles Clubes nacionales* de Uruguay, Paraguay, Brasil, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, puestos los países en el orden de las etapas de la carrera.

Más de un centenar de cartas recibidas desde todos los rincones del mundo certifican el interés despertado por la realización de esta prueba automovilística.

En nuestro país, como era de suponer, el *Rally* ha despertado una singular expectativa, y la primera inscripción para la extensa competencia correspondió al arquitecto Arturo Dubourg, más conocido en las lides deportivas con el seudónimo de "Grey Rock", quien participará al volante de un Peugeot 504. También solicitaron su inscripción los pilotos Mario Vessuri (*Ford Falcon Sprint*) y Carlos Menéndez Behety, quien llevará de copiloto a Leonardo Gayat, también con un Peugeot 504.

Entre los países europeos, Francia e Inglaterra encabezan la lista de interesados en el *Rally Internacional ACA-BIR*, y ya se han recibido solici-

tudes de fichas de inscripción. Entre ellos de parte de David Greenwell & Co, participantes de las pruebas similares Londres-Sydney, Londres-México, Londres-Munich y el Rally de la Singapur Airlines; de Richard Banks, participante del Rally Londres-Munich. Este último desea inscribirse con una máquina Alfa Romeo GTV 2000. También se recibieron consultas de la Motorsport Marketing and Management, representante del piloto británico Colin Malkin, ganador de la prueba Londres-Sydney; del piloto Tathill, que corriera también en la misma competencia; de Philippe Roybon, de Citroen-Difusión Est Automobile; y de Miguel González, que se anotaría con un Peugeot 304

biéndose recibido correspondencia de la destacada deportista Corinne Koppenhague, varias veces campeona de Francia y de la corredora Dominique Andrieu.

El *Touring y Automóvil Club del Líbano*, apenas recibido el pre-reglamento del *Rally Internacional ACA-BIR*, hizo conocer a sus asociados los detalles preliminares de la gran competencia que organiza el *Automóvil Club Argentino*. Recibió con tal motivo firmes muestras de adhesión, por lo que solicitó el envío de diez pre-reglamentos e igual cantidad de fichas de inscripción, las que serán puestas en manos de los pilotos libaneses, que ya han manifestado su intención de participar en la competencia.

PROPOSITOS DE LA DAIMLER BENZ AG

Enorme expectativa despertó, asimismo, la nota dirigida por la Daimler Benz AG, fábrica que estaría decidida a presentar un equipo oficial compuesto por unidades del modelo 350 SLC, así como el anuncio de que Autodelta (Alfa Romeo) está estudiando la posibilidad de participar con algún modelo de su extensa línea de producción, y el decidido apoyo mostrado por el Team Torrauto, representante de la marca Mazda, en Portugal.

Entre las damas, el interés no es menor, ha-

ADHESION EN AMERICA LATINA

En América latina el movimiento es también intenso. Firmas como Centromotor (concesionaria Renault de Colombia); Volvo Sudamericana; FIAT Automoveis, de Brasil; AVERALLY, Asociación Venezolana de Rallystas, han anunciado sus deseos de participar en la prueba. Es de hacer notar que en nuestro continente, argentinos y venezolanos son los que mayor interés han demostrado hasta el momento, habiéndose recibido en el *Automóvil Club Argentino* correspondencia de pilotos pri-

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

El reglamento de este *Rally* determina más de una decena de elementos de seguridad obligatorios, con los que deberán estar equipados los automóviles participantes, así como el sellado del block, motor, cárter y caja de velocidades, diferencial, chasis y carrocería. Ninguna de esas partes de los vehículos podrá ser cambiada durante el desarrollo de la carrera.



socios ACA dto. especial
repuestos y accesorios legítimos
miguel monteagudo
monroe 2794-capital
tel. 784-2401
envios al interior en el día

vados y de clubes o peñas automovilísticas.

A fin de evitar una sobrecarga en las tareas de información e inscripción, el Automóvil Club Argentino hace saber a los pilotos locales interesados en participar en la prueba, que deben dirigirse personalmente o por carta a Rally Internacional ACA-BIR - Vuelta a la América del Sur, Automovilismo Deportivo, Avenida del Libertador 1850, 7º piso.

Para tener derecho a figurar en la lista de inscriptos, los pilotos argentinos deberán acompañar a su solicitud la suma de quinientos dólares estadounidenses (u\$s 500.—) o su equivalente en moneda nacional, al cambio de la fecha en que esta Institución formalizare el trámite.

CLASES POR CILINDRADAS

La carrera se ha dividido en cuatro categorías, de acuerdo con la cilindrada: Clase A, hasta 1.300 cm³; Clase B de 1.301 a 1.600 cm³; Clase C de 1.601 a 2.000 cm³; y Clase D, de 2.001 a 5.000 cm³.

ETAPAS

Se calcula que participarán en el Rally alrededor de 150 automóviles, los cuales corresponden reglamentariamente a los vehículos de serie

LOS PRIMEROS INSCRIPTOS

En momentos de cerrarse la presente edición de AUTOCLUB se habían registrado los primeros inscriptos en las cuatro categorías, en que está dividido el Rally. Los competidores anotados fueron los que consignamos a continuación:

CLASE A: Héctor Antonio Campra-Roque Humberto Narvaña (Las Varillas, provincia de Córdoba), con Renault 12.

CLASE B: NN-NN (Capital Federal), con Renault 12.

CLASE C: Arturo Dubourg-NN (Capital Federal), Peugeot 504 T.N.; y Oscar Hugo Macari-Fernando E. Pérez (Alta Gracia, provincia de Córdoba), con Dodge GT 100.

CLASE D: Andrés Vetrone-Oscar F. Ceriani (Capital Federal), con Ford Falcon 221.

homologados en el grupo 1 de la Federación Internacional del Automóvil o en la categoría Turismo Nacional de la Argentina, producidos en los países sudamericanos. No podrán intervenir los coches cuya producción hubiera sido abandonada en los últimos cinco años previos a la iniciación del Rally.

PREMIOS E INSCRIPCION

El premio para el ganador de la Clase A será de 10.000 dólares, de 8.000 para el segundo y de 6.000 para el tercero. En la Clase B, será de 11.000, 9.500 y 7.000 dólares, respectivamente. En la Clase C será de 12.000, 10.000 y 7.500. En

la Clase D será de 13.000, 11.500 y 9.000 dólares.

Asimismo, se otorgarán premios especiales hasta el 10º puesto y otros adicionales, que con aquéllos alcanzan a 228.000 dólares.

El costo de la inscripción será de 1.600 dólares por vehículo y tripulante, y cada tripulante suplementario abonará 400 dólares. Cada vehículo de más de 1.300 cm³ podrá llevar hasta tres tripulantes.

Las inscripciones se recibirán en el Automóvil Club Argentino hasta el 1º de julio próximo.

RECORRIDO DURO PERO PRACTICABLE

En dos automóviles Falcon, de serie, una delegación de la comisión organizadora del Rally Internacional ACA-BIR recorrió uno de los sectores más exigentes para hombres y máquinas. Abarcó un tramo de 12.000 kilómetros sobre un total de más de 29.000 de la prueba. La delegación estuvo integrada por los señores ingeniero Rafael Sierra, Carlos Francia, Ernesto De Pedro, Jean Pasture y Jorge Augé Bacqué.

El señor Augé Bacqué, consultado sobre el análisis del terreno y las posibilidades de la gran competencia, aseguró que el trayecto cubierto, que incluyó un 40 por ciento de camino de suelo natural, se cumplió sin problemas y que la carrera es completamente practicable. La demostración más clara y concisa es —dijo el señor Augé Bacqué— que recorrimos 12.000 kilómetros en sólo once días de marcha. Ese esfuerzo significó, dijo luego, estar al volante durante más de doce horas diarias, transitando caminos, sendas o picadas, con el propósito de tener una visión rigurosamente actualizada del estado de las rutas, que sin duda, serán mejoradas con motivo del Rally.

Lo interesante —destacó el señor Augé Bacqué— es que con este Rally ha quedado demostrado palpablemente que es posible una auténtica integración Sudamericana por caminos que, sin ser los mejores de cada país permiten el tránsito sin inconvenientes.

Agregó a continuación que fue muy positivo el apoyo brindado por los Automóviles Clubes de los países que atravesaron, y que procurarán por todos los medios el mayor éxito del Rally.

Como anécdota interesante, el señor Augé Bacqué nos refirió que atravesaron una zona considerada difícil. Se trataba de una reserva indígena de la zona amazónica, en las cercanías de Manaos. Tienen que entrar en ese sector de 120 kilómetros de extensión no menos de dos automóviles en convoy. Como está prohibido descender del coche, el vehículo que no pueda marchar por sus propios medios deberá ser empujado por el otro. ●



testar*



TODOS PARA EL DEPORTE Y EL CAMPING

DESCUENTOS A LOS SOCIOS DEL A.C.A.
EN TODOS LOS ARTICULOS SIN EXCEPCION

Entre Ríos 920 - Corrientes 536
Rivadavia 6332 - Cabildo 2172 - Santa Fe 2401

*No espere ser
el último!...*

*Si aún no lo visitó
un promotor de la guía
comercial de Entel,
llámelo a los teléfonos
49-2626/9975
ó 90-3250*

Usted ya sabe que las "Hojas Amarillas" de la Guía Comercial de Entel son el medio más eficaz para promocionar su empresa o actividad. Pero siempre suele haber detalles de ubicación, tamaño, precio, que será mejor charlarlos personalmente. Por ello, no espere al cierre de recepción de avisos; solicite la visita de uno de nuestros agentes a los números 49-2626/9975 ó 90-3250.

Télam



EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES



UNA FACTORIA EN EL GOLFO SAN

MUCHOS argentinos ignoran que la caza de las ballenas fue una actividad bastante difundida en el sur de nuestro país hace algunas décadas. A tal punto que hasta llegó a funcionar una factoría al nordeste de Santa Cruz. Esa planta de faenamiento se estableció en la zona del golfo San Jorge conocida como La Lobería, a unos 30 km de Caleta Olivia. Por considerarla de interés general, puesto que rescata una página de la historia patagónica, AUTOCUB reproduce una nota publicada en Comodoro Rivadavia por el hijo de un pionero de la región. El autor, que pasó su infancia a pocos kilómetros de la factoría, rescata en su relato

pormenores del aprovechamiento de los enormes cetáceos, que abundaban entonces en el litoral patagónico.

LA FACTORIA BALLENERA DE LA LOBERIA

"Corría el año 1926 cuando se instaló la *Factoría de Ballenas*, de la cual aún quedan algunas muestras, como las bases de cemento de las máquinas y el espigón, que en plano inclinado se sumerge en el agua y que entonces era utilizado para izar los grandes cetáceos hasta el lugar de su faenamiento y de los cuales sólo volvían al mar los huesos comple-

tamente limpios. Allí no había desperdicios, todo era recuperable para exportación, hasta las tripas así como estaban en el animal, las que luego de un procedimiento de cocción, eran prensadas a gran compresión hasta hacer pequeñas planchas redondas de más de 50 cm de diámetro por un espesor de aproximadamente 20 cm. Parecían enormes tabletas.

"La fábrica estaba compuesta por enormes calderas para accionar todo tipo de máquinas y guinchos de tracción, indispensables en las operaciones fundamentales, así como también calderos, alambiques y tanques de decantación del aceite para los distintos procedimientos, llegán-

dose así, desde el producto del primer hervor o primera cocción, del que salía un aceite grueso, color rojizo y nauseabundo, hasta un aceite transparente e inodoro, igual que el común comestible que actualmente se compra en los supermercados. También la carne era cuidadosamente elaborada y puedo asegurar que de agradable sabor, ya que en varias oportunidades he gustado y saboreado magníficos "churrascos" a la plancha, de una carne blanca como la de cerdo, pero no tan consistente; claro que éstos eran trozos seleccionados del "lomito", es decir, la parte interna adherida a las costillas. Si alguna vez tienen oportunidad

JORGE

de gustarlo, no se lo pierdan, es exquisito.

FAENAMIENTO DEL CETACEO

"El procedimiento de faenamiento se iniciaba con la puesta en la planchada de cemento, del cetáceo de turno, el que era izado por intermedio de grandes guinches de tracción. Una vez fijado en el lugar, los operarios encargados del faenamiento, trepaban al cetáceo utilizando zapatos provistos de afilados clavos a fin de no resbalar, y con enormes cuchillos de largo mango similares a las guadañas, pero con el filo en la parte exterior y afilados como navajas, iniciaban el corte a la altura de la ca-

beza y una vez lograda la profundidad necesaria, caminaban tranquilamente por el lomo del animal manteniendo la profundidad del corte, hasta llegar a la cola, operación efectuada paralelamente por varios operarios a la vez, para luego por medio de guinches de menor poder izar cada una de estas lonjas, que al ser arrancada iba acompañada por el operario encargado de esta tarea.

"Para que su extracción no fuese incompleta, de esta forma, ordenada y en equipo, se trabajaba hasta que solamente quedasen los huesos mayores y no aprovechables, tarea agobiadora, más aún por el olor nauseabundo existente en el ambiente, claro que el ser humano, a todo se acostumbra. Las llamadas "ballenas" o sea la parte laminada fibrosa que tiene el cetáceo en la parte superior de la boca y que le sirve de "colador" para que no escapen los peces atrapados en su boca, y que también nuestras abuelas usaban en sus fabulosos y modelantes corsés, era una de las partes más fáciles de conservar. Otra de las partes de la ballena muy solicitada por su forma y constitución extraña, era el oído, ya que está compuesto por un hueso en forma de caracola. Allí tuve oportunidad de ver uno de los más grandes cetáceos cazados en estas latitudes; tenía una longitud de más de 27 metros, era una mole impresionante, su caza fue un galardón para el ballenero que logró capturarlo, al decir ballenero me estov refiriendo al barco y no al arponero.

CAZA EN AGUAS DEL GOLFO SAN JORGE

"Nuestra casa estaba a escasos doce kilómetros

de distancia del lugar y durante los días tranquilos era común escuchar las detonaciones de los cañones arponeros en procura de su presa, ya que éstas se hallaban casi en la costa. ¡Qué hermoso espectáculo daban entonces al viajero marino, el observar a escasos doscientos o trescientos metros de la costa aquellos hermosos ejemplares, con sus lomos relucientes sobre el infinito mar, y de cuando en cuando los chorros o surtidores de agua vaporosa que contra el sol naciente tomaban los colores del arco iris al caer convertidos en lluvia, y también exhalaban un tipo de bufidos que daban la impresión de que se comunicaban entre ellas en la placidez de las aguas calmas! ¡Cuánta belleza que por nuestro afán de comercialización hemos perdido y no recuperaremos más,

enorme belleza que actualmente en el Atlántico Sur y en el Océano Glacial Antártico se está extinguiendo!

"Hoy tenemos el privilegio de tener en la provincia de Chubut, en Golfo Nuevo, un reducto donde aún ellas quieren conservar su especie; cuidémoslas y hagamos que la tranquilidad del medio les dé seguridad para su existencia. Es una belleza que debe conservarse aun a costa de grandes sacrificios, dictando leyes correspondientes para su conservación, si no las hubiera. De lo contrario, nuestros nietos no podrán tener el placer de contemplar tanta belleza como ellas representan y sólo tendrán las referencias dadas por los libros de textos o el diccionario, al igual que nosotros hemos tenido del mamut u otros similares."

ANDRES ALBERTO LINEIRO

Protegiendo
los Guardabarros
se protege todo el Coche

EDDIE

...Ahorá más
que nunca debe
durar años y años.

ASI SE COLOCA
Y ASI PROTEGE

EL QUE FUNCIONA
COMO GUARDABARRO
ES GUARDAPLAST

* Zonas donde generalmente se acumula el barro y que permanece constantemente húmeda.

→ Zona protegida donde circula el aire manteniendo la chapa siempre seca.

GUARDAPLAST[®]
LEGITIMO



Infórmese donde colocan el LEGITIMO GUARDAPLAST

750-5692/5483 - 7 a 15 hs.

EN MAR DEL PLATA TEL. 72-9046

¡GUARDA... PLAST que no le coloquen otro!

Capital y Gran Buenos Aires desde \$ 21.000.-

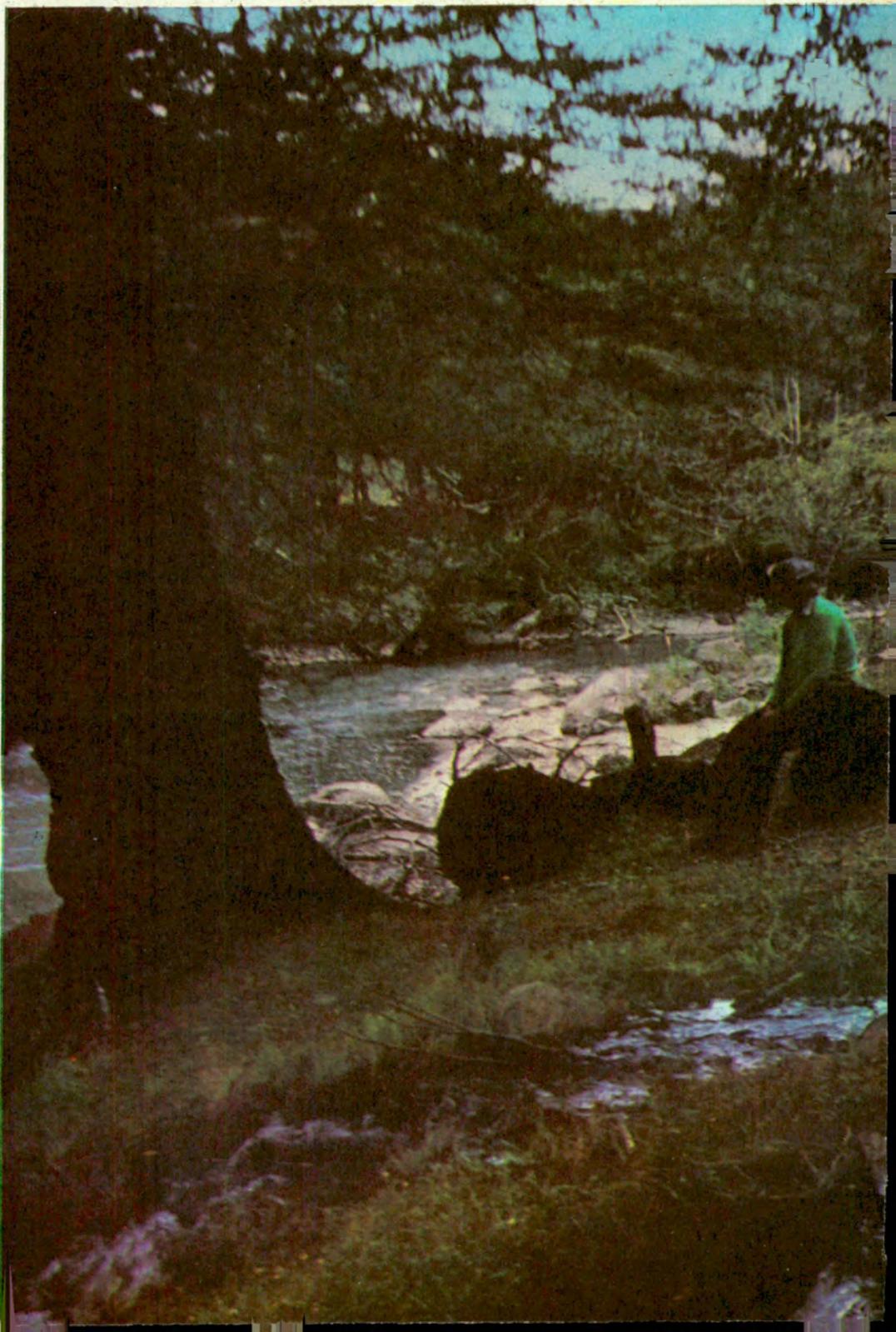
EL VALLE DEL RIO

Emisario de una retahíla de lagos que enjoyan nuestra región cordillerana austral, acaso sea éste uno de los ríos más encantadores de la Patagonia, pues discurre por valles amenos, de recatada belleza, hasta integrarse en la cordillera buscando el océano Pacífico, al cual entrega mansamente su caudal.

EL RIO *Manso*, que nace en los glaciares del mismo nombre, situados en la base sudeste del monte *Tronador*, lleva sus aguas hasta el *Pacífico*, luego de uno de los más tortuosos y accidentados recorridos de nuestra *Patagonia*.

Favorecido por el aporte de otros cursos de agua y ganancioso en sus visitas y cruces de varios lagos, *el Manso* ha sabido encontrar el mejor camino para vencer las altas cumbres de la cordillera.

En su singular itinerario ofrece constantes motivos de atracción turística por sus paisajes y lugares de pesca. Además, pronto la fuerza de sus aguas, una vez terminado el dique que lleva su nombre, dará ener-



MANSO

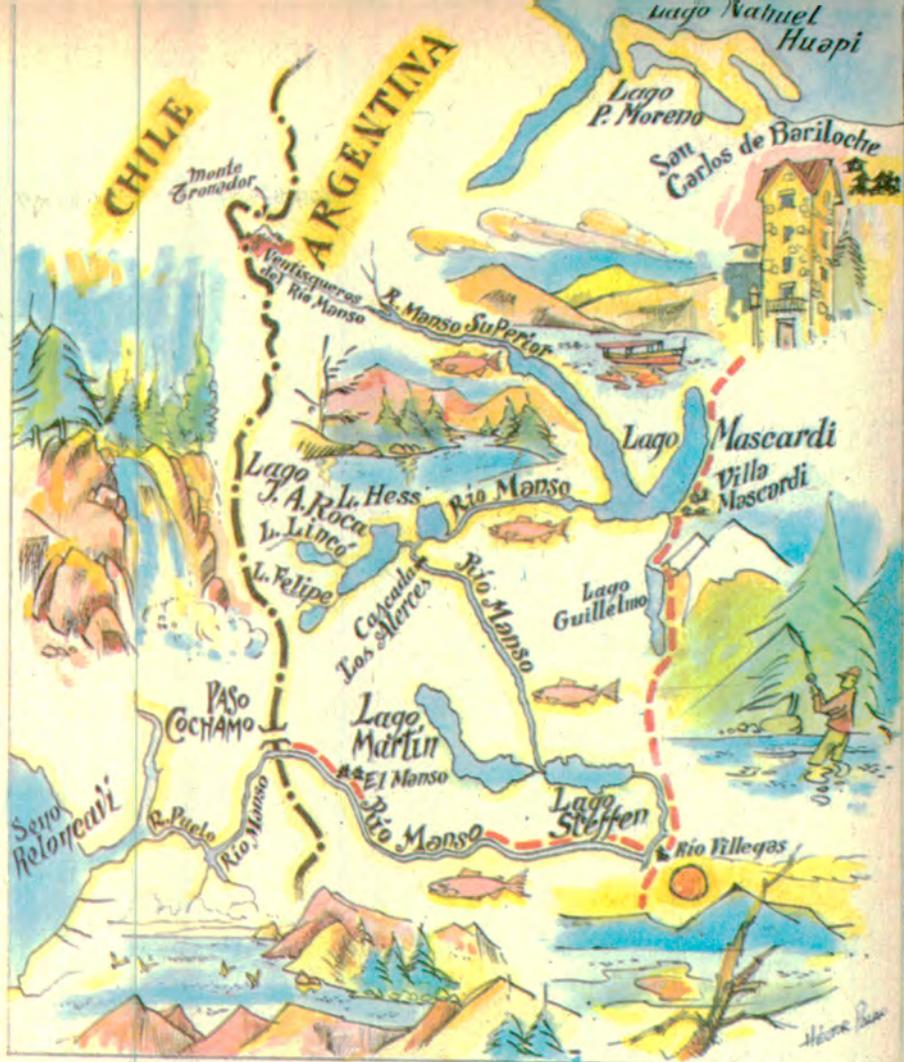
gía a una vasta región, en la que se encuentra el fértil valle que se extiende entre los Andes de Río Negro y el punto en que se intersectan la ruta nacional N° 258 y el río Villegas.

Por ese valle del Manso, un nuevo camino, en parte construido ya, sigue el curso del río hasta el paso de Cochamo. Una excursión a ese sector del Manso desde San Carlos de Bariloche, constituyó para nosotros un muy agradable paseo, en gran parte sobre caminos pavimentados o de excelente enripiado, y que pudimos hacer, sin apremio, en el curso de un día de enero.

EN CAMINO

Partimos temprano desde la península de San Pedro. Las aguas del lago Gutiérrez, encrespadas por el viento, nos mojaban los neumáticos del lado derecho; pero pronto empezamos a subir para alcanzar el magnífico camino que nos llevaría a Villa Mascardi, junto al lago del mismo nombre.

Atravesábamos magníficos bosques naturales de altísimos cipreses, lengas, coihues. De pronto, una de las tantas fáciles bajadas al lago resultó irresistible y allí, mientras probábamos prematuramente las empanadas previstas para más adelante, admiramos los decorativos arrayanes del color de la canela y flores blanquísimas que las aguas llevaban y traían entre las relucientes piedras de la orilla.



El Manso inicia su marcha hacia el oeste (izq.), tras recibir el aporte del Villegas, y cruzará la Cordillera cerca del paso de Cochamo. Luego surgen los imponentes cerros López y Catedral (derecha).

VILLA MASCARDI

Villa Mascardi esconden sus casas sencillas y sus magníficas residencias. El turista que pasa apresurado puede no llegar a descubrir el encanto de esta villa, extendida entre los montes. Una de las señoras se empeñó en buscar un almacén para completar el mermado almuerzo. Finalmente, un discreto anuncio de una bebida gaseosa nos dio la pista del comercio, que pasaba también inadvertido. Providos de un rico queso, un dulce regional y una botella, seguimos enseguida viaje hacia el *Manso*.

El sol, penetrando entre las altas copas de los árboles da suaves tonalidades de verde y amarillo a la tupida vegetación de arbustos en flor. Un hilo de agua baja por la barranca y cruza y enloda el camino. En un arroyo, un joven matrimonio se moja los pies y más allá un par de saltos espumosos pretenden ser una cascada. Algunas de estas aguas, decimos, irán a dar al *Manso*. Porque por ahí está cerca. Saliendo de *Villa Mascardi* y tomando el camino al *Tronador*, a los 10 kilómetros encontramos al *Manso*, que se dirige hacia el *lago Hess*. Pero ése es otro hermoso paseo que merece una excursión aparte.

Nosotros seguimos hacia el sur, bordeando el *lago Guillermo* en busca del valle inferior del *Manso*, mientras el panorama se endurecía al pasar entre más cerros.

Al cabo de casi una hora, llegamos al puesto de Gendarmería Nacional *Río Villegas*. Allí sigue el pavimento en construcción hacia *El Bolsón y Esquel*.

Torcimos entonces hacia la derecha, ya sobre el curso del *Manso*, con la mirada puesta en



Puente sobre el *Manso*, uno de los pocos en su recorrido. En otros puntos s

las altas cumbres cordilleras. El camino, de ripio grande y suelto, era recto, sin curvas en el horizonte e invitaba a la marcha rápida. Por eso apretamos algo el acelerador y bajamos un poco la severa guardia que en el volante habíamos mantenido en la ruta entre los cerros. No obstante conviene no descuidarse, porque se atraviesan en esos lugares campos con ovejas y hay varias tranqueras que es necesario pasar.

EL VALLE DEL MANSO

Vamos así cubriendo los 39 kilómetros finales del *Manso* en territorio argentino. El río corre

ágil y confiado hacia la cordillera. Al comienzo se lo observa desde lo alto, encajonado; y unos kilómetros más adelante descendemos hasta tocar sus orillas para verlo —olvidado de su nombre— bravío y espumoso. Después vuelve a ensancharse y es una hermosa cinta azul de plata, en un paisaje arbolado.

Hay población, prácticamente en todo el curso, en ambas orillas. *No hay puentes entre ellas, pero sí la milenaria maroma y algún bote para cruzar el rápido curso*. Los habitantes son cordiales. Quieren su campo y su río. Tratan de ser amables con el turis-

ta, que, por ahora, los confunde un poco.

Es mediodía y junto a la fresca orilla se doran a fuego lento las costillitas. —“*No hay corderos como los del Manso*”, dice Mansilla, aportando más brasas. Minutos después, con el huesecillo pelado en la mano, le damos la razón a don René. Mansilla es un paisano barbilampión, de edad indefinida, con abundante pelo, duro y negro, y ojos astutos. Se afincó cerca de la cordillera hace más de treinta años y vino a recalar en la península de *San Pedro*. Allí, casado, ha terminado por ser un hombre formal. Explota un tambito y

llera. "Las máquinas" están trabajando y pasamos con alguna dificultad. Al frente, muy cerca, vemos las altas cumbres nevadas. A la izquierda, sobre la frontera, el cerro Carbón, y a la derecha el imponente Bastión, de 2.115 metros. Allí el río Manso recibe un último valioso aporte: el río Foyel, también de caprichoso recorrido, le trae sus frías aguas, que han recorrido cientos de leguas, mucho más al Sur.

A pocos kilómetros de la frontera el Manso y el Foyel hacen posible que un grupo de animosos argentinos se haya establecido en ese lejano rincón de la patria y que, en el mástil del destacamento de la Gendarmería Nacional y en el edificio de la escuelita, ondee airosa nuestra bandera.

Raúl Sosa, un criollo de ley, después de haber recorrido todo el país como funcionario de Parques Nacionales, ha elegido El Manso, como se llama ese lugar, para empezar una nueva y vigorosa vida. Lo acompañan, un poco feudalmente, un encargado, dos hacheros y varios peones con sus familias. Los hacheros, con la única ayuda de sus filosas herramientas han abierto una picada de cuatro kilómetros, un túnel casi, para llegar más fácilmente a las casas, levantadas junto al Foyel.

El campito, fiscal, como todos los del valle, trabajado inteligentemente le permite a don Sosa tener sus caballos y bueyes de trabajo, una puntita de vacunos, unos centenares de ovejas y algunos cerdos. Todo en la ladera del cerro, que trepan incansablemente los animales buscando los pastos donde el hacha va desbrozando claros.

El paisaje en El Manso es de una belleza inigualada. Por debajo de

la alta nieve, el cerro Hielo Azul enfrenta al Bastión. Los amancay forman manchones amarillos que contrastan con otros, verde claro, de la vegetación nueva, y los más oscuros, ocres casi, de los árboles. El río es parte principal de esta decoración. Siempre rumoroso —se lo oye día y noche—, trae de la montaña troncos y ramas que aprietan su curso, y lo sacan frecuentemente de madre, para dejar finalmente manchas de fina arena que el sol hace brillar.

No somos pescadores y no nos entusiasman los relatos de capturas de truchas fabulosas. Además, dicen que para lograrlas basta dejar un par de ranas ensartadas en una línea.

A pesar de todos los encantos del lugar y de la amabilidad de Sosa, nosotros quisiéramos, siguiendo el río Manso, enfrentar la Cordillera.

Pero lamentablemente ignoramos qué camino hay más adelante. Quizás al aparecer esta nota tengamos la respuesta. Si no lo hay, debe hacerse.

Ese curso de agua nos ha marcado una ruta pintoresca y fácil hacia el Pacífico. Sería un camino de grandes posibilidades turísticas.

EL REGRESO

El sol se esconde pronto en El Manso, paraje rodeado por todas partes de altos cerros azules, marrones y parduscos. Por el Oeste asoman las altas cumbres. Pero hay mucha luz todavía. Volvemos con René Mansilla a Bariloche. Por ahora, por el mismo conocido y hermoso itinerario. Algún día seguiremos el curso del Manso hacia el poniente, en busca de nuevos horizontes.

FERMIN LUQUE

uza con la maroma.

tiene casa de material. La de madera, primitiva, se ve al fondo, todavía airosa.

Allí vive don René. Con su mujer, nacida en el lugar, sus hijos, sus nietos y su entenado.

Mansilla, en la península de San Pedro mira todos los días el cerro López. Pero añora los hermosos valles de la región. Por eso le gusta ir al Manso. En ese valle tiene una puntita de ovejas y algunas vaquillonas con un compadre. Cuando va a visitarlo se sabe más cerca todavía de la felicidad.

Después del almuerzo seguimos, siempre hacia el Oeste. El camino se va acercando a la cordi-

SUGERENCIAS...

EDDIE Publicitaria - Tel. 32-1424/7989/0766

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.

SERVICIO OFICIAL
RENAULT



Es experiencia probada en servicio de MANTENIMIENTO DE SU RENAULT o TORINO Reparaciones "EN HORAS" con calidad y garantía escrita.



Aderida a Diners Club. PLAN 3 PAGOS
Master Club - Londoncard
Credibono - Crédito Universal
Argencard - Credicaja.
Salta 1160 y 1325
Tel. 23-8913/5673

TAUNUS - FALCON MERCEDES BENZ

220 - 250 - 280

FABRICACION - IMPORTACION

Repuestos
La Comercial S.R.L.
WARNES 1157 - Bs. Aires - Tel. 55-5454

REPUESTOS

RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CASA AMBROSINO
UGARTECHE 3019
72-6859 - Bs. As.

CUIDESE DE LAS MULTAS!
COLOQUE YA:

SILENCIADORES Y ESCAPES

COLOCACION EN EL ACTO

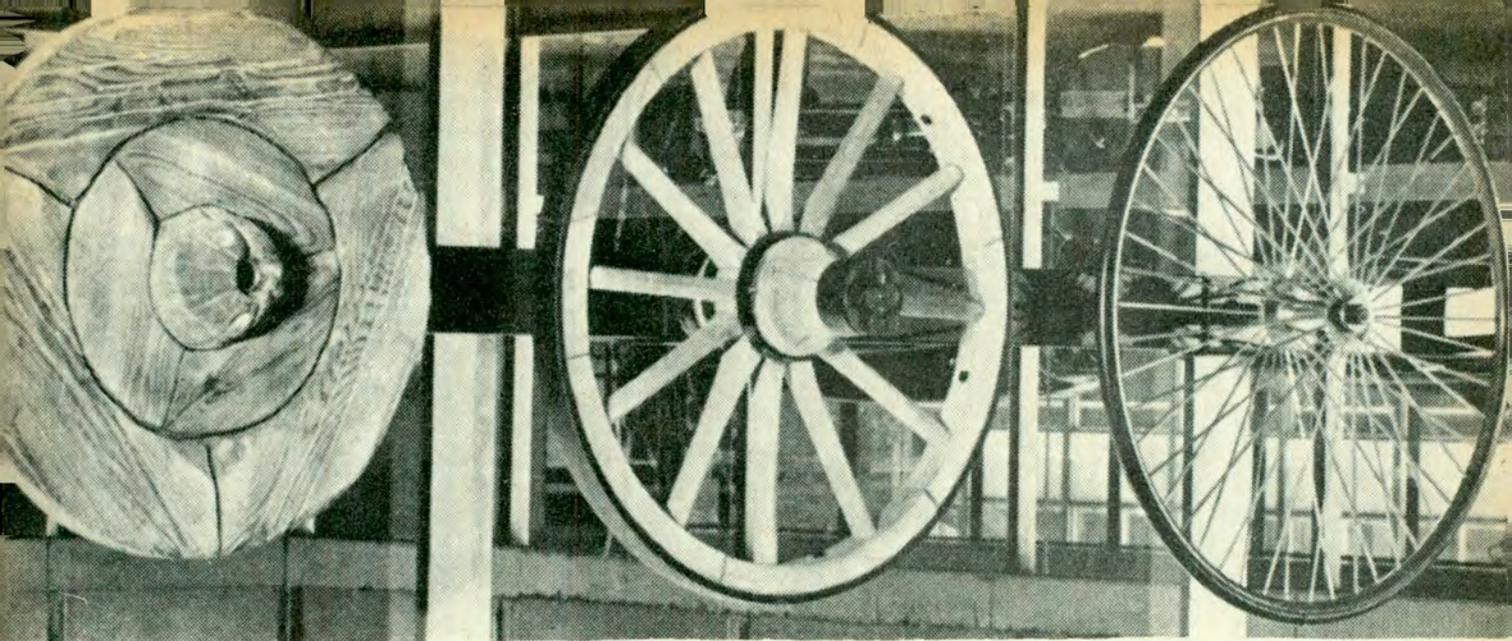
- Revisión gratuita
 - Calidad superior
 - Sonido reglamentario
 - Los mejores precios
- BRASIL 161 casi esq. Paseo Colón
CERVINO 3776 casi esq. Malabia - 71-5598
HERRERA 582 - Tel. 21-4075 - Bs. Aires



schelfi La luz es vida.

ALINEACION de FAROS en 15'

LUCHTER 41 - CIUDADELA - ALT. RIVADAVIA 12000
A 3 CUADRAS DE AV. GRAL. PAZ - TEL. 653-2664



Hitos del progreso técnico

UN MUNDO SOBRE RUEDAS

Para nosotros, hombres de este último cuarto del siglo XX y, además, automovilistas, sería inconcebible un mundo sin ruedas. Su antecedente inmediato parece haber sido el rodillo, que significó un avance tecnológico notable. Todavía está en discusión si la rueda fue utilizada por los americanos preibéricos, aunque se han hallado juguetes provistos de ellas en el antiguo México.

RARAS veces los inventos son fruto de un solo chispazo genial. Ni tampoco ninguna invención se produce a destiempo. Para cada adelanto técnico lo más importante es que el tiempo —la historia— haya alcanzado la madurez necesaria.

Por todo ello, es poco probable que la rueda se haya inventado una sola vez, por un único individuo y en un solo sitio y momento determinados. *Más verosímil parece la hipótesis de que grupos de hombres del neolítico hayan usado rodillos de madera cuando trataban de transportar una carga muy pesada, arrastrándola.* Pero ello pudo haber

ocurrido reiteradas veces en forma independiente y en distintos lugares.

Como quiera que sea, el avance tecnológico que constituyó el empleo del rodillo fue tremendo si consideramos que con este procedimiento la resistencia de la fricción contra el suelo, convertida en simple resistencia de la rodadura, reducía la fuerza a aplicarse unas cinco veces. Por consiguiente, *si primero hacían falta 50 hombres para mover un bloque de piedra de cuatro toneladas, ahora bastaban 10 hombres para realizar la misma tarea... ¡y en un tiempo menor!*

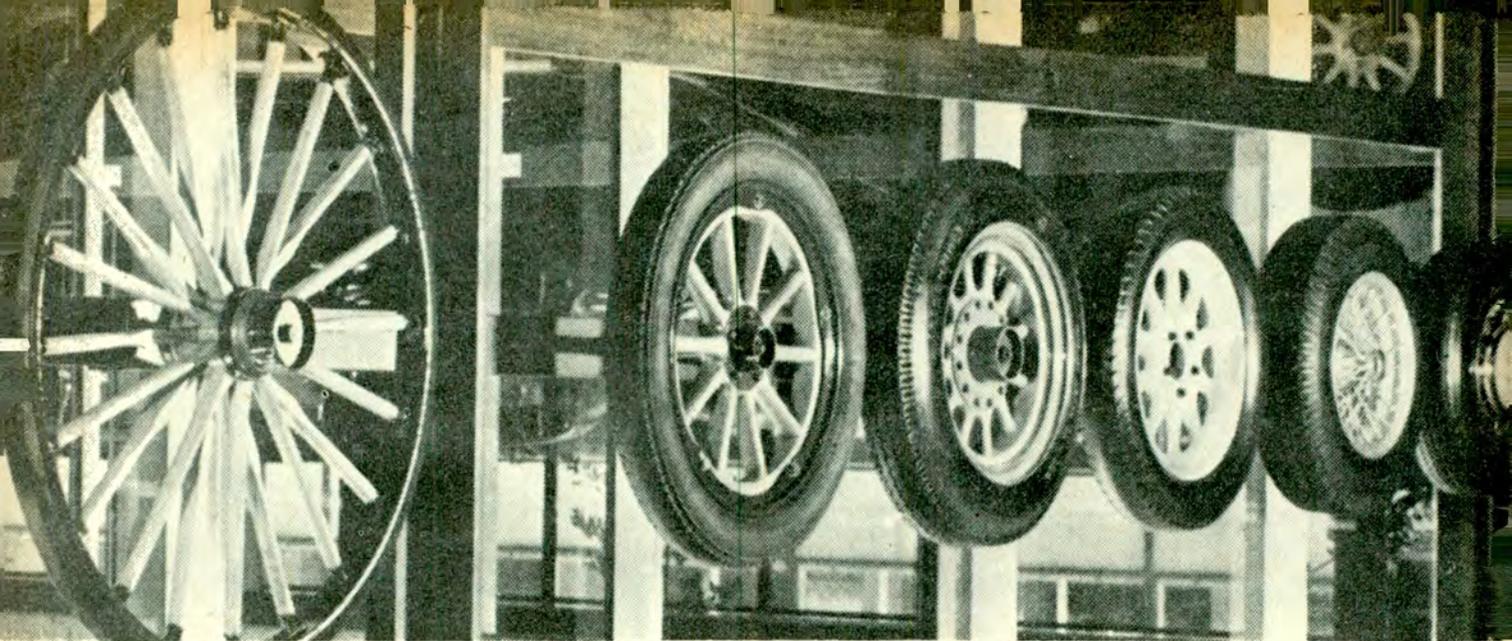
Si en la construcción de las grandes pirámides

de Egipto se usaron o no rodillos para trasladar los dos millones de bloques de arenisca y 2,5 toneladas de peso cada uno, no se sabe a ciencia cierta. Quizá todavía se los arrastraba con gruesas sogas. Pero lo que en cambio es seguro, es que en ese entonces —2.500 años antes de Jesucristo— la rueda ya se conocía y usaba para otros fines diversos. Un mosaico artístico hallado en Ur, la capital de Súmer, muestra un carro con ruedas macizas tirado por un par de caballos, señal de que en ese entonces ya se había dado el salto del rodillo al disco de madera que gira sobre un eje o con su

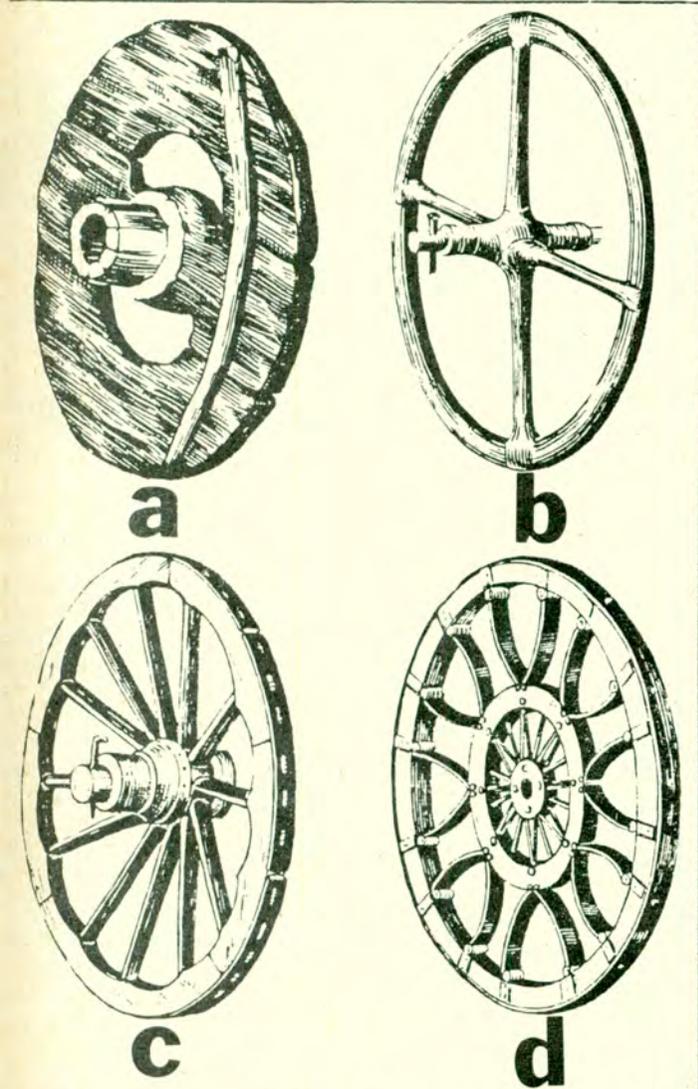
propio eje. Probablemente este paso fue considerablemente más difícil de concretar que el empleo de rodillos colocados debajo de una carga pesada, *cuyos originales se remontan tal vez a 4.000 años antes de Jesucristo, sea en el Cercano Oriente, sea en la Europa de los monumentos megalíticos.*

UN MUNDO DE RUEDA

El mundo moderno no sería concebible sin la rueda, en sus miles de formas y modos de aplicación. No sólo habría que prescindir del automóvil, que aparte de sus cuatro o más ruedas



Vista parcial del museo de la empresa Daimler-Benz, en Stuttgart. Apréciase allí la evolución de la rueda.



A: La rueda más antigua, un disco macizo (Europa 1.000 a.J.C.). B: Rueda de un carro de caza egipcio (1.350 a J.C.). C: Con rayos oblicuos, para absorber los impactos laterales. D: Con rayos deformables a modo de suspensión.

una o varias de repuesto cuenta con alrededor de 25 engranajes, sino que tampoco existirían el avión de hélice o turbina, los barcos con propulsión a motor, muchas maquinarias de la industria, el ferrocarril, en fin: virtualmente no habría industrialización ni motorización.

De la rueda existen dos variantes fundamentales, ya mencionadas: la rueda, propiamente dicho, que sirve para el desplazamiento de vehículos, y las ruedas estacionarias, tales como las dentadas (engranajes), de propulsión ácuea (molinos de agua) o eólica (molinos de viento), además de las poleas o incluso los discos excéntricos, como los que se usan en los árboles de leva.

Con todo lo extraordinario que ha sido el progreso, no deja de ser curioso que hasta el día de hoy se sigan usando sistemas de lo más primitivos. Por ejemplo, la primera versión de una rueda maciza de carro era solidaria con su eje, que giraba dentro de unos bujes. Pues bien: en el ferrocarril se utili-

za hasta el presente el mismo sistema, y tan solo en casos excepcionales se emplean ruedas independientes que giran en cojinetes o sobre rulemanes.

EL CAMINO Y LA RUEDA

No deja de ser curioso que la rueda en sí no represente un avance excepcional si no se cuenta con un camino aceptablemente alisado sobre el cual los vehículos puedan desplazarse sin tropezar a cada rato con los diversos obstáculos que ofrece la naturaleza.

Los primeros en percatarse de la importancia del camino para el empleo ventajoso de la rueda, fueron los romanos. Construyeron una dilatada red de rutas que surcaban toda Europa y parte de Africa y Asia. La extensión total de esta red caminera fue de 85.000 kilómetros, que a la vez de dar una idea de la expansión del imperio permite apreciar también la importancia que se le otorgaba a las co-

municaciones, fuese por razones políticas o económicas.

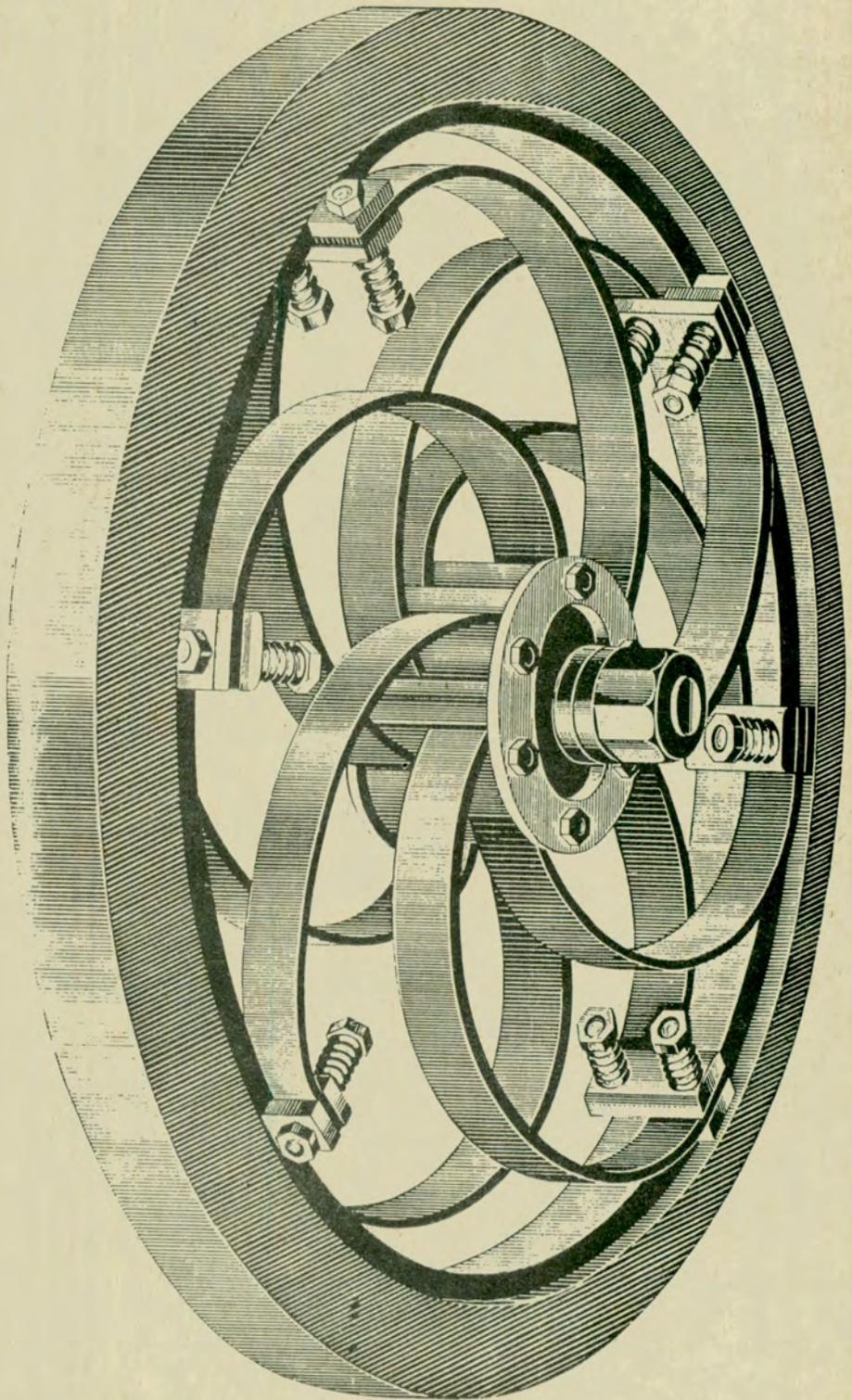
La primera gran revolución que significó la rueda para la humanidad, luego del empleo de ródillos para el transporte de cargas, fue el abandono del disco macizo a favor de dos o más rayos y una llanta. Una rueda de tales características es más endeble que un disco grueso, pero a la vez mucho más liviana. Por ello se comenzaron a usar en el Cercano Oriente carros de combate con ruedas a rayos. Fueron los asirios quienes a partir de 1750 a.J. C. utilizaron tales vehículos en sus *raids* militares, apelando a uno o más "caballos de fuerza" como elemento de tiro.

LA SUSPENSION

Pero así y todo los vehículos debían desplazarse con relativa lentitud, salvo que se contara con un terreno propicio o caminos lisos, pues carecían de suspensión. Durante siglos se procuró construir ruedas con suspensión integrada, pero en vano. Finalmente, se terminó por suspender el carruaje sobre unos elásticos de metal y cuero, con lo cual se dio el primer paso hacia las suspensiones altamente evolucionadas de la actualidad.

Los carruajes provistos de suspensión permitían un andar más suave, pero no extremadamente cómodo si el camino era áspero: los golpes de antes se convertían en barquinazos, que en vez de atentar contra los riñones de los pasajeros ponían a prueba su resistencia al mareo.

En 1888, hace 90 años, se produjo otro gran adelanto. El veterinario irlandés *John Boyd Dunlop* tomó el triciclo de



Esta rueda elástica, con rayos deformables, es de origen francés y data de 1905.

su hijo, adosó a las llantas de metal sendas mangueras de caucho y las fajó con una correa de cuero, fina y larga, para que permaneciesen en su sitio. Luego de procurar la "estaqueidad" de las mangueras, las infló y consiguió así un andar tan suave y mullido que no hesitó en patentar la idea. La patente se le otorgó sin que la oficina respectiva advirtiese que una invención similar había sido hecha por el inglés R. W. Thompson 40 años antes, es decir, en un momento en que el tiempo para este progreso simplemente no estaba maduro aún.

Pero al igual que todo adelanto, también la rueda neumática tardó en imponerse. Cuando en 1895 se efectuó entre París y Burdeos la primera carrera de automóviles, todos los coches participantes usaban ruedas de llantas de caucho macizo, excepto uno, que sufrió 50 "pannes". Pero las ventajas del neumático eran obvias, y ya al año siguiente todos los competidores de esta clásica competencia usaron gomas infladas.

Con el advenimiento del automóvil, a fin del siglo próximo pasado, se produce una bifurcación en el desarrollo de las comunicaciones: por un lado está el ferrocarril, muy económico gracias al hecho de que ni el riel ni tampoco las llantas metálicas sufren deformación alguna (ausencia casi total de una resistencia de rodadura),

también muy confiable, pero con la desventaja de no poder apartarse de las vías tendidas. Y, por otro lado, está el automotor, capaz de desplazarse a voluntad del conductor, inclusive, a veces, donde no existen caminos.

La evolución de la rueda de automóvil en lo que va del siglo ha sido vertiginosa. De los neumáticos angostos de alta presión de inflado se pasó a las cubiertas llamadas balón y súper balón, notablemente más anchas, hasta llegar a los cilindros neumáticos utilizados actualmente en los coches *Grand Prix*, que sin permitir una aplicación práctica demuestran hasta qué extremo los insospechados puede llegar la adherencia de una rueda sobre el piso.

LA RUEDA EN AMERICA

Los caminos romanos no fueron los únicos en la Antigüedad. También América, o más concretamente Sudamérica, conoció rutas extensas. El imperio incaico contaba con dos rutas troncales longitudinales y muchos caminos transversales de enlace. Aquellas rutas, si bien no llegaban hasta el Noroeste argentino, como generalmente se cree, unían la remota Quito con Cusco, la capital del imperio, extendiéndose hasta la región del lago Titicaca.

Pero no obstante lo dilatada que era esta red caminera, jamás por estas rutas rodó una rueda. Sólo transitaban por ellas portadores de literas, chasquis, comerciantes y caravanas de llamas llevando cargas.

La cuestión de si en América se conoció o no la rueda ha sido tema de discusión desde hace siglos entre los americanistas. Porque el hecho de que no se conocieran vehículos con ruedas para el transporte, no excluye la posibilidad de que se hayan usado rollizos de madera, que es una forma más primitiva de aquella. La idea de que así haya sido se impone cuando uno contempla los gigantescos bloques de granito que se usaron para la construcción de Sacsayhuamán, la fortaleza del Cusco, donde existen moles de más de 150 toneladas de peso. Arrastrar un bloque tan inmenso exigiría la fuerza mancomunada de unos dos mil operarios o más, cosa que torna difícil todo intento de maniobra coordinada. En cambio, con algunos rollizos colocados debajo, el asunto se simplificaría enormemente.

Hasta fecha reciente se tenían dudas acerca de si este método pudo haberse puesto en práctica, tratándose de cargas tan grandes. Sin embargo, en un libro de reciente aparición, el historiador Federico B. Kirbus demuestra a tra-

vés de una serie de ensayos de laboratorio que los gigantescos bloques de piedra pudieron haberse transportado perfectamente usando pequeños rodillos. En "El Tesoro del Inca", el citado autor señala que un rollizo de madera de paraíso seco, de 20 centímetros de largo por siete de diámetro, resiste una presión estática de 7 toneladas.

Con este antecedente, puede suponerse con cierto fundamento que 20 de tales rodillos hubiesen bastado para trasladar los más pesados bloques que se hayan utilizado en América, con lo que de paso queda en buena parte contestada la incógnita señalada más arriba: de haberlo querido, los constructores americanos hubiesen podido usar —y probablemente usaron— los rollizos con fines de transporte.

Por otra parte, se sabe que la rueda no era totalmente desconocida en el Nuevo Mundo: en México, se han encontrado juguetes provistos de ruedas, algunas de las cuales giraban y otras eran solidarias con un eje fijo, o sea, que sólo tenían función decorativa. ¿Realmente, entonces, no se conoció la rueda en América? Es evidente que se la conoció, quedando tan sólo la incertidumbre de si se la usó para fines prácticos.

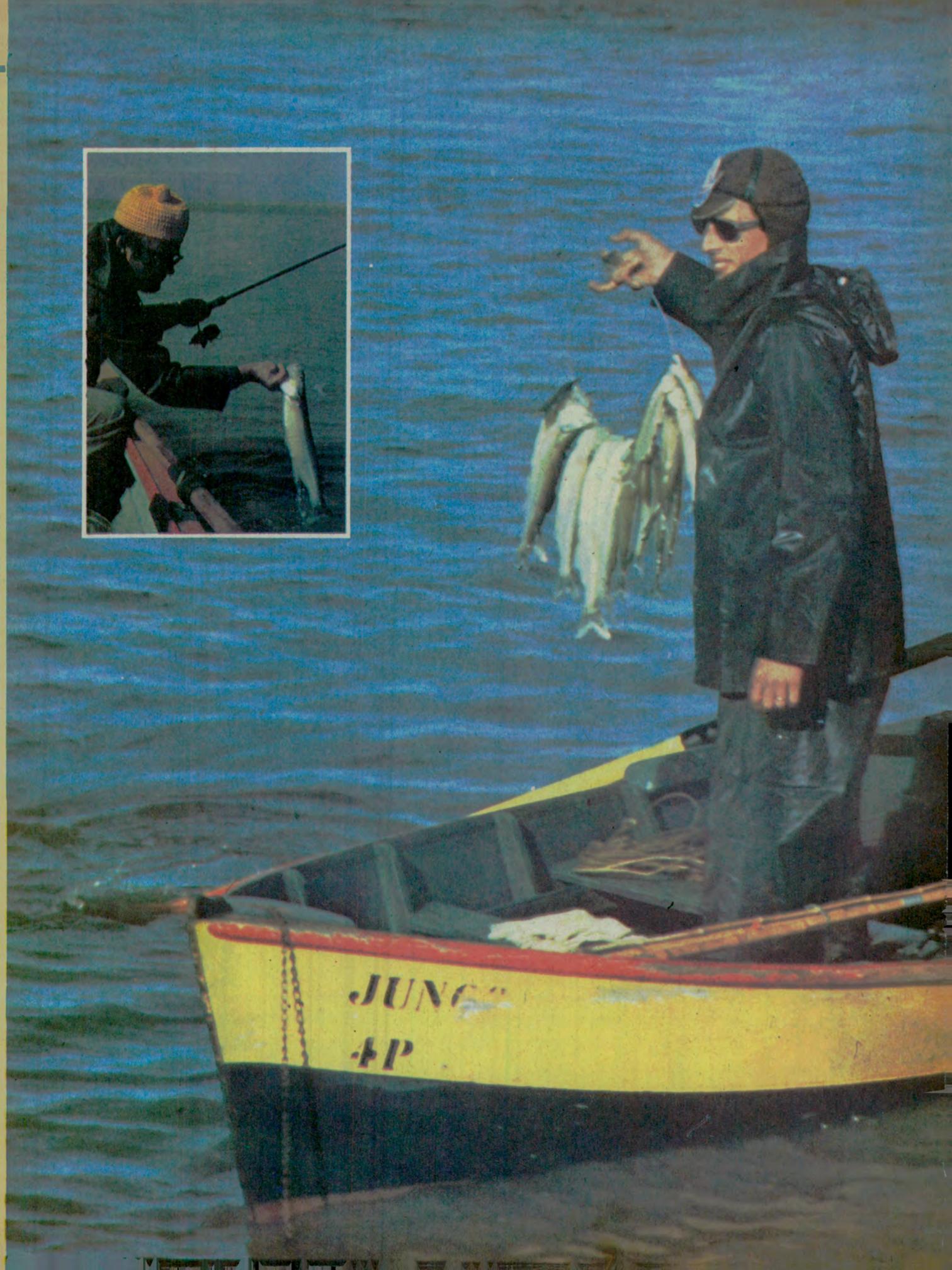
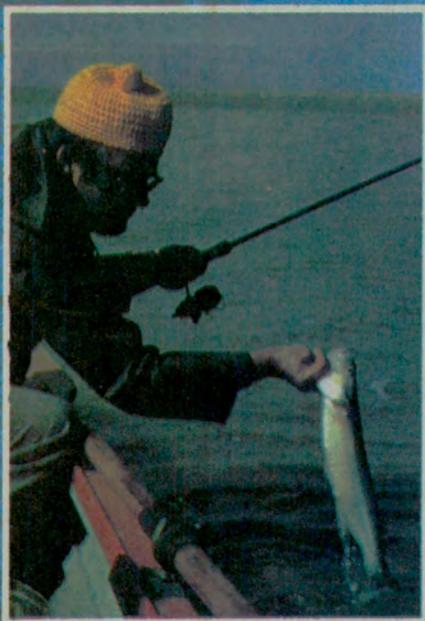
BERNARD COURGE



ASESORAMIENTO JURIDICO GRATUITO A LOS SOCIOS

- Seguro de automóviles en general
- Siniestros (Reclamos extrajudiciales ante Cías. aseguradoras)
- Compra de vehículos
- Impuesto a la venta de automóviles usados
- Turismo en general

CASA CENTRAL: AV. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As. - Of. ASESORIA JURIDICA 7º PISO



JUN 2
4P

Pesca del pejerrey

LOS SECRETOS DE LA LAGUNA

A punto de iniciarse la temporada del pejerrey, Nello Principi —uno de los mayores especialistas en este tipo de pesca— descubre para los lectores de AUTOCLUB algunos de los velos que suelen ocultar aspectos de cuyo conocimiento depende, más de lo que se cree, el éxito o el fracaso de una jornada.



AL embarcarnos en un ambiente palustre (lagunas, lagos), lo primero que debemos establecer es la dirección del viento, porque como el bote siempre debe encararlo de proa al ser fondeado, ese factor tiene mucha importancia en la elección de las boyas. Si el viento sopla del cuadrante sur (SO, S, SE), el color más indicado para las boyas es el negro, pues las de tonos claros (blancas, amarillas, anaranjadas) no alcanzarán a verse debido al reflejo del sol en el agua. No basta tampoco con ver las boyas; deben *dominarse* con la vista, por dos razones: porque se destacará así cualquier pique, por tenue que sea y porque no se producirá cansancio visual en el pescador.

Por lo contrario, en los días nublados son más visibles las boyas negras y las de colores fluorescentes, sople el viento del cuadrante que fuere. En cambio, cuando los vientos provienen del cuadrante norte (NO, N, NE) la visibilidad de las boyas es mucho mayor, pues el bote presenta la proa al sur. En consecuencia, las boyas se iluminan más y resultan más visibles que las negras.

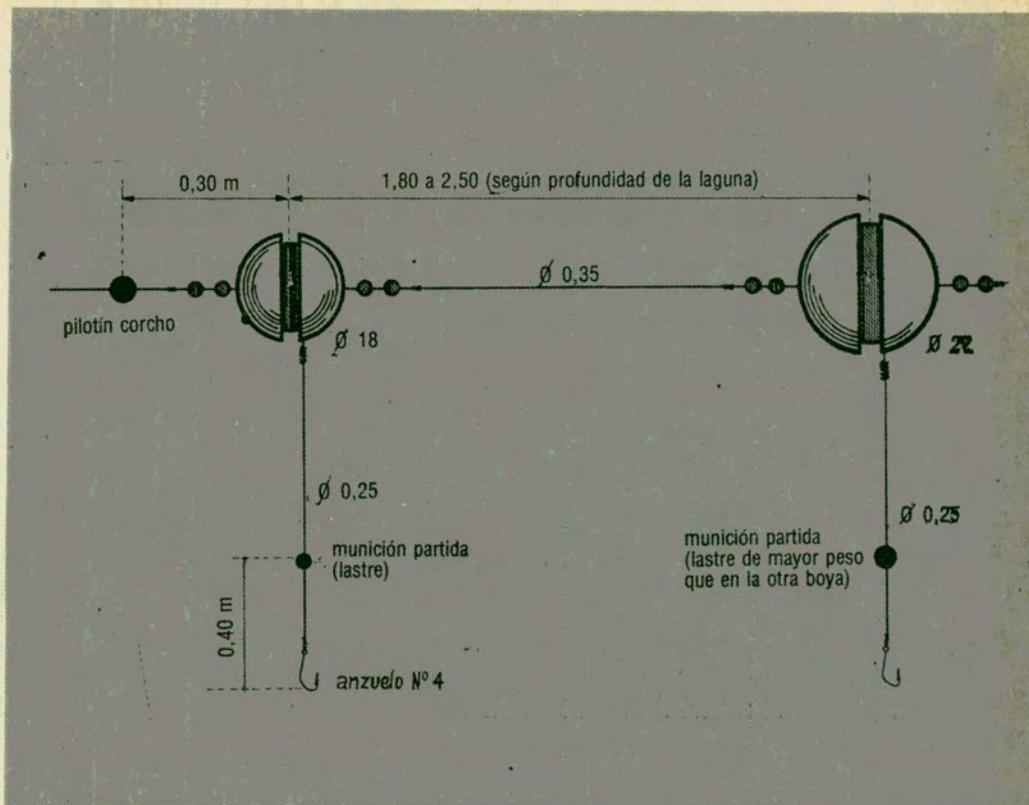
Hago este comentario acerca del color de las boyas, para insistir en que es conveniente utilizar las de tonos claros. Según mi experiencia, los colores claros contribuyen a llamar la atención de los peces, que se acercan más a las líneas, con lo cual son mayores las posibilidades de pique. No se puede dar una explicación científica de este hecho, pero cualquier aficionado ducho en esta pesca puede corroborar mi teoría: los colores claros y vivos llaman la atención de los peces.

Debe aclararse que cuando la pesca a flote se está efectuando a más de 45 centímetros de la superficie, el color de las boyas no tiene ninguna relevancia —en lo que al pez respecta—; en tales casos, deben usarse aquellas que el pescador visualice mejor.

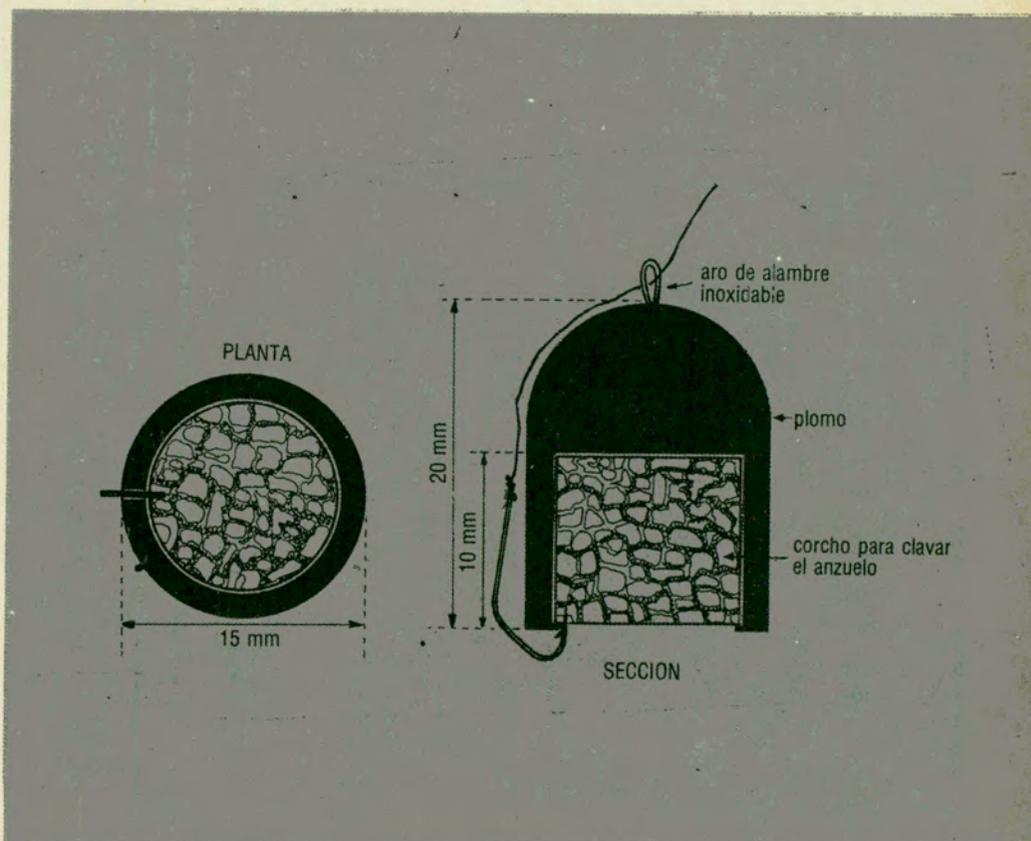
LOS APAREJOS

La línea o aparejo se compone de tres boyas: la trasera (o sea la más cercana al pescador), la del medio y la puntera. Cuando se produce el pique en la trasera o posterior, el "cañazo" debe ser corto y dado con un simple golpe del antebrazo; cuando ocurre en la boya del medio, debe ser un poco más largo; si el pique se da en la puntera, debe hacerse un movimiento de arreo. Nunca debe darse en forma brusca y sin control; el golpe tiene que llegar en forma precisa, pues es para clavar la pieza, nada más. Si ésta fuere grande, será cuestión de tiempo cansarla y subirla al bote mediante una redcilla de mano.

La profundidad de las brazoladas varía con las condiciones ambientales y depende de diversos factores: claridad de las aguas, grado de marejada, estado del cielo (despejado, etc.). Desde luego, estas reglas no son rígidas y corresponde al pescador sacar conclusiones a medida que transcurre la jornada. Por lo general, cuando hay marejada fuerte el pejerrey navega más cerca de la superficie y la profundidad puede variar de 25 a 35 centímetros. Acerca de este aspecto es común que el principiante deduzca lo contrario. Cuando el día está nublado, también tiende a subir; en cambio, cuando hay poco



Aparejo de dos brazoladas que preconiza el autor basado en experiencias.



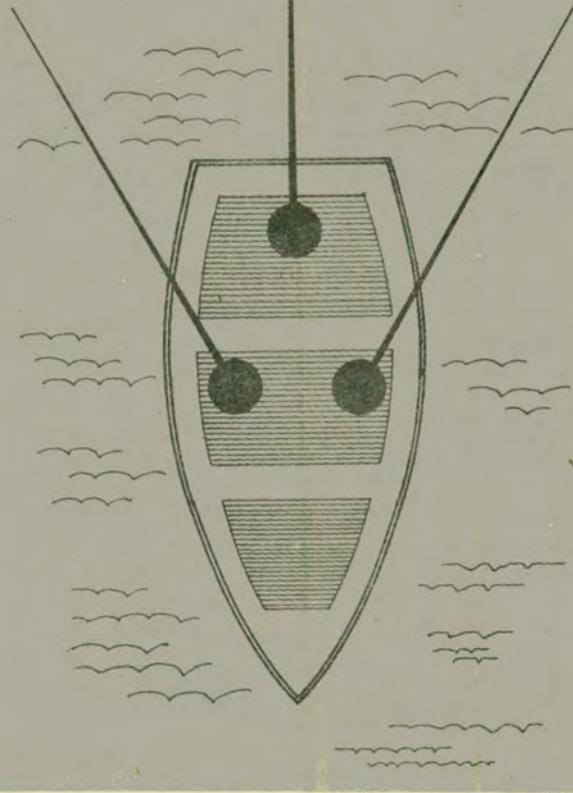
Esquema de la plomada sonda que utilizan los pescadores cordobeses en sus lagos.

viento y el agua es cristalina deben profundizarse las brazoladas. Como no hay una definición ni regla concreta que le permita guiarse, el aficionado debe hacer sus observaciones en el mismo terreno de pesca, comenzando por sondear a distintas profundidades para descubrir la que más rinde y situar las otras brazoladas en ella.

LA CAÑA

Me referiré en forma muy somera al tipo de caña más funcional para la pesca en lagunas cuando el pique se da a fondo, como acontece en estos últimos años, es decir, cuando se emplean líneas de dos boyas con brazoladas largas. Hemos comprobado que para pescar a ras del fondo no responde ampliamente la caña que usamos para la línea común con bajadas de hasta 60 centímetros. Para pescar francamente a flote la caña puede ser liviana y de acción de punta (es el tipo que siempre hemos empleado) o también la de fibra de vidrio, que prácticamente ha reemplazado a las de fibra natural. Pero para la línea de brazoladas largas y en general pescando cerca de la embarcación, es la conveniente que la caña sea más rígida y de acción parabólica, no que flexione solamente la punta, y la clavada debe hacerse con mayor suavidad. La caña más blanda tiene el inconvenien-

Posición que deben adoptar los ocupantes del bote para no molestarse entre sí.



te de que al levantar las piezas aún no cansadas y con la plenitud de sus energías —precisamente porque se traen de muy cerca— la punta de la caña se flexiona demasiado por los brincos del pez y se torna difícil cobrarlo. Por lo contrario, cuando se clava lejos, la pieza llega cansada al lado del bote y se levanta sin problemas.

ESCENARIO CAMBIANTE

La pesca en ambientes palustres siempre obliga a hacer conjeturas debido a las variantes que ofrece. Hoy en día, de poco sirve comentar lo que sucedía hace años o la última temporada, porque el pique cambia de una jornada para otra, a veces en horas.

Hay épocas en que el pique tiende en darse a profundidad, especialmente en los días de calma chicha y aun en los de vientos leves. En las lagunas del sistema de las Encadenadas —del que Chascomús forma parte—, cuando están muy bajas, sugiero que en lugar de pescar con líneas de dos boyas, con brazoladas de 1,40 m, se lo haga con aparejos de tres boyas, separadas a 1,45 m una de otra; esto siempre y cuando la caña tenga un largo mínimo de 3,80 m, para poder accionar bien al cobrar las piezas. Un anzuelo más vale la pena cuando el pique es escaso y da tiempo para accionar, por lo menos hasta que aumente el nivel del agua, porque pasando de 1,80 m creo que será prácticamente imposible utilizar tres boyas; tendremos que apelar a líneas de dos, que funcionan muy bien a esa profundidad y a otras mayores.

Cabe aclarar que cuando se colocan dos metros de nylon en una boya de 15 ó 18 milímetros, por ejemplo, la canaleta de aquella no puede alojarlo todo. En consecuencia, se le envuelven sólo 50 ó 60 cm, que son los que servirán para alargar o acortar la profundidad de los anzuelos; el resto queda sin enrollar.

PLOMADA SONDA

El croquis que acompaña esta nota corres-

• EQUIPO DE PESCA: Caña fibra de vidrio 2 tramos, empatilladuras de hilo matizado (Japan), herrajes de bronce, garantía. Reel frontal 2 posiciones, sistema de recuperación automático. Nylon, rotores, perlitas, anzuelos, líneas y caja.

• CAÑA FIBRA DE VIDRIO: telescópica para pejerrey 4 tramos, mango corcho, pasajillos telescópicos con tabla para medición de peces, empatilladuras hilo poliamídico (U.S.A.), armado Julio Esquivel, totalmente balanceada garantía total de por vida.

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.

\$ 9.999.

\$ 34.999.

Solicite catálogo de obsequio e informes sobre nuestro carnet de descuentos

PEZCALANDIA: Paraná 59 - Capital Federal
ENVIOS EN EL DIA A TODO EL PAIS



REMOLQUE PLEGABLE

Carga útil 330 Kgs. Velocidad sin límites. Se guarda en 10 cm arrimado a una pared transformado en mueble.

Precio indicativo (remolque) \$ 275.000

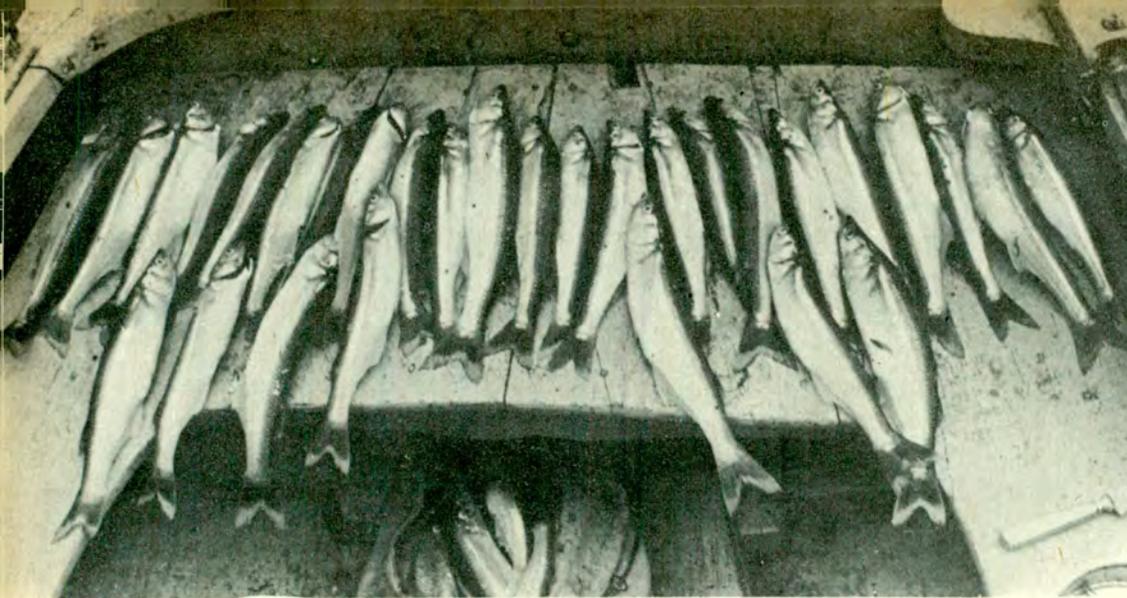
PRA-DE-RA

Fábrica, exposición y ventas:

Av. TISCORNIA 985 - SAN ISIDRO (Puerto).

Carpas estructurales de 2 y 3 dormitorios modernos diseños y alta calidad.





ponde a un tipo de plomada "sonda" que sirve para tomar la profundidad del lugar con la misma línea, sin necesidad de utilizar un metro o medir sondeando con el remo. Esta plomada la utilizan los pescadores en los lagos de Córdoba y además de simple es

muy práctica, pues el anzuelo se pasa por el aro, se pincha en el corcho de la cara inferior y se fondea. De este modo se toma la profundidad con toda precisión con cada uno de los anzuelos y es cuestión luego de subir lo que el pescador estime necesario hasta en-

contrar el pique del momento.

También debe recordarse que cuanto más profundo se pesque, más sutiles deberán ser los elementos, sobre todo las boyas, para que opongan el mínimo de resistencia (no deben tener más de 18 mm de diámetro). Por lo demás, siempre serán visibles, puesto que esta pesca se practica cerca del bote.

RAREZA EN PIQUE A FONDO

Claro que todos los días descubrimos algún capricho más en las costumbres de los peces, en contraposición con lo afirmado en el párrafo anterior. En un torneo nacional realizado en Chascomús sucedió una "rareza", si así se la puede llamar. Que el peje-rrey pique a fondo no es raro en ese ambiente en estos últimos años, pero siempre cerca de la embarcación, a uno o dos metros o debajo mismo de ella, como antes dijimos. Pero en esta ocasión los piques a fondo se sucedieron a bastante distancia del bote.

Después de cada concurso —que es donde más conclusiones se obtienen— los participan-

tes refieren la técnica que han empleado, dónde han obtenido más piques, si a 50 o a 80 centímetros, lejos o cerca del bote, en qué horario, cargando mucho o poco el anzuelo, si el pique fue franco o sutil, etcétera, etcétera. Ese día los aficionados que obtuvieron mayor cantidad de piezas coincidieron en que el pique se produjo a ras del fondo y con mucha mayor frecuencia en el anzuelo puntero. Por esto, a medida que transcurrían las horas debieron efectuar lances más largos. Algunos atribuyeron el fenómeno a que la profundidad de las brazoladas difería y las cotejaron, comprobando que no era así, por cuanto todas tenían el mismo largo.

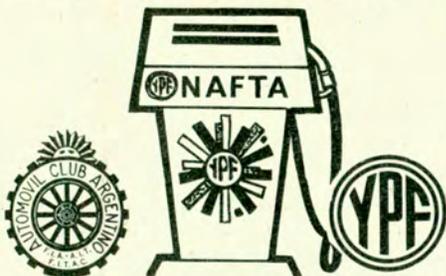
En realidad, esta variante fue una novedad para los pescadores experimentados y llegamos a la conclusión de que, de allí en adelante, necesitaríamos confeccionar una "herramienta" más para cuando el pique se da a profundidad y no cerca del bote. Esta simple perc interesante modificación consiste en adicionar más peso a la punta para obtener mejor alcance en los lanzamientos.

Para ello se cambia la boya puntera por una más grande; pero como ésta tendrá mayor sustentación —o flotabilidad—, será preciso lastrarla con plomo para hacerla más sensible a cualquier "toque", que es lo que más importa cuando se pesca abajo. Este lastrado, a su vez, permite obtener con menor brusquedad la distancia adecuada sin que se "desarme" la carnada al lanzar.

NELLO PRINCIPI

**Hay una gran forma
de asegurarse
pureza y calidad
en combustibles..**

**¡CARGANDO NAFTA EN LAS
DEPENDENCIAS DEL
AUTOMOVIL
CLUB ARGENTINO!**



**¡Un seguro de pureza
en combustibles y
lubricantes Y.P.F.!**

ERIGIRASE EL MONUMENTO AL HEROE SALTEÑO

A principio de siglo se dieron los primeros pasos para dotar a la Capital Federal de un monumento que honrase al heroico defensor de la frontera norte en las luchas por la Independencia. Transcurridas varias décadas, por fin se concretará el proyecto en un hermoso predio de la zona de Belgrano.

EL 7 de diciembre último la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires dictó una ordenanza en la cual se estableció el lugar en que será emplazado el monumento al general Martín Miguel de Güemes. Concretó esa disposición un viejo anhelo de los salteños y también de aquellos que, sin ser nativos de esa provincia, sienten el impulso de ver honrados en el bronce a nuestros héroes, a esos paladines que consagraron su vida al servicio de la patria, aun a costa de sus vidas.

Culmina así una larga serie de gestiones iniciadas a comienzo de siglo y que tuvieron su primer paso en la Ley Nacional N° 5689, sancionada en el año 1908, además de otro proyecto aprobado en 1948, que incluía la realización del monumento en el presupuesto de 1949.

Ahora, la estatua ecuestre del general Güemes será emplazada en el predio comprendido entre las avenidas Lugones y Figueroa Alcorta y las calles La Pampa y la prolongación de Juramento. Constituye este lugar uno de los más adecuados, ya que el terreno tiene allí pequeños desniveles y buena forestación, lo cual permitirá destacar la figura del



Monumento a Güemes en la ciudad de Salta, inaugurado en 1931. Muestra al héroe en actitud de otear el horizonte. Tanto el grupo ecuestre como los bajo relieves de bronce que sirven de ornamento a los costados de piedra, fueron fundidos en el Arsenal de Guerra Esteban de Luca.

prócer en un armónico entorno natural.

La piedra fundamental, colocada originalmente en la plaza que lleva su nombre, y que se encuentra entre las calles Medrano, Salguero y Mansilla, será trasladada al lugar indicado el 17 de junio próximo, en ocasión de conmemorarse otro aniversario de la muerte del heroico general Güemes.

Este monumento será una réplica exacta de su

original, emplazado en la capital de Salta, al pie del cerro San Bernardo.

Las dimensiones de la réplica serán proporcionadas al lugar en que se levantará el monumento que, por otra parte, conservará todas las características de su original. Su basamento será construido con piedras traídas de su provincia natal y de la de Jujuy.

Para llevar a cabo esta empresa, el gobierno de la provincia de Salta designó una Comisión Pro-Monumento a Güemes en la Capital Federal, la cual tendrá por finalidad planificar y realizar todas las gestiones necesarias ante los poderes públicos, los medios educativos, eclesiásticos, castrense y culturales.

Esa Comisión está constituida por representantes de las provincias de Salta y Jujuy, residentes en la ciudad de Buenos Aires, y está integrada de la siguiente forma: presidente: gobernador de la provincia de Salta, capitán de navío (RE) Roberto Augusto Ulloa; delegado del gobernador de Salta en la Capital Federal, presidente alterno: *escribano* Federico G. Camauer; vicepresidentes: *doctor* Ricardo E. Aráoz, *brigadier* Conrado Armanini, *coro-*

nel Oscar Flavio Gómez García, *contraalmirante* Juan Carlos Frias y *comandante general* Juan Carlos Genovese; *secretario general*: coronel (R) Vicente San Román; *prosecretario*: señor Lucio López Serrey; *tesorera*: señora Cristina Guzmán de Andreussi; *protesorero*: coronel Raúl E. Di Pasquo; *vocales*: *doctores* Jorge Zenarruza y Carlos Busignani, *ingeniero* Leonardo Monneret de Villars, señor Martín Gómez Rincón y coronel (RE) Emilio A. Biddondo. ●

ESTAMPILLAS

OFERTA ESPECIAL - LISTA N° 5
Precios válidos hasta el 15 de julio de 1978

100 dif. Animales	\$ 2.300.-
25 dif. Autos	\$ 600.-
200 dif. Caballos	\$ 8.000.-
25 dif. Cosmos	\$ 470.-
200 dif. Deportes	\$ 5.500.-
25 dif. Desnudos	\$ 650.-
25 dif. Fútbol	\$ 650.-
100 dif. Ins/Mari	\$ 4.100.-
200 dif. Pájaros	\$ 7.500.-
400 dif. Arte/Pint.	\$ 25.000.-
100 dif. Alem gde	\$ 2.450.-
100 dif. Arab gde	\$ 2.300.-
300 dif. Argentina	\$ 1.800.-
150 dif. Caribe g.	\$ 6.400.-
100 dif. Colombia	\$ 1.600.-
90 dif. Corea g.	\$ 4.000.-
50 dif. Israel	\$ 3.100.-
100 dif. Rumania	\$ 1.850.-
20 dif. Sudáfrica	\$ 350.-
1.000 dif. Univers.	\$ 6.000.-

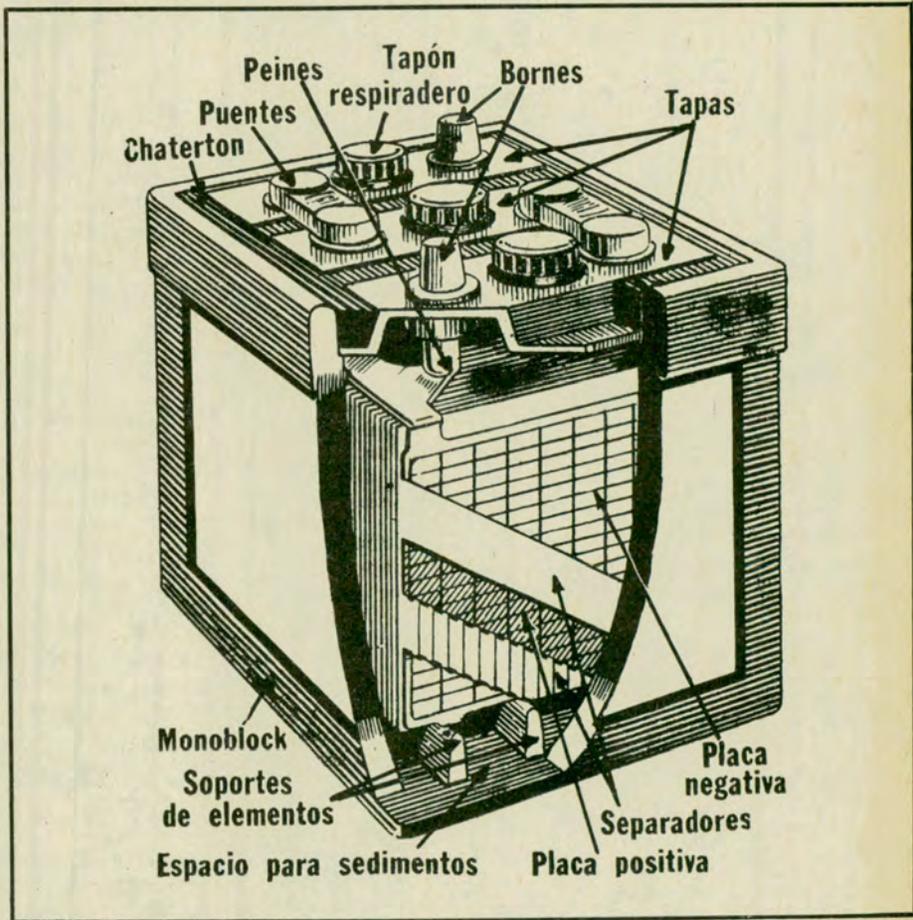
Agregar \$ 500.- para gastos de envío CERTIFICADO. Compras superiores a \$ 12.000.-, envío GRATIS. Pagos en cheque o giro sobre Bs. As. Compra mínima \$ 2.000. Si no la recibí, solicite su lista N: 5.

FILATELIA AUSTRAL
Casilla 42 (1640) Martínez

LA BATERIA

Organo esencial en todo coche, el acumulador de electricidad o batería requiere algo más de atención de la que suele prestarle la mayor parte de los usuarios, pues de su buen funcionamiento dependen la puesta en marcha, las luces y otros artefactos diversos que contribuyen al confort y a la seguridad del automovilista.

ESTA "usina" del sistema eléctrico del automóvil es generalmente descuidada por los usuarios de automóviles; casi siempre se la recuerda cuando está en agonía o por lo menos cuando comienza a tener algún achaque, lo que por regla general sucede en la estación invernal. El descuido es múltiple, pues no sólo agregándole agua destilada se cuida la batería. Hay otros aspectos muy importantes por cierto: motores que no están a "punto" y por lo tanto tardan más de lo correcto en arrancar; bornes y cables sulfatados; los que no saben cuánto carga el alternador porque no tienen reloj indicador (sólo tienen luz testigo); instalación eléctrica en malas condiciones de aislación, etcétera. A todo esto podemos agregar que a la pequeña "usina" los fabricantes de automóviles cada vez le han agregado más y más artefactos; término medio, dos docenas de lámparas, radio estéreo, encendedor, antena eléctrica, desempañador, etc., etc. y decimos etcétera, etcétera porque ahora también los hay con espejo exterior, techo corredizo, cristales y algo más que para comodidad del usuario tendrá que soportar, en cuanto a corriente eléctrica, la batería. Un acumulador de 12 vatios que es lo que usa todo automóvil moderno, dura, término medio, de 12 a 24 meses, si es mantenido como corresponde. Después de este lapso comienza a descomponerse químicamente por la formación de sulfato de plomo, efecto de la reacción productora de electricidad sobre las placas (de plomo esponjoso). Tal situación, algunas veces se remedia en forma transitoria con una "carga" que disuelve el



En este corte de un acumulador, se aprecian todos sus elementos constitutivos.

sulfato por combinación de hidrógeno del agua del electrolito, restituyendo a ésta ácido sulfúrico. Así, queda nuevamente en condiciones de cumplir sus fines específicos, pero su vida útil está por extinguirse. Entre los muchos factores mecánicos que contribuyen al agotamiento del acumulador, se pueden señalar: fisuras en la caja,

producidas por golpes y a veces por hinchazón, debido a la excesiva formación de hidrógeno y obturación de respiraderos; "cables pelados" que hacen contacto a masa; aflojamiento de terminales; bornes rotos y su consecuente sulfatación. Todos estos factores son inherentes a la batería, pero existen otros inducidos por defectos

de funcionamiento de algunos elementos del sistema eléctrico del automóvil que gravitan negativamente en la vida del acumulador. Entre otros: fallas del alternador o dinamo, que pueden deberse a un colector sucio, carbones o bujes en mal estado, quemadura de la bobina; desperfectos en el regulador de voltaje; cortocircuitos en algún punto del sistema eléctrico.

Mencionadas las principales causas que provocan el agotamiento de la batería, digamos que se pueden adoptar algunas medidas tendientes a su cuidado y preservación. Resulta básico el control del nivel del electrolito, que tiene que cubrir totalmente las placas: no menos de 5 mm sobre el borde superior. Este control debe efectuarse cada 8/10 días en baterías de 35 a 55 amperios/hora. En verano, debido al calor ambiente, es prudente su control cada 8/10 días, debido a la evaporación del electrolito a través de los orificios de ventilación, lo que obliga a agregarle agua destilada; al hacerlo, conviene no derramar el líquido ni rebalsar los orificios, pues el agua saldrá mezclada con ácido sulfúrico, el que atacará soportes, cables, terminales, etc. Los tapones tienen orificios de ventilación para que pueda salir el hidrógeno producido por la reacción química, por lo tanto debe mantenerse los destapados para evitar acumulaciones gaseosas que en muchos casos deforman la caja de la batería, sobre todo en la parte superior. Debemos verificar la firmeza de la fijación de la batería a su soporte para evitar que las vibraciones aflojen los terminales y se perjudiquen los bornes. Por lo menos tres veces por año es bueno aflojar los terminales y limpiar los bornes con un trozo de tela esmeril; la misma operación debe efectuarse en el interior del terminal para que haya buen contacto. Si existe acumulación de sulfato de plomo, previamente se lo puede quitar con agua muy caliente y luego pasar el esmeril. También es necesario el control de la densidad del electrolito: se efectúa con un instrumento muy simple, llamado densímetro. Se trata de un tubo de vidrio con un flotador y una pera de goma para absorber el líquido. Una escala graduada nos indica el estado de la batería: la cifra 1300 significa carga completa; 1250 señala media carga, y 1150 que está descargada.

En este último caso y siempre que el estado de conservación lo permita, se puede recargar en dos formas: lenta y rápida; esta última no es recomendable y, de tener que hacerlo, es prudente que se haga lo más despaciosamente posible.

La mayoría de los automóviles no vienen equipados —como antiguamente— con amperímetro para indicar la carga producida por el alternador, sino que traen una luz testigo, que se enciende cuando la carga es insuficiente; por tal mo-

tivo, es bueno, de vez en cuando, controlar la carga de la dinamo o del alternador en un taller especializado, para saber si está dentro de los valores normales (15 a 25 amperios). En conocimiento de estas recomendaciones y considerando el alto costo de los acumuladores, a cuidar el bolsillo. Recuerde: con muy poca molestia usted puede obtener de su acumulador una vida útil razonablemente prolongada.

GOLIARDO DONDERO

El peligro de ser un 'desenfrenado' y como evitarlo.



"Los desenfrenados" no son sólo los que manejan a 120.

Son también los que chocan a 40. Por qué? Por no hacer revisar los frenos periódicamente o por usar repuestos de mala calidad.

Cada 10.000 Kms., dígame a su mecánico que controle el fluido, los caños, cubetas, bombas y cilindros de rueda. Y si tiene que cambiarle alguna pieza o renovarle el fluido, pídale WAGNER LOCKHEED, la marca que evita accidentes en el mundo entero.



SEGURIDAD TOTAL EN FRENOS.

**SOLO A
SUSCRIPTORES
CON
\$6.250.-**



Hágale un lugar en su casa a Einstein y sus colegas.

6 tomos de 23 x 28 cm
1440 páginas a todo color en
papel ilustración
5000 ilustraciones en colores
720 artículos temáticos
16000 vocablos profundizados

Einstein ya tiene un destacado lugar en el mundo de la ciencia.

Y como él, tantos otros científicos y estudiosos que nos legaron los más preciosos secretos de la ciencia y la técnica.

Ellos abrieron el camino para que nuevos investigadores pudieran realizar descubrimientos que han hecho progresar a la humanidad en todos los campos.

Los hallazgos del mundo tecnocientífico, en 43 MATERIAS, están reunidos hoy en una enciclopedia

excepcional: ALFACOPEDIA. Sólo ALFACOPEDIA, preparada por un equipo de especialistas de prestigio universal, podía condensar en 6 TOMOS tan maravillosa información. En ALFACOPEDIA encontrará todos los secretos del universo a un precio que haría sonrojar al mismo Einstein. Ya está a su alcance el fabuloso mundo del conocimiento. Hágale un lugar en su casa. Esta es la mejor oportunidad de demostrar su propia sabiduría.

EXCEPCIONAL OFERTA

6 TOMOS
+ 1 TOMO SORPRESA

= 7 TOMOS

**EN ENCUADERNACION
DE LUJO**

**MAGNIFICAMENTE
IMPRESOS**



**SOLO A
SUSCRIPTORES
CON
\$6.250.-**



Otro impacto editorial
con el respaldo de
CUANTICA EDITORA S.A.

Diálogo / Artesana / Topo Gigio
Decormundo / Burda / Baby Books
Alfatemática / Ciencia Joven

En exhibición: 25 de Mayo 596, Piso 20

El lugar de Einstein y sus colegas: su biblioteca

Toda la información que encontrará en ALFACOPEDIA significó un trabajo de investigación de destacados Profesores de diversos países, especialistas en sus respectivas materias. Un trabajo que significaría en tiempo, años y años de estudios.

ALFACOPEDIA acerca a usted la más extraordinaria enciclopedia de información universal, brindándole la posibilidad de obtener en segundos los conocimientos que en toda una vida difícilmente hubiera podido acumular.

Edición en castellano dirigida
por Nicolás J. Gibelli.

Y UN LIBRO SORPRESA!

A todos los compradores, al cancelar la operación se les entregará sin costo adicional alguno, el Libro Sorpresa "Hágalo Usted Mismo", compuesto de 128 páginas en colores, impresas en papel ilustración, con 100 experimentos y modelos para poner en práctica los conocimientos adquiridos con ALFACOPEDIA.

ALFACOPEDIA

CON EL RESPALDO DE CUANTICA EDITORA S.A.

GARANTIA:

CUANTICA EDITORA S.A. devolverá el importe pagado en caso de no estar Ud. conforme con la obra, dentro de los 10 días de recibida.

ALFACOPEDIA. ¿Quiénes la hicieron?

Profesor Sir BERNARD LOVELL.
De la Orden del Imperio Británico.
Doctor en Ciencias, Miembro de la Sociedad Real (Gran Bretaña).
Profesor F. JAMES RUTHERFORD.
Licenciado en Ciencias de la Educación.
Miembro de la Academia de Educación de los Estados Unidos (Estados Unidos).
Profesor A.H.R. COLE. Doctor en Filosofía.
Miembro del Real Instituto Australiano de Química. Miembro de la Academia Australiana de Ciencias (Australia).
Y un frondoso grupo de colaboradores pertenecientes a las universidades más prestigiosas de los Estados Unidos e Inglaterra.

¡SOLO A SUSCRIPTORES!

Gracias al éxito obtenido en el lanzamiento de este nuevo sistema de ventas, CUANTICA EDITORA le ofrece esta oportunidad con una NUEVA OFERTA, a PRECIO FIJO.

Este sistema de SUSCRIPCIÓN tradicional en países avanzados permite disminuir costos y gastos de manera sustancial, ofreciendo en venta sólo una CANTIDAD LIMITADA para sus SUSCRIPTORES, sin el oneroso financiamiento de stocks, eliminando intermediarios y riesgos comerciales corrientes.

Desco recibir en mi casa la Enciclopedia

ALFACOPEDIA

Nombre:
Dirección:
Localidad: Provincia:
Teléfono: Código Postal:

Con el 54% de descuento, mediante cheque/giro N° adjunto por \$ 9.250 y 7 cuotas mensuales de \$ 6.250 c/u, incluidos gastos de envío y contrarreembolso, que pagará al correo al recibir cada uno de los 7 tomos que integran la oferta.

Con el 50% de descuento, en 7 cuotas mensuales de \$ 7.740 c/u, incluidos gastos de envío y contrarreembolso, que pagará al correo al recibir cada uno de los 7 tomos que integran la oferta.

Al contado, con una bonificación adicional de \$ 15.000, pagando al correo al recibir los 7 tomos \$ 30.000 más \$ 5.000 por gastos de envío y contrarreembolso.

Pago anticipado, con un descuento adicional de \$ 2.000. Adjunto cheque/giro N° por \$ 30.000 incluidos gastos de envío.

Marque con X la forma de pago que prefiere. Ya están incluidos los gastos de embalaje.

El precio tendrá vigencia por 30 días.

Importante: Cheques o giros a la orden de Cuantica Editora S. A.
Ap. Esp. 194 C.C. 1000 Cap. Fed.

autoclub informa

NUEVO DIRECTOR GENERAL DE FIAT CONCORD

La empresa Fiat Concord SAIC tiene un nuevo director general. Ha sido designado para desempeñar tales funciones el doctor Pablo M. Sabatini, quien sucede en el cargo al doctor Renato Dogliotti, que pasó a desempeñar otra importante misión en Italia.

El doctor Sabatini asumió formalmente la Dirección General el 30 de marzo último. Tiene 42 años de edad, es doctor en ciencias económicas y comerciales y ejercía an-

teriormente la Dirección de Finanzas Externas de Fiat S.p.a. de Turín.

Fue, hasta 1976, director financiero de Snia Viscosa S.p.a., donde trabajó junto al doctor César Romiti, actual administrador delegado de Fiat S.p.a.

En el ejercicio de sus funciones visitó en varias oportunidades a nuestro país.

El doctor Sabatini se graduó en la Universidad de Pisa y presentó su tesis doctoral en la Universidad de Bari.



EL MEJOR COCHE DE 1977 EN ESPAÑA

Los periodistas especializados en automovilismo de España eligieron como mejor coche de 1977 el modelo Chrysler 150.

Esta selección —que se realiza anualmente— se hizo teniendo en cuenta confort, comportamiento, mecánica, seguridad, prestaciones, consumo y economía, y tiene por objeto distinguir al coche presentado en los últimos meses, que merece la máxima calificación.

Las encuestas de referencia se hicieron acudiendo a la prensa especializada para que juzgue las ventajas o inconvenientes de cada automóvil. El Chrysler 150 obtuvo 2.116 puntos y el segundo 2.035, una diferencia significativa.

Respuestas postales pagadas.

El franqueo será pagado por el destinatario.

CUANTICA EDITORA S.A.
Apartado Especial Nº 194
Correo Central
1000 Capital Federal

ASOCIACION AMIGOS DE LOS PARQUES NACIONALES

Con motivo de su 20º aniversario, la Asociación Amigos de los Parques Nacionales Perito Francisco P. Moreno promoverá muestras de fotografía, pintura y manualidades, giras, conferencias y otras actividades tendientes a difundir su lema: el conservacionismo. A tal efecto se ha constituido una comisión integrada por el ingeniero agrónomo Italo N. Constantino, presidente; Carlos Enrique Firpo, secretario, y doctora Violeta G. Shinya, y profesora Dora de la Torre, asesoras.

GUIA DE AVES ARGENTINAS

Con el patrocinio de la Asociación Ornitológica del Plata, está completándose una guía para la identificación en el campo de las aves argentinas. Su autor es el ornitólogo Tito Narosky y las ilustraciones —más de 400— pertenecen al dibujante especializado Dario Izurieta.

Esta obra, comenzada hace 5 años, es el resultado de la vasta experiencia de autor e ilustrador, y constituye un valioso aporte al conocimiento popular de las ciencias naturales. Aves Argentinas, una guía para el reconocimiento en el campo de la avifauna bonaerense y de la región pampeana, llena un importante vacío. Campamentistas, naturalistas aficionados, estudiantes, hombres de campo y amantes de la naturaleza en general, hallarán una obra eminentemente didáctica que responderá a las preguntas que cada uno se hace sobre los pájaros que nos rodean. Para cualquier información, dirigirse a la Asociación Ornitológica del Plata, 25 de Mayo 749, 2º piso, Capital. Teléfono: 32-8958. . .



MUSTANG II, EL MODELO "DISTINTO" DE FORD

La División Ford de Ford Motor Company presentó para 1978 un auto "distinto": el Mustang II.

Los cuatro modelos básicos del Mustang II: Cobra II, Ghia, 2+2 y Mach I, incorporan nuevos equipos opcionales y varias innovaciones de estilo para este año. La planta motriz estándar para todos los modelos es un motor de 2.3 litros con transmisión de cuatro velocidades sincronizadas. Son opcionales un motor V-6 de 2.8 litros, motor V-8 de 5.0 litros y transmisión automática SelectShift.

Los equipos estándar incluyen encendido electrónico, frenos de disco en las ruedas delanteras, dirección de cremallera y piñón y panel de instrumentos completo, incluyendo cuentavuelvas y amperímetro.

Entre los equipos opcionales figuran también accesorios para mujeres, tales como espejo iluminado incorporado a la visera, asiento de conductor ajustable en cuatro posiciones, sistema de iluminación para la entrada al coche y bandas de color distintivas para el exterior.

Motores CUANDO ME

En estos tiempos de "coyuntura" la manía de cambiar de auto cada dos o tres años se hace cada vez más hipotética. Pero esto no debe desalentarnos demasiado. Bástenos saber que no es necesario tirar el coche cuando dé señales de agotamiento motriz. La solución es muy simple: rectificar el motor; equivale a colocar uno nuevo.

ENTRE los tabúes aceptados sin análisis por la mayoría de los automovilistas, ocupa un lugar prominente la creencia de que la rectificación del motor supone algo así como la extremaunción para su vehículo: sería el último paso antes de tener que enviarlo a un depósito de chatarra. No es extraño, entonces, que siguiendo esta secuencia de ideas los dueños de autos muy trajinados procuren no llegar al extremo de "hacer motor". La actitud más difundida entre esas personas, es la de desprenderse cuanto antes del coche, aunque en esta operación pierdan más dinero del que sería aconsejable. Por supuesto que quienes obran así lo hacen por desconocimiento del tema. Por esto, creímos interesante aclarar el punto para los lectores de AUTOCLUB, particularmente ahora que los precios de los automotores justifican más que nunca todo lo que se haga para prolongar su vida útil.

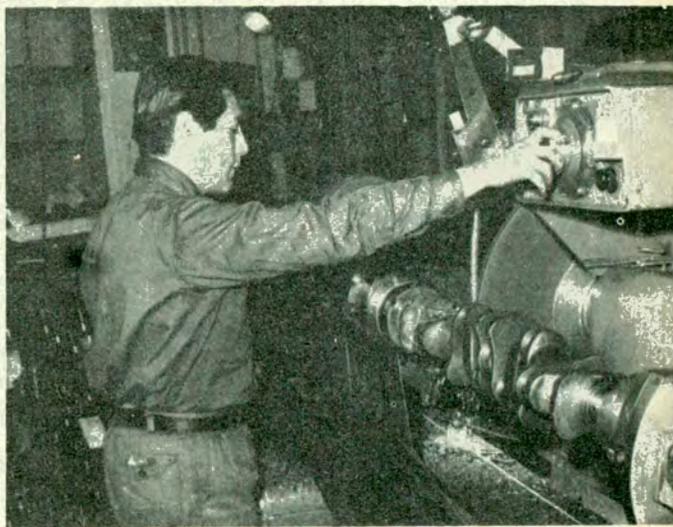
DESGASTE

Ante todo, es necesario que digamos unas palabras acerca del desgaste de la unidad mo-

triz, explicando en qué consiste.

El motor es un conjunto mecánico que se desgasta con el uso como consecuencia de los movimientos relativos de las piezas que lo componen, las fuerzas de rozamiento que se generan y las elevadas temperaturas producidas en la cámara de combustión. Por supuesto, este desgaste natural —insistimos— que provoca el uso se hace prematuro con el abuso o el mal empleo del coche. Por ejemplo, una de las causas que más acorta la vida media de un motor es el arrancar frecuentemente en frío. Téngase en cuenta que los automóviles de alquiler, que funcionan a una temperatura ideal —su motor no se detiene durante varias horas por jornada— duran mucho más que los vehículos particulares. Contrariamente, los coches más castigados son los de aquellas personas que por razones profesionales deben efectuar detenciones frecuentes y prolongadas que las obligan a apagar el motor y volver a arrancar en frío.

Como corolario del desgaste, las partes del

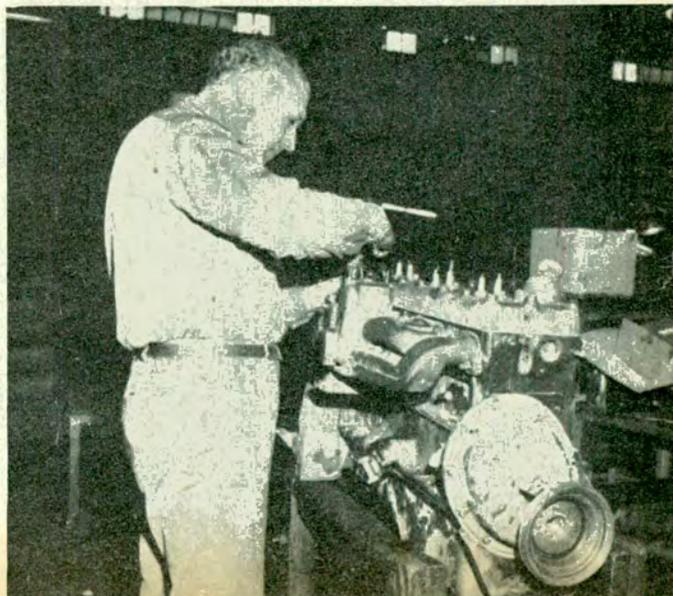


Aquí es un cigüeñal el sometido a maquinado.

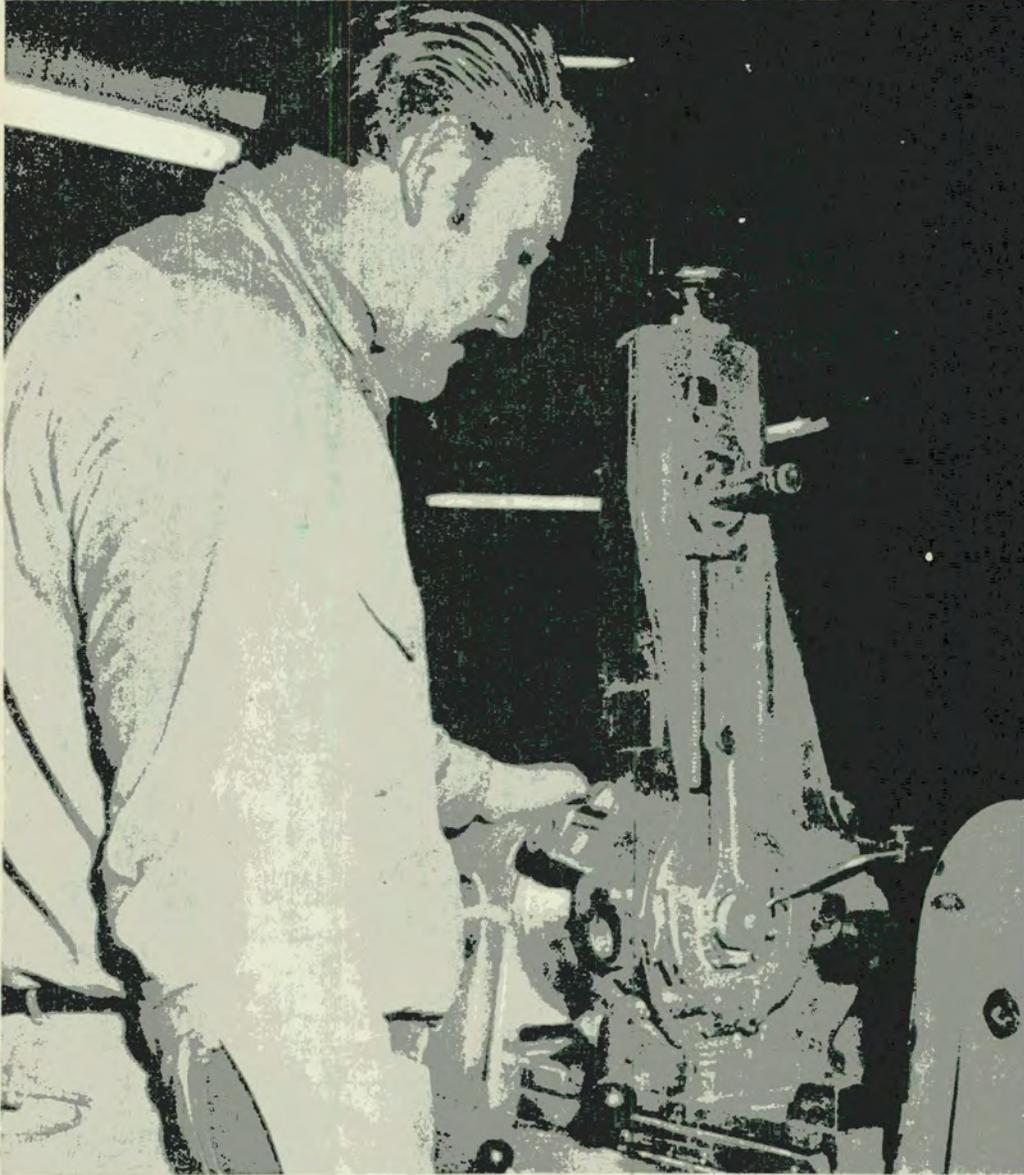


Armado de válvulas: tarea necesariamente manual.

Armado del motor: otra labor para las manos.



ENTRES A FALLAR...



Una biela durante el proceso de rectificación que se efectúa en moderna máquina.

motor sufren modificaciones en sus dimensiones originales y en sus formas y, en consecuencia, también se resiente el ajuste entre ellas. Entiéndase ajuste en la más pura acepción técnica y no en el sentido que se le da generalmente al término.

Aquí se impone una pregunta: ¿Cómo se sabe si el motor está sufriendo algún desajuste? Para ello contamos con una serie de síntomas: excesivo consumo de aceite, ruidos y golpes anormales (cigüeñal, pistones), burbujas de aire en el radiador, presencia de agua en el cárter del motor, son algunos de ellos. En estos casos, lo más atinado es consultar a un mecánico de confianza.

RECTIFICACION

La rectificación del motor tiene por objetivo principal restituir los ajustes relativos —entre sí— de las partes que lo constituyen. Para esto, es necesario el “mecanizado” de muchos componentes del motor y el cambio de algunos elementos o repuestos. Aclaremos aquí que por *mecanizado* se entiende la operación a que es sometida una pieza determinada (cigüeñal, por

PERIODO DE RODAMIENTO

El tratamiento a que debe someterse un motor rectificado no varía del que se da a uno recién salido de fábrica (5 Km). Las mismas observaciones se indican para la unidad motriz rectificada, por lo cual nunca estará de más un detenido repaso al manual de fábrica. Cubiertos los primeros 500 kilómetros debe cambiarse el aceite, y téngase en cuenta que en los motores recién rectificados no es aconsejable el uso de aditivos durante el período de asentamiento. También es conveniente el cambio de filtro de aceite en este período. En cuan-

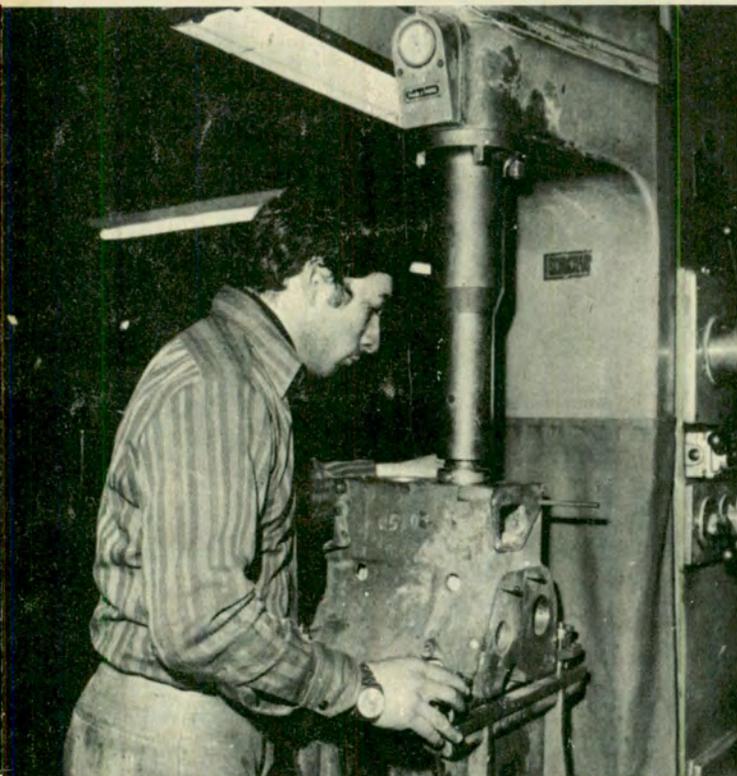
to a la velocidad, recordar que los primeros kilómetros se deben hacer a *marcha moderada*, sin sobrepasar los 60-70 kilómetros hasta no haber recorrido unos 3.000 km. Tampoco incurrir en el error de viajar siempre a *velocidad constante*. Los motores actuales requieren, para un buen asentamiento, *velocidades variables*, aunque sin pasar del referido tope (60-70 km). Una vez cumplidos los requisitos de esta etapa de rodamiento, podremos disfrutar del placer de manejar un auto nuevo, con un desembolso relativamente exiguo.

SERVICIO PUERTA A PUERTA

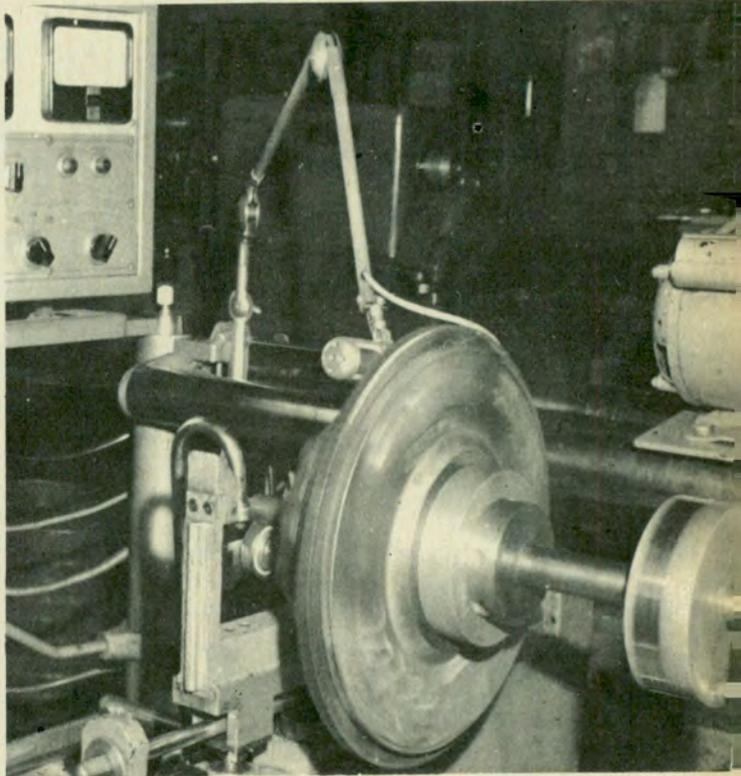
Las rectificadoras —al menos las más importantes— han perfeccionado sus servicios hasta tal punto que enviar un motor a rectificar no es más complicado que mandar la ropa a la lavandería. Disponen de vehículos acondicionados especialmente para el trans-

porte de motores —a veces, provistos de radioteléfono—, que retiran directamente del taller mecánico o del lugar que indique el interesado. Una vez rectificada, la unidad motriz es devuelta en ese mismo sitio y sólo resta que el mecánico la coloque en el automó-

vil y complete el armado. Todo el proceso puede ser realizado en el curso de una sola semana o poco más. Mientras el coche queda detenido, tendremos oportunidad de efectuar las reparaciones que precise en carrocería (chapa y pintura, por ejemplo), tapizado, suspensión, etcétera, etcétera.



Rectificación de cilindros: se siguen normas precisas.



Balanceo del volante del motor: requiere delicada precisión.

ejemplo), a la cual se le modifican las dimensiones originales. Así, en el caso de un eje, un proceso de rectificación hace que su diámetro se reduzca; si se trata de los cilindros del motor, el mecanizado consiste en aumentar su diámetro interior, con el propósito de corregir los desgastes que producen los aros y, además, dejarlos perfectamente cilíndricos, eliminando toda ovalización y toda conicidad.

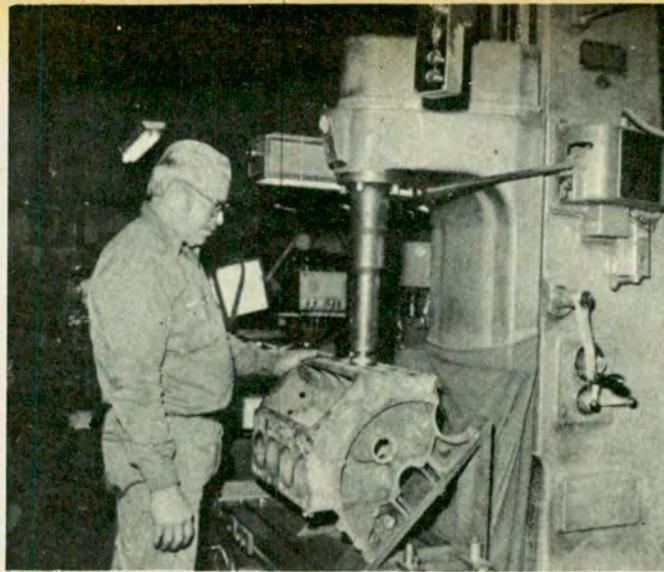
Desde el punto de vista conceptual, podemos concluir que la rectificación de un motor consiste en restituir las for-

ALGO MAS QUE AUTOMOVILES

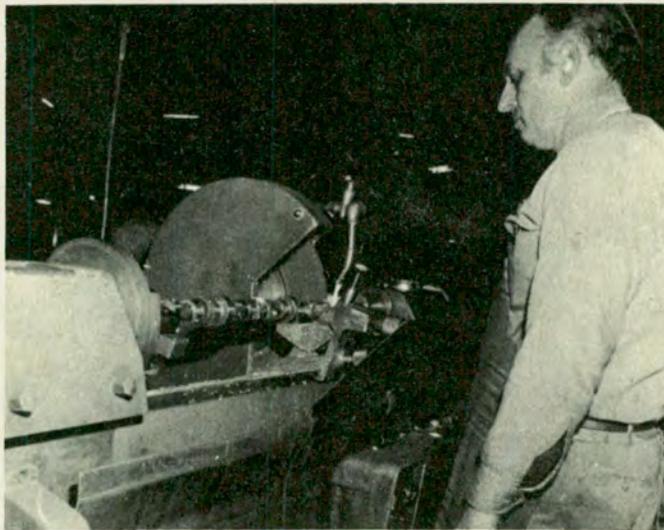
La evolución de los motores de combustión interna y las mayores exigencias en las reparaciones, han sido motivo de que un contingente numeroso de técnicos egresados de escuelas industriales y de profesionales de nivel universitario se haya integrado a los planteles de las rectificadoras más importantes. Por otra parte, la industria argentina de máquinas-herramienta sigue de cerca las exigencias de las reparaciones y es capaz hoy en día de suministrar todos los equipos y maquinarias necesarios para el acondicionamiento completo de un motor. Como es lógico, el incremento constante del parque automotor se traduce en una mayor actividad de las empresas rectificadoras, pues se calcula que un diez por ciento de ese parque entra en reparación anualmente. Estas cifras no incluyen sólo automóviles, sino también máquinas de gran valor industrial: motores diesel de camiones, tractores, maquinarias de uso vial, maquinaria agrícola, auto-elevadores, grúas, guinches, grupos electrógenos, bombas, compresores, etcétera. Por otra parte, las fábricas terminales de automotores también derivan la rectificación de los motores de uso interno a los establecimientos especializados en rectificación a que puede recurrir cualquier automovilista. Mejor recomendación, imposible.

mas originales a sus componentes y llevar las luces de las piezas que tienen movimientos relativos entre sí al mismo valor que presentaban cuando fue construido. En consecuencia, se puede asegurar que manteniendo las demás condiciones de un motor, una vez rectificadas éste tiene la misma vida útil que una unidad motriz nueva. Esto puede afirmarse categóricamente porque los mecanizados han sido hechos con la misma precisión que el fabricante del motor y porque los repuestos de que se dispone en plaza son de la misma procedencia que los empleados para el armado del motor nuevo.

Conviene recordar que el bloque de cilindros es el componente más costoso de un automóvil y —según los expertos— el único que mejora con el uso, aunque esta apreciación pueda parecer paradójica. Sostienen los especializados en metales, que el bloque viejo ha sido templado por millares de ciclos alternados de calentamiento y enfriamiento y tiene entonces menor tendencia a torcerse. De aquí que el proceso de rectificación signifique una real economía, pues cuando el bloque se remanufactura a precisión, eliminando las pequeñas fracciones necesarias para restaurar nuevas tolerancias originales, queda en iguales condiciones que uno nuevo.



Un block de motor mientras se trabaja en sus cilindros.



Vemos ahora un árbol de leva en pleno "maquinado".

RECTIFICADORAS

Los establecimientos dedicados a esta especialidad hace mucho que dejaron atrás la etapa artesanal. Hoy en día son verdaderas plantas industriales, que disponen de costosísimas máquinas y de mano de

obra altamente especializada. Para realizar los trabajos con precisión, estas plantas están provistas de una complicada batería de instrumentos: micrómetros, durosímetros, bancos de ensayo de motores o de sus componentes (bombas de aceite, bombas de inyección), equipos para la detección de fisuras en piezas fundamenta-

les, para pruebas hidráulicas, para tratamientos térmicos o termoquímicos, de soldadura, de lavado, etcétera. Entre las máquinas necesarias para la rectificación de motores figuran: aledadoras y bruñidoras de cilindros, rectificadoras y aledadoras de superficies planas, de cigüeñales, de árboles de leva, bielas, bancadas, pernos de pistón, asientos y válvulas; balanceadoras... Se deduce de ello que una rectificadora no es un taller improvisado. Esta tarea requiere, además, un profundo conocimiento de los motores y del mecanismo de sus partes, resultado de muchos años de trabajo y experiencia. En la Argentina, la rectificación de motores cuenta ya más de medio siglo, y en la actualidad hay varias plantas montadas con todos los elementos técnicos necesarios. Su trabajo se fundamenta en el respeto por las especificaciones originales de los fabricantes, para lo cual resulta indispensable el uso constante de los manuales técnicos. Por otra parte, los fabricantes de repuestos brindan constantemente al rectificador información técnica actualizada y asesoramiento para la correcta instalación de las piezas por ellos fabricadas. Se ajustan, por consiguiente, a los requerimientos del fabricante del motor, pero ambos recurren a la misma fuente de provisión. M. D. G.

**SUSPENSION
DIRECCION
FRENOS**

alineación
Ferrone

CAMPANA 5175 - CAP. • T. E. 571-7915

LA TECNICA MAS MODERNA AL
SERVICIO DEL COCHE MODERNO

**SOLO TRABAJOS
DE OPTIMA
CALIDAD**

Eddie

Museo Gastón Máspero

LA PARABOLA DE LAS CIVILIZACIONES

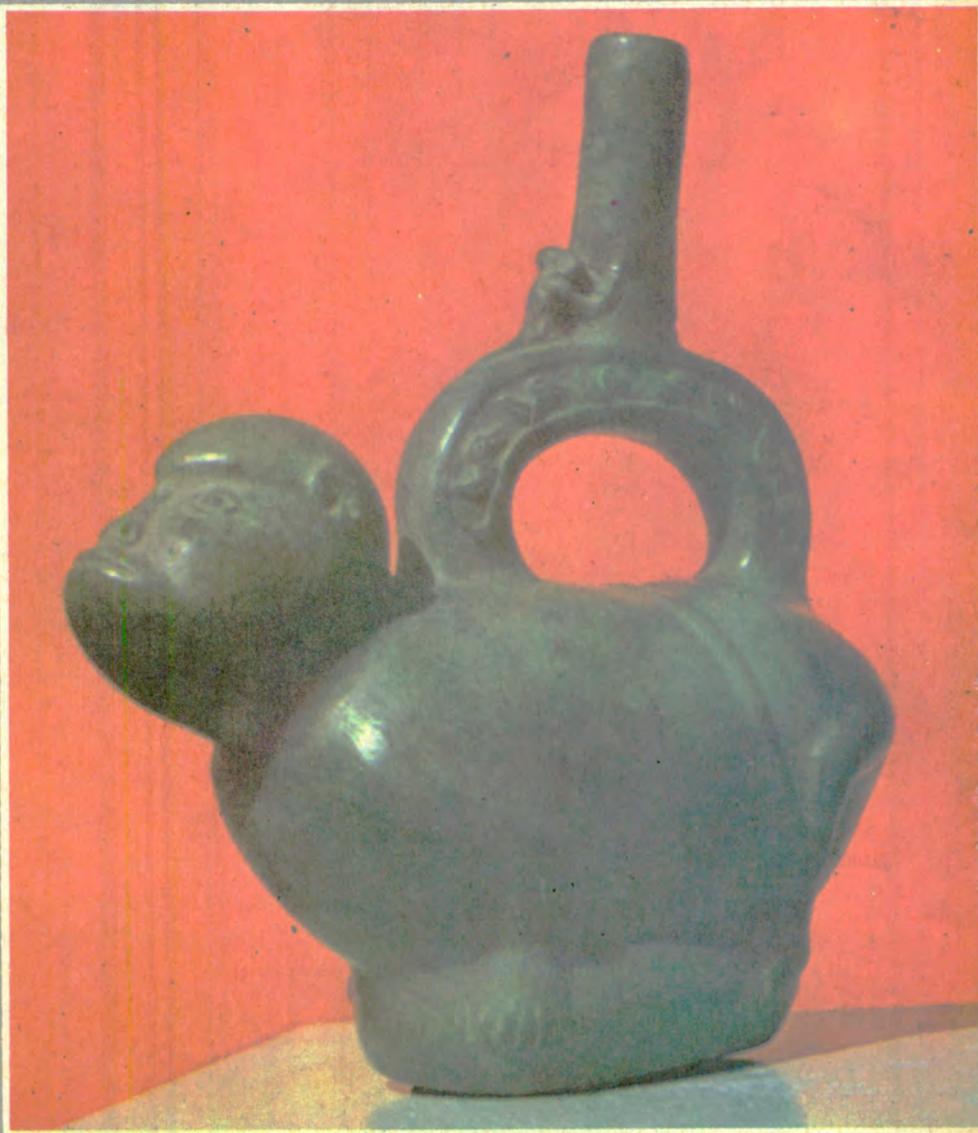


Figura zoomorfa femenina, cultura Candelaria, siglo VIII, Argentina.



Ushabti, cerámica vitreada, Reino Nuevo (1700 a 332 a. de J.C.), Menfis

En el centro de este agitado Buenos Aires es posible seguir —mediante preciosos testimonios arqueológicos— los avatares de las culturas milenarias que confluyen en la civilización actual, desde el casi mítico Sumer hasta nuestra América precolombina.



Vaso zoomorfo, valioso testimonio dejado por la cultura chimú, que floreció en el actual territorio de la República del Perú (1000 a. de J.C.).



Vaso ritual perteneciente a la cultura Nazca, siglo VIII, Perú. Es una pieza rarísima.

El Museo Arqueológico Gastón Máspero, dependiente de la Fundación Nueva Acrópolis, entidad que tiene como finalidad promover la educación, exhibe de manera continua importantes colecciones de culturas milenarias. Sumer, Egipto, Grecia, Etruria, Roma y América precolombina están representadas en las muchas vitrinas, sintetizándose, mediante vestigios del pasado, el sentimiento de individuos que en otros tiempos, en épocas remotas, manifestaron sus creencias en símbolos y dioses que, cual concreta impronta histórica, aún nos hablan de las experiencias humanas.

En el área sumero-babilónica, encontramos muestras que se remontan al tercer milenio antes de nuestra Era. Deidades antropomórficas, entre las que se destacan dos ejemplares de la



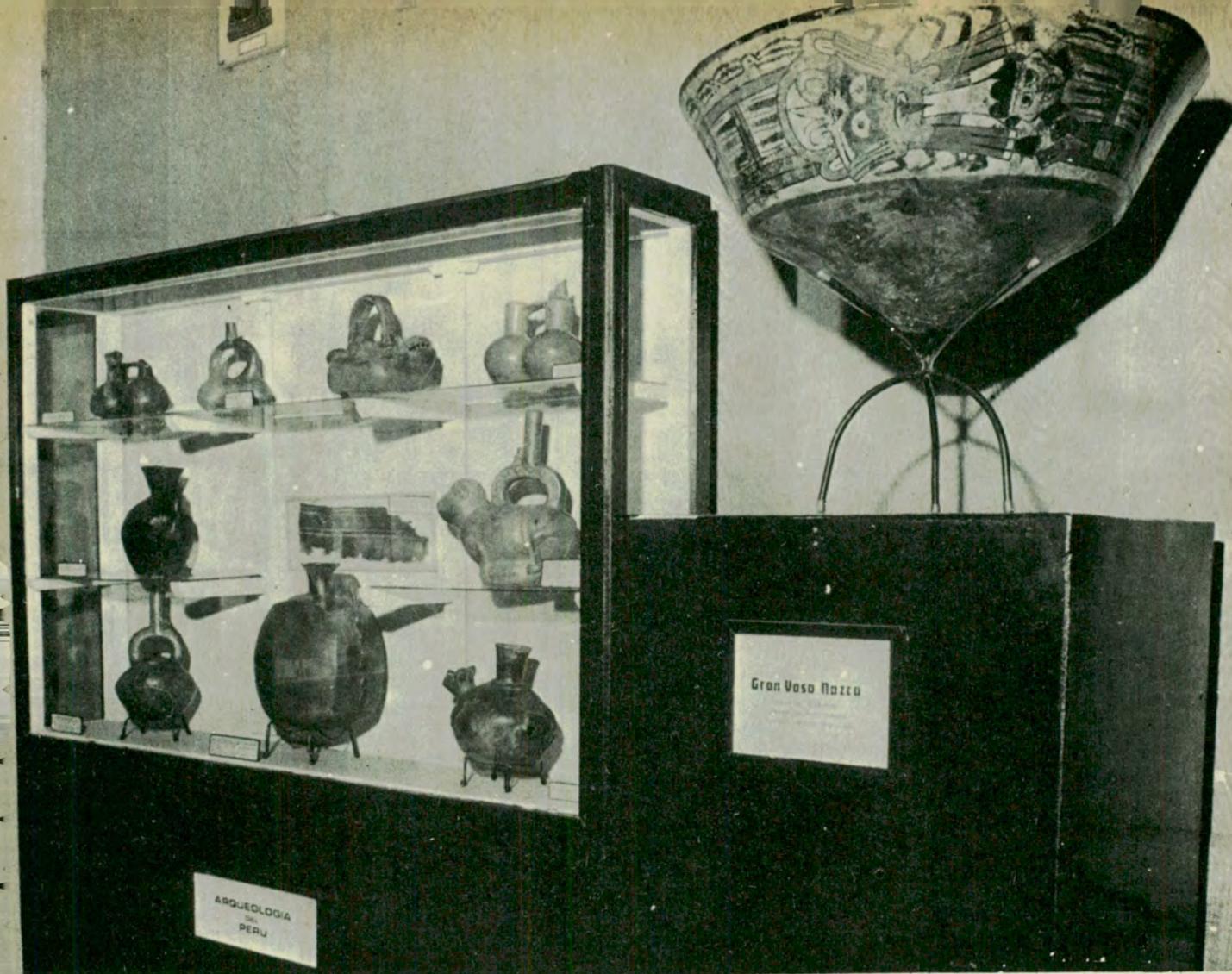
Tableta de arcilla con escritura cuneiforme, Babilonia, 2500 a. de J.C.



Kepri, escarabajo sagrado, de un material no identificado, Dinastía XVIII, 1450 a. de J.C.



Innana, arcilla cocida, Sumeria (3000 a. de J.C.).



Una de las vitrinas con colecciones de las culturas peruanas. A la derecha, otro vaso importante de la cultura Nazca.

TAPAUTO
M.R. Bruno

PAT. N° 161655
Y COMO TAPAUTO BRUNO
NO HAY NINGUNO

ventilación
Integral

En tela de algodón plastificado
PROCESO MULTIFLEX
100 x 100 impermeable

**CENTRAL
LONERA**

UNICA DIRECCION
BME. MITRE 2771
T.E.: 87-8481/9666
Estac. gratis Bmé. Mitre 2550

diosa Innana o Ishtar, símbolo de la Magna Mãter o Madre Naturaleza, que fue conocida con diferentes nombres y representaciones, pero con el mismo significado, por todos los pueblos de la Antigüedad. Entre otras de no menor importancia, podemos apreciar dos tabletillas con escritura cuneiforme en barro cocido. A fin del siglo último, el erudito inglés Rawlinson correría el velo que mantenían en el misterio a la cultura sumeria mediante el desciframiento de esta escritura que al igual que los jeroglíficos egipcios, presenta caracteres ideográficos, y así, penetraría en el fondo de la historia con la inter-

pretación y conocimiento de esta civilización que desde tiempos remotos (más de tres milenios A.C.) ya había elaborado un acabado código de leyes, tratados sobre farmacopea, medicina, astronomía, el relato sobre el diluvio universal, el primer Noé de la humanidad y, entre otras avanzadísimas ciencias, la raíz de los relatos bíblicos confirmados por el arqueólogo R. Koldewey, quien encontró los cimientos de la, en otro momento mítica, torre de Babel.

Las vitrinas que exponen las colecciones egipcias son testimonio aún tibio de la remota civilización de los faraones; ushabtis, dioses, escara-

bajos sagrados, dijes en cerámica vitreada, piedra y madera. Contienen en sí el ancestro simbólico que se confunde en íntima relación con el del hombre.

EL SIMBOLO

Los pueblos antiguos consideraban el símbolo como la representación objetiva de esas fuerzas o inteligencias celestes que rigen el destino de los mundos y los hombres. Nada existía porque sí, todo tenía una razón, todo respondía a una causalidad y era en ese mundo de opuestos donde el individuo debía tomar experiencias y sublimar sus sentimientos e ideales para encon-



India, cuna de civilizaciones, está bien representada.

trar el porqué a la existencia.

Mucho se ha hablado de las representaciones zoomórficas dejadas por los pueblos mal llamados idólatras, pero debemos tener en cuenta que los antiguos no adoraban la representación física sino el contenido, es decir, que habían notado que determinados animales tenían cualidades naturales, las que correspondían a la naturaleza virgen.

Un ejemplar de ello es la representación de la diosa *Basték*, propiedad del museo. Su figura es la de un félido, o sea una gata. Habían notado que este animal tiene el don de ver en la oscuridad y que en lo más negro

de las tinieblas, sus ojos brillan cual dos luces encendidas, lo que metafóricamente representaba la Luna, o sea el cuerpo celeste que es "vidente en los cielos" y no admite que las tinieblas se apoderen del mundo cuando el astro rey, o sol, se pierde tras la línea del horizonte.

LOS USHABTIS

Los llamados ushabtis son pequeñas estatuillas que se colocaban alrededor del sarcófago en número de 365, o sea uno por cada día del año y cumplían con la finalidad simbólica de "trabajar" en lugar del muerto en esa "otra vida", aquella que vivía el

individuo al dejar el plano físico. Para este pueblo no existía la muerte como nosotros la entendemos, sino que esta vida terrena era simplemente una dimensión donde el hombre debía tomar experiencias y el máximo de conciencia sobre su verdadero origen celeste que se resumía en el *dios*. Como ya hemos dicho, todo tenía un por qué, todo respondía a una *causa*, de ahí que en los templos se representaba al discípulo o neófito por un *escarabajo*. Habían notado que este coleóptero es un animalito torpe que se arrastra por el mundo modelando una bolita de estiércol, pero cuando lo entibian los rayos del sol, despliega sus alas y vuela elevándose hacia el azul oro del cielo. Así, decían, es el discípulo, que cuando no conoce las profundas verdades de la naturale-

za se desliza por el polvo de la ignorancia y en consciente sacrificio va modelando la esfera de su propia perfección, hasta que, vencidas las pasiones y egoísmos, despliega sus alas interiores y en un vuelo vertical se funde en los más nobles y puros ideales, aquellos que le hacen vencer la realidad de que su verdadero destino son las estrellas, su verdadero origen, esa parte superior y sublime que no tiene fronteras, ese mundo de luz espiritual que sólo puede alcanzarse cuando el individuo ha concienciado. Es algo más que un cuerpo y una forma, o sea que se ha encontrado a sí mismo.

De estos escarabajos sagrados o *kepri* podemos apreciar en el museo Gastón Máspero uno construido en material no identificado que perteneció al faraón Tutmo-



VALE de NAFTA ACA



**¡ EL VALE DE MEJOR VALOR PARA
LOS COMBUSTIBLES MAS PUROS !**

UD. PUEDE REGULAR SU CARGA DE COMBUSTIBLE DE TODO EL MES, ADQUIRIENDO EN TODAS LAS ESTACIONES Y FILIALES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, LOS VALES DE NAFTA ACA QUE PUEDEN SER UTILIZADOS EN TODO EL PAIS, ABONANDO CON ELLOS SU COMPRA DE COMBUSTIBLE, CON LA DOBLE GARANTIA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO e YPF !

**¡ asegúrese garantía de pureza
en combustibles, con los
vales de nafta ACA !**

**¡HAY 1.500
COMERCIOS
QUE BAJAN
SUS PRECIOS
CUANDO UD.
PRESENTA SU CARNÉ!**



SON LOS COMERCIOS ADHERIDOS AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, QUE DESDE LA COMPRA DE UNA HERRAMIENTA O UNA CARTERA, HASTA LA PLANIFICACION DE LAS MEJORES VACACIONES EN HOTELES DEL MAS ALTO NIVEL EFECTUARAN INTERESANTES DESCUENTOS EN SUS GASTOS, CON LA SOLA PRESENTACION DE SU CARNÉ DE ASOCIADO AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

¡ENCUENTRE SU MEJOR CONVENIENCIA EN LA NOMINA DE CASAS ADHERIDAS QUE SU CLUB TIENE A SU DISPOSICION EN TODAS SUS DEPENDENCIAS!

¡EN LAS MEJORES COMPRAS, EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
TAMBIEN TIENE EL MEJOR SERVICIO!



**¡ Un convenio
realmente
\$ados conveniente!**

Si Ud. es socio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, presentando su carné social puede efectuar sus compras en SADOS, tanto en Capital Federal como en el interior. (*)

CASA CENTRAL

Av. Antártida Argentina 1160 (Capital)

SUCURSALES

Bahía Blanca: Sarmiento 20 • Mar del Plata: Alberti 2555 • Río Gallegos: Estrada 111 esq. Zapiola. • Ushuaía: Av. Maipú esq. Ona • Zárate: Rivadavia 337 • La Plata: Calle 45 N° 337 • Puerto Belgrano: Bernardo de Irigoyen esq. Colón, Punta Alta • Río Grande: Av. San Martín esq. Don Bosco s/n • Verónica: Calle 25 entre 30 y 32.

(*) En caso de ser un familiar directo quien compre en SADOS, deberá acompañar el carné social con un documento de identidad.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
¡ LA INSTITUCION QUE DE
BUENOS SERVICIOS, LO SABE TODO !

VISITAS

En este Museo se encuentran a la vista más de trescientas piezas de las culturas mencionadas; además, la Fundación Nueva Acrópolis dispone de personal especializado que brinda asesoramiento y explicaciones, en visitas guiadas a delegaciones, colegios y público en general. En estrecha relación con el mundo arqueológico, histórico y filosófico, dicha fundación hace extensiva su actividad educacional mediante cursos y

ciclos de conferencias mensuales, con entrada libre, dictados por profesores honorarios. El Museo Arqueológico, fundado el 8 de mayo de 1960, se encuentra en la calle San Martín 274, y ha realizado importantes exposiciones. El acceso es gratuito con el siguiente horario: viernes de 17 a 21 y sábados de 16 a 20. Los colegios interesados en visitarlo pueden gestionar fecha por teléfono llamando al número 40-7930.

sis III, correspondiente al Imperio Nuevo (1350 A.C.). Este escarabajo sello presenta una escritura jeroglífica donde se lee: "Que Amón-Rá, otorgue justicia y vida a Tutmosis III".

**ESCRITURA
JEROGLIFICA**

Hoy, gracias a la labor del sabio francés François Champollión, podemos interpretar gran parte de la escritura jeroglífica y es la incesante labor de los egiptólogos la que redescubre para el mundo moderno la gran sabiduría de esta civilización que desde tiempos aún no determinados definitivamente, efectuó magnas construcciones pétreas, entre las que se cuenta una de las siete maravillas del mundo, la Gran Pirámide.

Digno de mención es un ex voto o vaso de ofrendas encontrado en Troya por el arqueólogo Shliemman, autodidacta que basándose en las obras de Homero, en un momento en que para los científicos y estudiosos de la época eran simples recopilaciones tradicionales sin ningún fondo de veracidad, encontró la Troya mencionada por Homero, que los griegos de muchas

generaciones posteriores a su existencia recordaron junto a Paris y Helena, idilio que motivó cruenta guerra que dejó como saldo la destrucción de una de las civilizaciones más portentosas del Asia Menor.

COLECCION ROMANA

En las vitrinas que presentan las colecciones romanas, se puede contemplar una fabulosa llave de riego en bronce, del año 70 de nuestra Era. Su origen es pompeyano, aún con vestigios de lava volcánica, la misma que sepultara Pompeya y Herculano por la acción del Vesubio.

En la sala donde se exponen las colecciones de América antigua, cabe destacar un excelente vaso ritual, perteneciente a la cultura Nazca (Perú) que por sus dimensiones y formato es único en su estilo. Tiene 64 cm de boca, termina en una base cónica, se halla totalmente policromada y se puede apreciar en él la figura del dios del viento. Completan esta sección vasos de las culturas Nazca, Chimú, Chancay, Inca, Tiahuanaco, México y noroeste argentino.

JUAN OSCAR TORRES

letra nueva

"UNA PROVINCIA LLAMADA NEUQUEN", por Raúl Gómez Fuentealba, Editorial EUKA, 351 páginas y mapa anexo, Buenos Aires.

Complementada con una excelente cartografía, la tercera edición de este interesante trabajo es uno de los más completos que se hayan realizado sobre la hermosa provincia patagónica. Su autor, nativo del Neuquén, ha volcado una intensa labor investigadora, con el profundo amor que se trasluce hacia la tierra que lo vio nacer y

que también fue cuna de sus mayores. Ha condensado en este libro una completa información actualizada hasta el presente, que abarca la geografía física, la fitogeografía y fauna, los aspectos demográficos y socioculturales, económicos, recursos energéticos, agricultura, ganadería y bosques. Incluye un amplio capítulo referente al turismo, con detalles de sus principales centros y circuitos, con especial mención a sus parques nacionales y provinciales y la importancia termal

de la provincia. Posteriormente consigna el brillante porvenir del Neuquén y a continuación se ocupa de la reseña histórica, en un apretado capítulo. La segunda parte del libro incluye un diccionario de complementación histórica, folklore, costumbres aborígenes, ritos y ceremonias, deportes y juegos de los primitivos habitantes y sus creencias, así como también los instrumentos musicales indígenas y concluye con un extenso vocabulario mapuche. G. A. G.

TEMAS NAVALES

AUTOCLUB agradece al Comando en Jefe de la Armada la donación efectuada por intermedio del director de la División Estudios Históricos Navales, contraalmirante Laurio H. Destefani, de una serie de libros sobre temas navales destinados a la Biblioteca del Automóvil Club Argentino.

LIBROS RECIBIDOS

"CUENTOS DEL MONTE DESAMPARO". Mireya Campmany Puccio. Editorial Plus Ultra; 118 páginas.

"EL VIRREY CEBALLOS". Hjalmar Edmundo Gammalsson. Editorial Plus Ultra. 214 páginas.

"LA LITERATURA MODERNISTA ARGENTINA". Carlos Alberto Loprete. Editorial Plus Ultra; 179 páginas.

"EL PATO CORRENTINO QUE SE FUE A LA LUNA". José Antonio C. Ramallo. Editorial Plus Ultra; 121 páginas.

"EL CIRCULO Y LAS HORAS". Antonio Viviano Hidalgo. Ediciones Abra de Bilbao; 55 páginas.

"ESTUDIOS HISTORICOS". Año 1; N° 1. Editorial Francisco de Aguirre S.A. 135 páginas.

"ESTUDIOS INTERNACIONALES". Año IX; N° 34. Editorial Francisco de Aguirre S.A.; 102 páginas.

"DOS SOLDADOS EN LA GUERRA DEL PACIFICO". Abraham Quiroz - Hipólito Gutiérrez. Editorial Francisco de Aguirre S.A.; 241 páginas.

"LAZARILLO DE TORMES". Autor Anónimo. Editorial Francisco de Aguirre S.A.; 89 páginas.

"RECUERDOS DE LA ESCUELA". Augusto Orrego Luco. Editorial Francisco de Aguirre S.A.; 176 páginas.

"UNA PROVINCIA LLAMADA NEUQUEN" (Con mapa anexo). Raúl Gómez Fuentealba. Editorial Universitaria Kennedy Argentina. Año 1977; 346 páginas.



SEGUROS DE AUTOMOTORES

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

HORARIO PARA ATENCION DE SINIESTROS

- AVELLANEDA 12 a 18
Olavarría 169
- ROCAMORA 12 a 18
Rocamora y Pringles
Capital Federal
- FLORES 7 a 13
Av. Rivadavia 7530
Capital Federal

EVITE CONCURRIR A ULTIMA HORA. HAGALO EN HORAS INTERMEDIAS PARA SU MEJOR Y MAS RAPIDA ATENCION

Comienzan las clases

Comenzar la escuela primaria marca una etapa y es para el niño entrar a una nueva vida a la que deberá adaptarse. En general, todos los pequeños hacen un aprendizaje preescolar, donde se someten a alguna es-

pecie de disciplina y aprenden a convivir con compañeritos, pero el primer grado siempre es un choque que tendrán que superar.

Los maestros de las primeras letras están acostumbrados al trato

con el nuevo alumno que, con ojos azorados, entra en un aula desconocida y misteriosa y saben qué hacer para que pierda el miedo y comience a disciplinarse, pero... no podemos dejarles todo el trabajo a ellos.

Puesto que nosotros somos los que mejor conocemos a nuestro hijito, debemos, con serenidad, observar las reacciones buenas y malas provocadas por la *impasse* y brindarle todo el apoyo necesario para que se sienta protegido, y es aquí cuando debemos esmerarnos para dosificar esta ayuda, pues el exceso podría provocar indolencia y falta de responsabilidad.

Esto es mucho más importante de lo que parece, puesto que de una buena orientación en esta etapa depende, muchas veces, el temperamento que nuestro hijo adoptará de grande.

Si vemos en el niño espíritu de colaboración, compañerismo y altruismo, debemos fomentárselo; en cambio, la responsabilidad en el estudio debe ser analizada más detalladamente. Un escolar modelo puede ser un oprimido, ávido de aplausos sin los cuales no puede alejar de sí el temor al fracaso. Afortunadamente, no siempre es así, pero nos toca a nosotros medir, sin pasionismo, virtudes que pueden ser defectos y defectos que, muchas veces, a través de los años, pueden convertirse en virtudes.

Belleza

Durante el verano, el tostado disimulaba cualquier imperfección, pero ya debemos prepararnos para lucir este invierno una piel clara y transparente, y para esto, nada mejor que recurrir a un régimen natural, incluyendo en la alimentación diaria las vitaminas y sales minerales que dan belleza.

Vitamina A: Se encuentra en la leche, crema y manteca, en las zanahorias, cardos y perejil.

Vitamina B: está presente en los cereales, legumbres, nueces y carnes flacas.

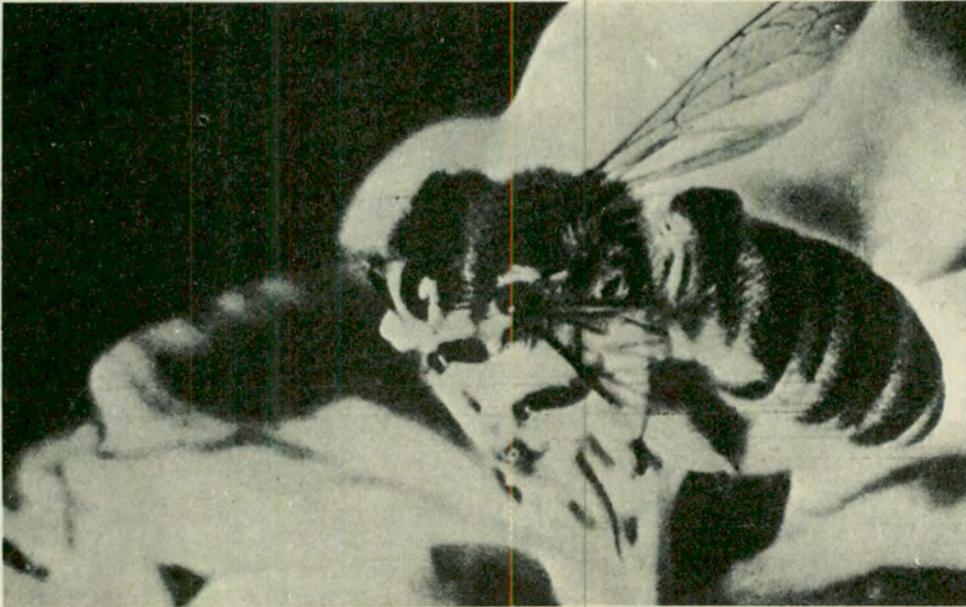
Vitamina C: limones, naranjas, pomelos, morrones y tomates.

Yodo, hierro y calcio: en los huevos, limones, naranjas, arvejas, alcauciles, pescados y mariscos.

Sobre la base de esta simple tabla se puede variar la alimentación, eliminando al menos por un mes los fritos, el chocolate y las carnes gordas y así verá que su piel tomará el aspecto luminoso de la porcelana.



Miel cristalizada, símbolo de pureza



y azúcares (levulosa, glucosa y sacarosa), la miel es un estimulante biológico, cuyo empleo diario debiera difundirse para contrarrestar el cansancio físico y mental, tan propio de nuestros días. Por eso, amiga, usted que tanto vela por el bienestar de los suyos, puede emplearla en miles de preparaciones: con cereales en el desayuno, como postre, con panqueques o, simplemente, untando tostadas a la hora del té.

¿Alimentarse con néctar de flores?, ¿y por qué no?, nadie nos pide que lo bebamos en su forma natural, para eso están las laboriosas abejitas que hacen todo el trabajo para brindarnos el más puro e incontaminado de los alimentos: LA MIEL.

En muchos países de la antigüedad era la única fuente de azúcares y Avicenas la recetaba, en forma empírica, como estimulante y cicatrizante. Esto llamó la atención de los científicos, que descubrieron que contiene un antibiótico (la inhibina) de aplicación en el tratamiento de una común enfermedad moderna: la úlcera gástrica.

La miel puede pre-

sentar distinta coloración de acuerdo con el tipo de polen libado por las abejas, pero para reconocer la verdaderamente *pura de abejas* es bueno saber que la recién extraída del panal, es siempre transparente y líquida y luego se solidifica como un proceso natural, adquiriendo un color blanquecino, pudiendo volver a su estado de fluidez, calentándola a *Baño de María*, a menos de 50°, para que no pierda algo de su valor nutritivo.

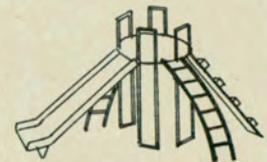
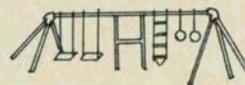
Por su contenido en sales minerales (hierro, cobre, calcio, azufre, manganeso, fósforo, sodio y potasio), vitaminas A, B1, B2, B3, C y D, proteínas, enzimas



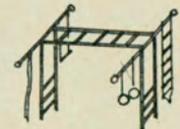
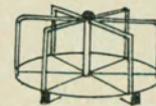
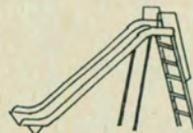
**PARA EQUIPAMIENTOS DE:
JARDIN DE INFANTES**

COLEGIOS, CLUBS,
PLAZAS Y EDIFICIOS

Proyecto y asesoramiento técnico.



**Para Instituciones solicite
catálogo ilustrado
Nuevos modelos**



Amplios planes de financiación

**Puerta
Norte**

Avenida del
Libertador 91
Esq. Av. Gral. Paz
Vicente López
Tel. 795-0763

El cofre de los juguetes

Los niños adoran sus juguetes y, muchas veces, aunque estén rotos y descoloridos, se resisten a separarse de ellos. Además se multiplican día a día como por arte de magia, desparramándose por todo el cuarto que nunca puede estar ordenado.

Para solucionarlo, ¿qué le parece si ponemos un gran canasto de mimbre en el que irán a parar todos los chiches que andan sueltos? Quedaría lindísimo y el niño podrá sacar de allí, como del cofre de un pirata, el juguete que desee en ese momento, sin que se arme un desbarajuste.



Lluvia de margaritas



Una idea para la habitación de los jóvenes es esta colcha formada por 48 cuadrados (6 de ancho x 8 de largo) de muy fácil ejecución y de maravilloso efecto.

Se necesitan 250 g de lana blanca, 350 g de azul y 400 g de verde, todas lanas gruesas de 4 cabos y una aguja de crochet N° 4.

Comenzar con 8 cadenas y cerrar; 1° v.: 23 var. en verde dentro del aro; 2° v.: con blanco y del revés 4 var. cerradas juntas, cada 2 p. (12 pétalos en total), hacer una cadena entre uno y otro; 3° v.; del der. (*) en los dos primeros espacios 3 var. Para el ángulo: 3 var., 2 cad., 3 var. (*); 4°, 5° y 6° v.: 3 var. en cada espacio e ir formando el ángulo. Alternar los colores y tejer siempre del derecho.

Unir los cuadrados con gruesas puntadas en blanco o con medio punto del revés. Terminar todo alrededor de la colcha con 3 vueltas de vareta.

Por siempre "jean"

Nadie puede negar que en la Argentina el otoño es la más hermosa estación del año, la más soleada y de temperatura más pareja, y por lo tanto es la que más se presta para salir a pasear y hacer planes para los fines de semana. La ropa muy práctica de tela rústica es la que mejor se adapta para un día de campo o un paseo en bicicleta o en auto.

El "jean" es, sin duda,

la tela *comodín* por excelencia y seguirá siendo la preferida de las jovencitas. Pero aquí les presento dos modelos preciosos adaptables también para las no tan jóvenes.

1) Tipo *guardapolvo*, con cuello "Mao", dos grandes bolsillos aplicados y martingala. Se usa sobre pantalones claros.

2) Dos piezas con cascaca larga de doble abotonadura y pantalones angostos sin botamanga.



Ventanita florida



Para las que, no teniendo un jardín no quieren renunciar a la flor de las flores, existen algunos rosales pequeños, fácilmente cultivables en macetas.

Entre las especies más adaptables se encuentran: la "Reina de los gnomos", que florece en pequeños racimos rojos, la "Mascarita", de flores diminutas de color amarillo dorado con esfumaduras que van del rosa al rojo y la "Perla de Monserrat", de elegantes flores blancas.

Cualquiera de estos rosales no necesita ser podado, basta eliminar las partes secas y en primavera darles forma con tijera.

Para su cultivo debemos elegir una maceta de 30 a 40 cm de diámetro y prepararla para que tenga un buen drenaje. La tierra debe ser fertilizada periódicamente y el riego, por aspersión, será abundante pero no frecuente, sobre todo en invierno.

Ahora ya podemos tener rosas en la ventana o en el balcón, pero eso sí, la primera regla para el éxito de este cultivo es exponerlas a pleno sol, sin el cual sería inútil cualquier intento.

Ticxi

Escuela de Mecánica

SUMESE A LOS QUE SABEN

Cuando un desperfecto nos deja al borde de la ruta, los automovilistas nos prometemos "aprender cuanto antes algo de mecánica".

Pasado el mal rato, el proyecto va siendo relegado, por uno u otro motivo. Sepa que el Automóvil Club Argentino dispone de un establecimiento en el cual usted puede concretar fácilmente ese propósito.



Vista de una de las aulas durante una clase práctica. Hay en ellas catorce motores diversos a disposición de los alumnos.

EL aumento incesante de nuestro parque automotor y el proceso de evolución y desarrollo tecnológico propio de estos tiempos, han llevado al *Automóvil Club Argentino* a concretar diversas iniciativas que le permiten actuar de modo positivo en la tarea de propender al progreso del país.

En el caso particular de la *Escuela de Mecánica*, el *ACA* considera que brindar posibilidades de capacitación a socios y no socios de la *Entidad*, dotándolos de los conocimientos indispensables para un mejor manejo, uso y conservación de los automóviles es una de las maneras posibles de demostrar

que se han captado las necesidades de la hora y de dar un paso concreto para satisfacerlas.

Una mirada retrospectiva a lo realizado por esta dependencia —una de las más eficientes de la *Institución*— bastará para demostrar hasta qué punto es encomiable la labor realizada hasta el presente: de sus aulas han egresado 8.400 alumnos, de los cuales, el 25 % fueron mujeres. Figuran entre ellos, religiosos, sacerdotes, profesionales, estudiantes, industriales, empleados, viajantes de comercio, etcétera.

En notas publicadas anteriormente en *AUTO-CLUB* hemos podido ofrecer el testimonio per-

sonal, directo y espontáneo de un crecido número de alumnos, quienes, después de expresar cálidos elogios a los profesores y a la enseñanza que se imparte, afirmaron en forma unánime que los cursos que se dictan en la *Escuela* les resultaron altamente positivos y ofrecen importantes ventajas, sobre todo económicas, porque conociendo la índole de un desperfecto es posible calcular el costo que demandará su arreglo, y psicológicas, por la seguridad y tranquilidad que proporciona al conductor sentirse capacitado para solucionar cualquier problema.

La *Escuela de Mecánica* del *Automóvil Club*

Argentino se halla en la *avenida Vélez Sársfield 850*, en un edificio que cuenta con todas las instalaciones necesarias para la enseñanza, pues ha sido construido con esa finalidad.

Actualmente se dictan cursos de *Mecánica Ligera*, *Carburación* y *Encendido* a socios y no socios de la *Entidad*, los que están a cargo de profesores seleccionados por concurso de antecedentes y oposición.

La enseñanza —sin descuidar la parte teórica— es eminentemente práctica y se realiza sobre elementos reales. Se cuenta para ello con 14 motores en marcha, de distintas marcas, destinados exclusivamente a la



Motor en corte: facilita la comprensión del alumno.

QUE SE APRENDE

Al egresar de la *Escuela*, el alumno está en condiciones de realizar los siguientes trabajos:

- Puesta a punto del motor
- Regulación de válvulas
- Cambio de platinos-condensador
- Limpieza y regulación de carburador
- Regulación de frenos
- Cambio de cintas y pastillas de frenos.



La Escuela ocupa un edificio construido especialmente.

práctica de los alumnos.

El curso tiene una duración de 50 horas (dos meses) de clases, al cabo de las cuales el alumno, además de poder realizar las tareas de mantenimiento general del automotor, está capacitado para detectar y reparar cualquier falla mecánica, de encendido o de carburación, siempre que aquella no re-

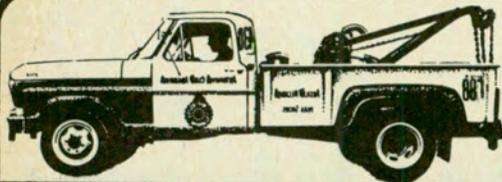
HORARIO DE CLASES

Lunes, miércoles y viernes	de 16 a 18 de 18 a 20 de 20 a 22
Martes y jueves	de 16 a 19 de 19 a 22
Sábados	de 8 a 12 de 14 a 18

Horario de atención para informes e inscripciones: lunes a viernes, de 14 a 21.

Los cursos se suceden a lo largo de todo el año. Siempre hay un curso que está comenzando.

quiera elementos mayores de reposición, todo lo cual significa una real ventaja desde el punto de vista económico. Por otra parte, el automovilista así capacitado podrá lanzarse a recorrer cualquier tipo de caminos con la seguridad de que sus conocimientos le permitirán solucionar cualquier desperfecto eventual y seguir viaje. ●



* **AUXILIO MECANICO**



83-6041 al 49 - 821-6081 al 99 Y ADEMAS 84-0624 - 83-3755/7711/4403

No cuelgue. ESPERE A QUE CONECTE UNA DE LAS 30 LINEAS ROTATIVAS * EXCLUSIVO PARA CAPITAL FEDERAL Y GRAN BS. AS.

CONVENIO CON EL MINISTERIO DE DEFENSA CIVIL



El ministro de Defensa, brigadier mayor (RE) José María Klix, con el titular del ACA y el tesorero de la Comisión Directiva, doctor Iván Ibáñez, durante el acto de la firma del convenio que establece normas para la utilización del Servicio de Radiocomunicaciones de la Entidad, a los fines de la defensa civil del Estado.

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, previo despacho favorable de la Comisión Asesora Permanente de Asuntos Jurídicos, aprobó el convenio suscrito con el Ministerio de Defensa de

la Nación, mediante el cual se establecen normas para utilización del Servicio de Radiocomunicaciones de la Entidad a los fines de la defensa civil del Estado.

La importancia de la

estructura que en materia de comunicaciones posee el Automóvil Club Argentino en todo el país determinó, después de un análisis de factibilidad, que la misma sea aprovechada ventajosamente por el Estado en virtud de los objetivos y funcionalidades de las leyes 16970 de Defensa Nacional y 20317 del Servicio Civil de Defensa. Se prevé en el convenio cierta garantía para que el servicio del ACA sea en lo posible mantenido en su propia funcionalidad con estrecha participación con los responsables de los respectivos servicios nacionales, provinciales y municipales.

En sus puntos más sa-

lientes el convenio expresa que se ha comprobado que a "nivel nacional, la red radioeléctrica del Servicio de Radiocomunicaciones del Automóvil Club Argentino constituida con una estación cabecera principal en la Capital Federal y 132 correspondientes en distintas localidades del interior, además de numerosos equipos móviles instalados en vehículos de propiedad de la Entidad, reúne sobradamente los requisitos técnicos y operativos como para considerarla entre el grupo de las redes principales a los fines de su utilización para la defensa civil en las emergencias.

REUNION DE LA COMISION

RUTA NACIONAL Nº 40

En la sede central del Automóvil Club Argentino se efectuó una reunión de

los integrantes de la Asociación Amigos de la Ruta Nacional Nº 40 con el

A la reunión asistieron, de izquierda a derecha, el licenciado Oscar Carreira, el señor Norberto J. Nieto Viale; el vicepresidente honorario del ACA, señor Federico Lajud; el coronel (RE) Pedro Prieto, presidente de la Asociación Amigos de la Ruta Nacional Nº 40; el doctor César C. Carman; el comandante general Juan C. Genovese; el doctor Celestino Lavigne, y el señor Domingo Novo.



presidente de la Entidad, doctor César C. Carman. La reunión fue de trabajo y durante la misma se consideró la integración de ambas instituciones, acerca del proyecto de la Subsecretaría de Turismo de la Nación, denominado "Corredor Turístico Andino", que involucra la citada ruta. En la oportunidad se plantearon los objetivos comunes y las acciones que se emprenderán para lograr una mayor difusión de la importancia estratégica, turística e integracionista que puede ejercer la revitalización del importante camino a lo largo de sus distintas áreas.

50.000

NUEVOS SOCIOS

Aunque en el momento de cerrar la presente edición de *AUTOCLUB* faltaban computar aún algunas dependencias del interior del país, se acerca a 50.000 la cifra de quienes se afiliaron al ACA, en la reciente conscripción de socios.

La magnitud de dicha cifra mueve a la Comisión Directiva de la Institución a dejar constancia de su reconocimiento por la confianza que el público le ha prestado, consciente de la obra de bien común que el ACA realiza desde su fundación hace casi tres cuartos de siglo, intensificada en el transcurso de las dos últimas décadas.

VISITO LAS MALVINAS UNA DELEGACION DE LA ENTIDAD



rante una visita a la biblioteca malvinense, se obsequió a la misma una colección completa encuadrada de la *Revista AUTOCLUB*. Posteriormente, el *doctor Carman* tuvo oportunidad de conversar con la *señorita Graciela Tricotti*, maestra designada por el gobierno argentino, para desempeñar sus tareas en

las islas, a la que se prometió reinitir todo el material que el *ACA* ha editado en materia de educación vial.

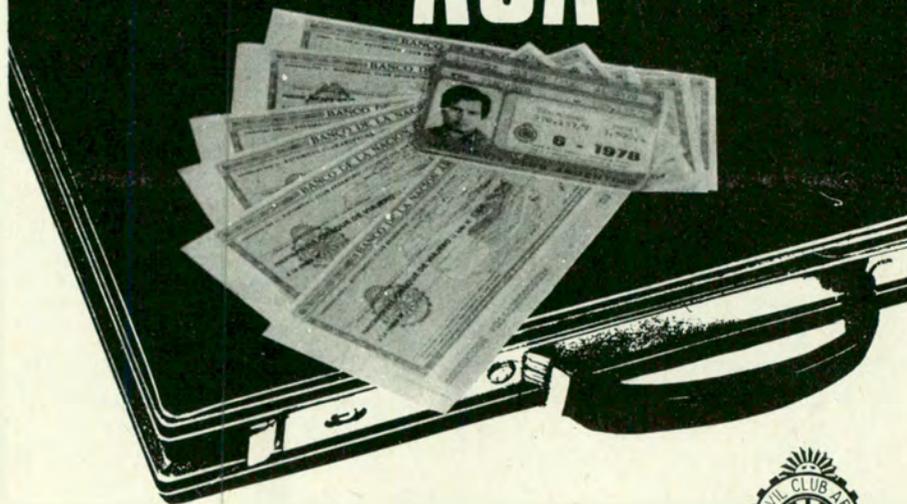
Por último, las autoridades de la *Entidad* procedieron a incorporar al *PLAN ACA* al *Hotel Upland Goose*, en *Puerto Stanley*, de propiedad del señor *D. G. B. King*.

Invitado por *Líneas Aéreas del Estado (LADE)* visitó las islas Malvinas el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César C. Carman*, acompañado por el vicepresidente 1º, doctor *Baltasar Martínez Triones*; el vocal, señor *Juan Manuel Bordeu*; el presidente de la filial de *Puerto Santa Cruz*, señor *Juan Carlos Narvarte*; el gerente de Relaciones Públicas del *ACA*, señor *Joaquín Crelier*; y el gerente de la *Divisional N° 12*, con sede en *Río Gallegos*, señor *Juan Padovani*.

En la capital de las Malvinas la delegación del *ACA* fue recibida por el jefe de *LADE*, vicecomodoro *Ricardo Abel Carnelli*. Durante su permanencia en las islas, el titular del *ACA* mantuvo una larga y cordial entrevista con el vicegobernador del territorio, señor *Gordon Slater*, en cuyo transcurso se intercambiaron ideas acerca del apoyo que el *Automóvil Club Argentino* podrá brindar en lo sucesivo a los pobladores que visiten el continente. Ese apoyo consistirá en reservas de pasajes, alojamientos, excursiones y demás servicios que habitualmente la *Entidad* presta a sus asociados. Asimismo, haciéndose eco del entusiasmo demostrado por los pobladores hacia el deporte automovilístico, el señor *Juan M. Bordeu* intercambió opiniones con miras a la posible organización de una competencia con vehículos *Land Rover*, utilizados en la región.

En otro orden de actividades, du-

el cheque de viajero ACA



¡ viaja junto a su seguridad ..!

Por convenio con el Banco de la Nación Argentina, el *AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO* ofrece a sus socios el sistema de Cheques de Viajero, mediante el cual, es posible viajar sin trasladar dinero en efectivo, pudiendo canjearlos en cualquier filial de dicho Banco, o estaciones del *AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO* de todo el país.

CHEQUES DE VIAJERO ACA

LA FORMA DE VIAJAR CON EL DINERO SIEMPRE A BUEN RESGUARDO.

SOCORRISMO EN RUTA

De acuerdo con una sugerencia de la *Jefatura de Capacitación del Personal*, se dictó en esta capital, un curso de "Socorrismo en la ruta" al que asistieron 12 mecánicos del *Servicio de Auxilio* del ACA.

El curso se desarrolló conforme a la programación del *Servicio Médico* de la Entidad y del *Sector Servicios Sociales* al

Personal, con la colaboración del *Ministerio de Defensa de la Nación*, que facilitó un adecuado material de información compuesto por películas e impresos. Al finalizar el curso se distribuyó a los asistentes un amplio y detallado informe sobre el tema, realizado por la *Cruz Roja Sueca* en cooperación con la *Cruz Roja Británica*.

DON PEDRO VACCARIO

Su fallecimiento

Con el fallecimiento de *don Pedro Vaccario*, ocurrido en esta capital, ha perdido no sólo el automovilismo, sino el deporte en general —entendido éste como una sana expansión no exclusivamente física— a una personalidad excepcional.

Pocos entre nosotros podrían mostrar una trayectoria tan pródiga en nobles y desinteresadas acciones en bien del remo, del ciclismo, del motociclismo y del automovilismo, como el deportista desaparecido, quien los cultivó desde su juventud y después les brindó las mejores energías de su madurez como dirigente.

En efecto, tras haber realizado brillantes campañas en los deportes mencionados y obtenido resonantes victorias en todos ellos, fue presidente del *Club de Regatas Hispano Argentino*, presidente de la *Federación Ciclista Argentina* y del *Moto Club Argentino*. Finalmente dentro del automovilismo, después de haber obtenido importantes triunfos en competencias loca-



les, fue vicepresidente de la *Comisión Deportiva Automovilística Argentina* durante muchos años y desarrolló una destacada actuación como cronometrista y como comisario deportivo de las más importantes pruebas disputadas en nuestro país, actividad que culminó en 1975 al ser designado *comisario deportivo adjunto del Gran Premio Internacional de Fórmula 1* disputada en Buenos Aires.

El dinamismo, el entusiasmo y la generosidad de su entrega, constituyeron los pilares sobre los que se desplegó, en los múltiples campos de su actuación, la desbordante

energía creadora del deportista desaparecido.

Con esos méritos indiscutidos llegó a la ancianidad respetado y querido por todos y poseedor de un patrimonio del que no es frecuente disfrutar: los sentimientos de amis-

tad y de cariño que lo rodearon en vida y que se pusieron de manifiesto al conocerse la noticia de su fallecimiento. El señor Vaccario falleció a los 82 años de edad. Sus restos descansan en el cementerio de la Chacarita.

PLAN DE OBRAS EN LA PROVINCIA DE CORDOBA

Con la presencia del ministro de Gobierno de la provincia de Córdoba, coronel Miguel Angel Marini, el secretario de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Carlos G. Rouviere, y otras autoridades provinciales y municipales se efectuó una reunión en la sede del Automóvil Club Argentino —Centro Servicial Córdoba— en la autopista Amadeo Sabatini y Bajada del Pucará. Esa reunión fue organizada con motivo de la presencia en la capital cordobesa de una delegación del Automóvil Club Argentino integrada por el Secretario de la Entidad, capitán de navío (R) Jorge A. Ledesma; el vocal titular, señor Juan Manuel Bordeu; el vocal suplente, señor Eduardo Tarraubella, y el Gerente de Relaciones Públicas del ACA, señor Rafael Crelier. Durante el acto los representantes del Automóvil Club Argentino ofrecieron una amplia información acerca del plan de obras que la Institución viene desarrollando en la Divisional Nº 4, y en especial las que realiza en la provincia de Córdoba.

El mencionado plan de obras incluye nuevas realizaciones y ampliaciones de las dependencias del Club destinadas al turismo, estaciones de servicio, centros serviciales, campamentos y recreos, destacándose entre todas ellas el Hotel Córdoba, que con sus 6.216 metros cuadrados de superficie cubierta, sus sesenta habitaciones, todas con baños privados, pileta de natación, dos sub-suelos de cocheras, restaurante y microcine, a todo lo cual hay que agregar el sistema de provisión de agua caliente a través de colectores de energía solar, constituirá un verdadero modelo en su género.

Las obras de referencia merecieron los más amplios elogios de las autoridades provinciales y comunales por su significación en lo que hace al desarrollo del turismo, máxime si se tiene en cuenta que Córdoba se encuentra entre las sub-sedes del Campeonato Mundial de Fútbol - Argentina 78.

Posteriormente, los miembros de la delegación pusieron en posesión de sus cargos a las nuevas autoridades de la Filial Córdoba, cuya nómina es la siguiente: presidente, doctor Miguel E. Mercado; vicepresidente, coronel (R) doctor Ramón Aberastain Oro; secretario, doctor José A. Buteler; tesorero, ingeniero Guillermo Fuchs; vocales, señor René Ferrero Astegiano, doctor Carlos A. Arias, señor Domingo Palmieri, señor Juan Antonio Pastorino y vocales suplentes, señor Carlos Pascualini y señor Alberto Aaron Braver.

OBSEQUIO A LA POLICIA FEDERAL

En el curso de una reunión efectuada en la sede central del *Automóvil Club Argentino*, el presidente de la Entidad, doctor César C. Carman, hizo entrega al jefe de la



Policía Federal, general de brigada *Edmundo R. Ojeda*, de seis mapas murales, en carácter de obsequio a la repartición policial. Dichos mapas han sido realizados por la *División Cartografía del Club*, y tienen una dimensión de 1,80 m por lado y corresponden a las seis zonas de seguridad metropolitana en que se encuentra dividida la ciudad de Buenos Aires.

NUEVO COMEDOR RECREO LUJAN



Vista parcial del nuevo comedor inaugurado en el *Recreo Luján*, del *Automóvil Club Argentino*, simultáneamente con la cocina y el bar. Esta dependencia se encuentra junto a la ruta nacional N° 7, km 62,1.

INAUGURACION EN YAPEYU

Con motivo del bicentenario del nacimiento del *General San Martín*, el *Automóvil Club Argentino* realizó una serie de actos y publicaciones para exaltar la memoria del *Libertador*.

En *Yapeyú*, ciudad natal, se habilitó un puesto de abastecimiento de combustible junto al motel de la *Institución*, con un mástil conmemorativo. Por su parte, la revista *AUTOCLUB* publicó una nota alusiva en su última edición y, además, el ACA está distribuyendo en todas las dependencias un impreso que contiene la cronología de la vida de *San Martín*, piezas epistolares de gran significación y una selección de pensamientos y máximas. Este folleto se entrega a todos los socios y al público que lo solicite.



**Pensando en
su comodidad
estamos con
nuevas oficinas en**

PLENO CENTRO

● Harrods

FLORIDA 877 3° P.

● Casa de Sgo. del Estero

FLORIDA 274

● Casa de la Pcia. de Buenos Aires

CALLAO 237

● Plaza de Mayo

LA RABIDA y AV. ROSALES
(fuera de la zona restringida)

Venta de combustibles y lubricantes

Ahora con **BASE DE AUXILIO MECANICO**

Señor asociado:

En estas oficinas usted podrá: abonar sus cuotas sociales, seguros de automotores y de vida, adquirir vales de nafta, cheques de viajero, guías y planos y requerir toda información de su interés referida al A. C. A. y el turismo.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
UNA ENTIDAD DE SERVICIOS,
AL SERVICIO DE SUS SOCIOS



Memoria del Ejercicio N° 73: 1/7/76 - 30/6/77

Con el siguiente texto se completa la publicación de la Memoria, Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio N° 73, año 1977, que corresponde al periodo 1° de julio de 1976 a 30 de junio de 1977, cuya primera parte dimos en la última edición de AUTOCLUB.

Honorable Asamblea:

Al finalizar el ejercicio comprendido entre el 1° de julio de 1976 y el 30 de Junio de 1977, esta Comisión Directiva cumple en elevar a consideración de la Honorable Asamblea de Delegados la Memoria y el Balance correspondientes al Ejercicio N° 73.

A través de la Memoria, expresión sintética de las actividades realizadas, puede apreciarse significati-

vamente la obra servicial que el ACA viene desarrollando en función de los objetivos institucionales.

En este ejercicio, la Entidad ha tenido que desenvolverse en un contexto caracterizado por las expectativas e incertidumbres propias de la implementación y consolidación de una política económica cuyo principal objetivo estaba orientado a contener la preocupante espiral inflacionaria, evitando efectos recesivos.

Se destacan a continuación los hechos sobresalientes de la acción encarada en el periodo, los cuales o revisten un carácter taxativo ni excluyente ya

que la Institución a diario despliega un sinnúmero de actividades que, por razones de síntesis y de exposición, no es aconsejable enumerar.

I - Acción Institucional

Caudal Societario

La gran masa de asociados constituye una cabal demostración de la adhesión recibida a la obra y gestión que la Institución realiza desde 1904 al servicio de sus socios —702.459 al 30 de Junio— y del progreso del país.

MOVIMIENTO DE SOCIOS — EJERCICIO 1º DE JULIO DE 1976 - 30 DE JUNIO DE 1977

CATEGORIAS	SALDO AL 30/6/76	A L T A S		B A J A S		SALDO AL 30/6/77
		INGRESOS DIRECTOS(x)	PASES DE CATEGORIA	BAJAS DIRECTAS	PASES DE CATEGORIA	
Honorarios	199	32		18		213
Vitalicios	17.112		989	291		17.810
Plenarios	569.242	54.397	2.262	52.552	2.409	570.940
Activos	113.166	11.624	655	14.594	1.063	109.788
Adherentes	5.381	32	114	1.271	548	3.708
TOTALES	705.100	66.085	4.020	68.726	4.020	702.459

(x) Incluidas Bajas sin Efecto.

Representaciones en todo el país

Las representaciones de la Institución constituidas por Delegados, Comisiones de Filiales y Delegaciones adquieren con su valioso y desinteresado accionar una significativa importancia, recepcionando y aportando —localmente— las inquietudes y sugerencias de los consocios.

Durante el ejercicio se constituyeron las nuevas delegaciones de Barracas, Once, Belgrano, Castelar, Aballito, Florencio Varela, Berazategui y Patricios. El movimiento de Delegados producido en el periodo fue el siguiente:

CONFIRMACIONES NUEVO PERIODO	309
DESIGNACIONES	35
BAJAS POR RENUNCIA	31
BAJAS POR FALLECIMIENTO	4

Congresos, Reuniones y Asambleas

Al igual que en años anteriores, la Entidad ha tenido una activa y eficaz participación en diferentes reuniones nacionales e internacionales. La concurrencia a las mismas permitió —una vez más— seguir manteniendo un permanente contacto con organismos a los cuales el ACA se encuentra afiliado, decayendo la representación en miembros de la Comisión Directiva y funcionarios especializados.

Es importante destacar el logro obtenido por el Club, al resultar ganador absoluto —por segunda vez— del premio "Challenge F.I.A. de la Sécurité Routière 1976", trofeo instituido por la Federación Internacional del Automóvil a las entidades automovilísticas que más se destacan en el ámbito de la seguridad vial en sus respectivos países.

A continuación se enumeran los eventos a los cuales la Entidad envió sus representantes y/o distintas ponencias:

XVII Reunión del Consejo de Dirección de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.)

Se realizó en Caracas (Venezuela) desde el 30 de setiembre al 3 de octubre.

III Reunión de la IV Región de la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.)

Se llevó a cabo en Caracas (Venezuela) el 2 de octubre de 1976.

Asamblea General de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.)

Se realizó del 11 al 15 de octubre en París (Francia) la Asamblea General de Otoño.

Reunión de las Comisiones Permanentes de Estatutos y Asuntos Legales y de Seguros de la F.I.T.A.C.

Tuvo lugar en la ciudad de Lima (Perú) los días 11 y 12 de marzo de 1977.

III Mesa Redonda de la F.I.A.

Se reunió en El Cairo (Egipto) del 23 al 25 de Mayo de 1977.

Además de lo anteriormente comentado, se han llevado a cabo numerosas reuniones en el país y en el extranjero en las cuales el ACA ha participado intensamente, ya sea comisionando a directivos o presentando trabajos sobre los distintos temas que hacen al quehacer de la Entidad, los cuales fueron —por su nivel científico— cálidamente elogiados.

Afiliaciones

Se han mantenido estrechas relaciones con organismos afines —nacionales e internacionales— mediante las afiliaciones que se consignan:

- Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC).
- Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo (AAAV y T).
- Asociación Argentina de Carreteras.
- Asociación Natura.
- Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA).
- Cámara Argentina de Anunciantes.
- Cámara Argentina de Turismo.
- Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL).
- Federación Internacional del Automóvil (FIA).
- Federación Metropolitana de Pesca y Lanzamiento (FEMEPLYL).
- Federación Turística de la Atlántida Argentina.
- Instituto Argentino del Petróleo.
- Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM).
- Instituto Verificador de Circulaciones (IVC).

Actividad automovilística deportiva

La Entidad ha reasumido en noviembre de 1976 el ejercicio del poder deportivo delegado en el año 1968.

Por tal circunstancia y con el objeto de afrontar una intensa actividad normalizadora, tendiente a consolidar la conducción del automovilismo deportivo en todo el país, se creó la Comisión Deportiva Automovilística.

Dicha Comisión ha logrado una rápida adhesión de las instituciones y empresas vinculadas al quehacer del Automovilismo Deportivo, contando —al cierre del ejercicio comentado— con 13 Federaciones Regionales que abarcan todas las zonas del territorio argentino, representando a más de 350 clubes afiliados.

Establecieron exigencias preocupacionales y pruebas psicofísicas uniformes para la habilitación de pilotos, acompañantes y concurrentes, habiéndose entregado 966 licencias. Se inspeccionaron autó-dromos y circuitos brindando asesoramiento en materia de seguridad. Todas las disposiciones inherentes a competencias automovilísticas nacionales fueron verificadas introduciéndose en las mismas im-

portantes modificaciones con el objeto de adaptarlas a las prescripciones establecidas por códigos y reglamentos internacionales.

En marzo se iniciaron las actividades deportivas por el Campeonato Nacional 1977, habiéndose disputado hasta el 30 de junio las siguientes competencias, con la fiscalización directa del Automóvil Club Argentino:

Calendario Deportivo Nacional 1977 (1er. Semestre)

C a t e g o r í a	Cantidad de Competencias al 30/6/77
• Mecánica Argentina Fórmula 4	6 (seis)
• Mecánica Argentina Fórmula 2	4 (cuatro)
• Mecánica Argentina Fórmula 1	3 (tres)
• Turismo Nacional Clases "B" y "C"	7 (siete)
• Turismo Carretera	4 (cuatro)

Al propio tiempo, el ACA actuó en la programación y organización técnico-deportiva del Gran Premio de la República Argentina, competencia reservada para la categoría Fórmula 1 Internacional con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. Brindó asistencia técnica al corredor Ricardo Zunino, quien compite en Europa en Fórmula 2, atendió —además— todos los asuntos relacionados con las competencias internacionales, como también diversas consultas del interior y exterior del país relacionadas con el desarrollo del deporte automovilístico nacional y mundial, este último a través de la Federación Internacional del Automóvil.

Actividades culturales

Durante el ejercicio Julio 76-Junio 77, el ACA ha llevado a cabo una serie de conferencias y actos que contribuyeron a difundir entre sus socios distintos aspectos del quehacer cultural argentino.

• Jueves Turísticos

El ciclo de Jueves Turísticos —como es tradicional— ha presentado una serie de conferencias con proyección de películas nacionales y extranjera contando con la entusiasta concurrencia de numerosos socios e invitados especiales.

• Museo del Automóvil

Funciona en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo de la ciudad de Luján (Provincia de Buenos Aires).

En la sala destinada a tal fin, se exhiben veintidós automóviles —de distinta procedencia y antigüedad— únicos en el país.

Estas verdaderas reliquias son apreciadas por una gran cantidad de público, que encuentra en tal exhibición una pujante época —creativa— del automovilismo nacional y mundial.

II - Acción Servicial

Estaciones de servicio y camineras

La red servicial que dispone el ACA para atender sus asociados en todo el territorio nacional, merece ser adecuada permanentemente con el fin de obtener una más eficiente prestación.

Por tanto, constantemente se realizan inversiones para la ampliación y/o remodelación de las unidades serviciales existentes. Asimismo se procura perfeccionar la actual estructura mediante la incorporación de nuevas dependencias, las que contribuyen al desarrollo del automovilismo y el turismo en todas las regiones del país.

Durante este ejercicio se han incorporado las estaciones camineras Hualfin (Catamarca) e Ingeniero Juárez (Formosa) y el Centro Servicial Lanús Buenos Aires), contando la Entidad —al finalizar este ejercicio— con las siguientes dependencias propias:

• Estaciones de servicio	92
• Estaciones camineras	73
• Puestos de abastecimiento	11
• Talleres	2
• Playas de estacionamiento	2

180

El ACA por otra parte arrienda a YPF 17 estaciones de servicio, incluyendo en esta cifra la estación General Villegas ubicada en el cruce de las rutas nros. 188 y 33, habilitada durante el transcurso del ejercicio analizado.

VENTA DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

La comercialización de los diversos productos y servicios que expenden y prestan la totalidad de las 97 dependencias que dispone la Entidad presenta signos de una sensible recuperación luego de los bajos propios del contexto económico.

Combustibles

La venta de nafta especial y el gas-oil ha continuado una franca línea ascendente, no así la nafta común cuyas particulares características no se adecúan —actualmente— a los requerimientos del parque automotor.

Estaciones de servicio y talleres Plan A C A

Debido a la notable cantidad de asociados, la gran extensión de nuestro territorio y —fundamentalmente— la intención de brindar una correcta y ágil atención servicial, la Entidad ha incorporado —una vez cumplidas una serie de exigencias en cuanto a infraestructura, antecedentes, ubicación, modalidad de servicio, etc.— estaciones de servicio YPF y talleres de empresas concesionarias de primer nivel,

prestando éstos sus servicios con significativos descuentos al asociado, ya sea en mano de obra como en repuestos.

Dentro del "Plan ACA" y ampliando el concepto, se encuentran las estaciones denominadas "Líderes" donde se ha destacado a personal especializado para la atención de la totalidad de los trámites que se brindan en Sede Central, contando también con bases de auxilio mecánico en cada una de ellas.

Plan ACA	Incorporaciones del Ejercicio	Totales al 30-6-77
	1976 - 1977	
Estaciones adheridas	14	179
Talleres adheridos	44	67
	<hr/>	<hr/>
	58	246
Luego la red servicial del ACA, está compuesta, al 30 de junio de 1977, según el detalle siguiente:		
• Dependencias Propias		180
• Estaciones arrendadas a YPF		17
• Estaciones "Plan ACA"		179
• Talleres "Plan ACA"		67
	<hr/>	<hr/>
	Total	443

Auxilio mecánico

Se han prestado —durante el ejercicio— 1.211.016 servicios de auxilio mecánico, notándose comparativamente un aumento en la cantidad de servicios realizados. Es de destacar, asimismo, la incorporación de 70 nuevos equipos que con las unidades existentes alcanzan un total de 769.

Cabe mencionar que durante la pasada temporada estival se adoptaron, en las zonas de mayor afluencia, nuevos métodos para la prestación del servicio en ruta, como también el establecimiento de bases de recepción de pedidos de auxilio mecánico en lugares estratégicos de acceso a la Capital Federal, en donde el asociado carece de medios a su alcance para solicitarlo.

Con la finalidad de brindar una más ágil atención, se encuentra en etapa de aplicación un sistema de recepción y distribución de servicios basado en la aplicación de medios electrónicos, lo que implica incorporar a este importante servicio una tecnología de avanzada.

Un párrafo aparte merece la implantación del traslado múltiple de automóviles mediante bateas entre Buenos Aires - Mar del Plata - Buenos Aires y localidades intermedias, resultando este novedoso sistema de gran utilidad para los socios.

Telecomunicaciones

En beneficio de las prestaciones serviciales, la red de radioestaciones ha sido ampliada interconectándose a la misma diversas dependencias.

Al 30 de junio de 1977 la red de Telecomunicaciones de la Institución ha quedado conformada de la siguiente manera:

Radioestaciones

Tipo	Cantidad	Modo de Operación
Fijas	128	B.L.U.*
	25	FM en V.H.F.**
Móviles	13	B.L.U.
	310	FM en V.H.F.

* B.L.U.: Banda lateral única.
 ** FM en V.H.F.: Frecuencia modulada en Banda de V.H.F.

Servicio de Previsión

En el ejercicio analizado y continuando con la política de resguardar íntegramente el patrimonio real de los socios, se realizaron sobre las pólizas de automotores actualizaciones automáticas de capitales en forma periódica.

Con el objeto de ampliar los beneficios previsionales, se agregaron los riesgos de Responsabilidad Civil por lesiones o muerte hacia terceras personas transportadas instituyéndose —además— el seguro para casas rodantes con y sin propulsión propia.

En materia de descentralización al interior del país para la tramitación y pago de los siniestros de las pólizas de automotores, en común acuerdo con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, se establecieron diez nuevas cabeceras que sumadas a las ya existentes conforman la siguiente red de Dependencias Descentralizadas.

BAHIA BLANCA	MENDOZA	SALTA
C. RIVADAVIA	NEUQUEN	SAN JUAN
CORDOBA	PARANA	SAN LUIS
CORRIENTES	POSADAS	SAN RAFAEL
JUJUY	RESISTENCIA	SANTA FE
LA PLATA	RIO CUARTO	SANTA ROSA
LA RIOJA	RIO GALLEGOS	SGO. DEL ESTERO
MAR DEL PLATA	ROSARIO	TUCUMAN

Las carteras de seguros de automotores Pólizas Nros. 1 y 2 continuaron evolucionando dentro de la tendencia experimentada en años anteriores —generalizada en la plaza aseguradora— consistente en la transferencia de los seguros de riesgos totales hasta los de riesgos parciales.

La cartera de Seguros de Vida se ha mantenido sin mayores variaciones, pero se mejoraron substancialmente los montos asegurables habiéndose logrado un incremento total del orden del 65 por ciento.

Revista AUTOCLUB

Este órgano —eficaz y fluido medio de comunicación entre la Entidad y la masa societaria— ha proseguido sirviendo como factor de difusión y conocimiento de las características regionales que integran la totalidad de la República, consolidando, de esta manera, una imagen que trasciende los límites nacionales para extenderse a todos los países del

mundo a través de representaciones diplomáticas, entidades e instituciones culturales y deportivas, sin perjuicio de las específicamente automovilísticas, de vialidad, tránsito y turismo tales como la FITAC, la FIA, la AIT y la OTA.

Las ediciones publicadas —seis durante el ejercicio— han significado la impresión de 4.290.000 ejemplares.

Servicio de Aviación

Destinado a cumplir tareas de emergencia (auxilio sanitario), este servicio facilita al socio que solicita el traslado por enfermedad, accidente y otras necesidades que requieran cierta urgencia.

La actividad desplegada puede sintetizarse de la siguiente manera:

Horas de vuelo	831
Kilómetros recorridos	209.795
Pasajeros transportados	586
Accidentados o enfermos	141

Hoteles, hosterías, moteles y unidades turísticas

Los establecimientos hoteleros de la Entidad, ubicados en lugares de interés turístico, zonas de fomento o en puntos estratégicos de las rutas de acceso a aquéllos, han prestado durante este ejercicio —al igual que en los anteriores— un valioso apoyo al turismo nacional y, particularmente, constituyendo un positivo beneficio para la masa societaria.

La actividad desarrollada se ha centrado en adecuación permanente de la red hotelera a las necesidades y requerimientos —siempre crecientes— de los asociados y turistas en general.

La imprescindible expansión de la red tampoco fue dejada de lado. En tal sentido merecen destacarse las obras (próximas a habilitarse) que dotarán de nuevos establecimientos hoteleros a zonas de interés de las provincias de Salta y Formosa.

Recreos, campamentos y balnearios

El constante interés de la masa societaria por este tipo de servicios, ha llevado a la Entidad a encarar diversos trabajos tendientes a ampliar las instalaciones existentes y mejorar su funcionamiento.

Asimismo, se ha tratado de incrementar el número de dependencias con el fin de satisfacer las necesidades de los socios en zonas de fomento —con verdaderos pioneros— o en otras que, aunque no se centran tradicionales de turismo, tienen un futuro promisorio. Tal es el caso de Valle Fértil (San Juan) donde el Club habilitó un nuevo campamento.

En el predio que el ACA posee en la ribera de Laguna de los Lobos (Buenos Aires) han continuado las tareas de forestación con miras a su futura habilitación como campamento.

Otro polo de atracción turística —por la enorme afluencia de socios en la temporada estival— ha sido en este ejercicio, como en tantos otros, la cost.

atlántica de la Provincia de Buenos Aires. Por tal motivo se formalizó un acuerdo con la Municipalidad de General Pueyrredón, el cual permitió desde la temporada 1976/77, contar con dos nuevos balnearios en la ciudad de Mar del Plata: Playa Grande y Punta Mogotes.

Por último, cabe agregar que continuando con el ambicioso plan encarado por el Club, se concretaron nuevos acuerdos con establecimientos privados, permitiendo contar en la actualidad con 53 campamentos y 7 balnearios vinculados al ACA, los que ofrecen descuentos especiales a los socios.

Pesca deportiva

Esta actividad, iniciada hace largo tiempo, también ha contado —como en años anteriores— con la adhesión de numerosos socios.

El evento más destacado ha sido la disputa de la novena edición del torneo denominado "Copa Confraternidad de Pesca Deportiva", realizada en la laguna de Chascomús el 17 de abril de 1977, participando equipos representativos de 21 entidades deportivas.

Además, se llevaron a cabo excursiones de pesca a Necochea, Bahía San Blas y Chascomús, las que contaron con el concurso de numerosos y entusiastas asociados.

Como complemento de este quehacer cabe señalar que el ACA ha otorgado —en este período— licencias de pesca deportiva a 1.300 asociados.

Restaurantes, bares, buffets, cafeterías, peluquerías, pedicurías, proveedurías y kioscos

Estos servicios cuentan con gran aceptación entre la masa de asociados. Por tanto ha sido preocupación de la Entidad cubrir las necesidades de aquellos, efectuando trabajos de mantenimiento y adoptando diversos recaudos con el objeto de elevar el nivel de los servicios que se prestan.

Asesoramiento e información turística y vial

El asesoramiento a socios —encarado no sólo en la Sede Central sino también en las principales filiales del interior— ha consistido básicamente en el apoyo informativo de carácter turístico complementado con un servicio de reservas de alojamiento.

La tradicional información de carácter vial ha mantenido en el ejercicio analizado una importancia fundamental. Prueba elocuente de la trascendencia de este servicio se refleja en los 230.000 socios que personal o telefónicamente requirieron información.

Se distribuyeron aproximadamente 350.000 publicaciones cartográficas.

Actividad turística

Como en años anteriores el objetivo en materia turística ha sido la promoción y el desarrollo del

turismo nacional. Por tal motivo se organizaron excursiones colectivas prosiguiendo con el programa "Conozca la Argentina" dentro del cual se llevaron a cabo 54 excursiones que contaron —en todos los casos— con la adhesión de numerosos socios.

Cabe agregar que el ACA, compenetrado de los objetivos antes expuestos, ha implementado una cómoda financiación de estas excursiones en lo que se ha dado en llamar "Crédito Turístico".

Documentación internacional y aduanera

Otro servicio ofrecido a los asociados es la realización de trámites aduaneros, vinculados con la exportación e importación temporaria de automóviles, y la emisión de la documentación internacional imprescindible para realizar viajes al exterior.

El incremento de estas operaciones —registrado en el ejercicio comentado— resulta significativo ya que de 9.200 trámites llevados a cabo en el período julio 1975-junio 1976 se pasó a 16.600, es decir un aumento aproximado del 80 por ciento.

El detalle de las distintas operaciones realizadas es el siguiente:

Trámites	Julio 76/ Junio 77
Libreta y/o Carnet de pasos por Aduana ...	31.184
Certificado Internacional para Automóviles	31.184
Permiso Internacional para Conducir (Ccnv. 49)	30.368
Permiso Interamericano para Conducir (Conv. 43)	49.351
Chapa Distintivo "R.A."	14.589
Carnet de Presentación (FIA y FITAC)	3.245
Permiso Internacional de Conducir Extranjeros (visados)	164
Habilitación L.P.A. y C.P.D. (2os. viajes)	2.112
Total de operaciones	162.197

Cartografía vial y turística

La labor desarrollada en esta materia por la Entidad ha sido orientada y desarrollada —prioritariamente— en apoyo de la concreción del programa de promoción del turismo y el automovilismo fijado para el ejercicio analizado.

Entre los trabajos realizados merecen mencionarse las Cartas Viales de Chubut (Provincias de Chubut, Zona Sur de Río Negro y Norte de Santa Cruz), de las Provincias de Buenos Aires y de Tucumán y los tradicionales Itinerarios (en ocho motivos).

En proceso de impresión deben citarse las Cartas Viales de las Provincias de Chaco y de Formosa y la Carta de Caminos de Acceso a Buenos Aires.

Asimismo, se han publicado otros trabajos por convenios con distintos organismos según el detalle que a continuación se presenta:

PUBLICACION	CONVENIO	Cantidad ejem.
Folleto Turística	Dirección de Turismo de la Prov. de S. Cruz	10.000
	Ente Patagónico	40.000
Mapa de la Provincia de San Luis	Dirección Provincial de Turismo de S. Luis	30.000
Mapa de la Provincia de Tucumán	Dirección Nacional de Vialidad	5.000
Mapa de la Rep. Argentina	Dirección Nacional de Vialidad	5.000
Mapa de la Provincia de Bs. Aires	Dirección Nacional de Vialidad	5.000
	Dirección de Turismo de la Prov. de Bs. As.	5.000
	Dirección Provincial de Vialidad de Bs. As.	5.000

Señalamiento

De conformidad con los convenios suscriptos con organismos viales —en el orden nacional, provincial y municipal— se emplazaron nuevas señales y conservaron las existentes produciéndose, durante el ejercicio analizado, la siguiente actividad:

CONVENIO	SEÑALES -cantidad-
Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires	1.341
Dirección Nacional de Vialidad	7.120
Dirección de Vialidad de la Provincia de La Pampa	40
Dirección de Vialidad de Santa Cruz	498
Dirección Prov. de Turismo del Neuquén	262
Dir. Prov. de Turismo de Sgo. del Estero	86
Comunas	931
Varios	628
Total	10.906

Estudios de tránsito

Se realizaron —en el transcurso del ejercicio comentado— proyectos de señalamiento urbano y estudios de tránsito en importantes ciudades del país, dictándose también cursos para docentes primarios y policías de tránsito.

Entre otras actividades, merecen destacarse el estudio y proyecto de señalización de información turística y de servicios auxiliares y el estudio y confección de la planta tipo de pistas infantiles de tránsito permanente.

Educación Vial

Este importante tema no ha sido descuidado por el ACA, cuya política ha sido la de brindar un concreto aporte formativo en la materia.

De este modo se han dictado cursos para alumnos y docentes de jardines de infantes y de escuelas primarias, distribuyéndose 442.655 impresos.

Se publicaron textos sobre Educación Vial, firmando convenios con distintas municipalidades para

el asesoramiento de docentes, instalación de pistas infantiles de tránsito, concursos de manchas, etc.

Es destacable el interés despertado por el "Equipo Exposición" —compuesto por un camión talle transportando dos coches Brabham, una pista infantil de tránsito y numerosos elementos de educación vial— en las giras realizadas a distintas localidades del país.

Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito

* Buenos Aires

La concurrencia de aspirantes a conductores en esta escuela modelo —única en su género— alcanzó a 3.841 inscriptos.

El Gabinete Sicotécnico, además de los reconocimientos realizados a los alumnos, prestó servicios a diversas reparticiones estatales y privadas, los que alcanzaron 14.081 exámenes sicotécnicos y 532 evaluaciones psicológicas.

La dotación de vehículos de enseñanza se vio incrementada por la adquisición de tres nuevas unidades —dos Renault 12 y un Ford Falcon— con lo que el total de unidades afectadas a la Escuela alcanzó un total de 30 auto-escuelas.

Un apreciable aporte ha sido brindado por la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito al comisariado personal especializado con el objeto de poner en marcha una escuela de conducción en la vecina República Oriental del Uruguay.

En otro orden, fue destacada la concurrencia infantil a los juegos de entretenimientos —kartings— que funcionan en la pista de la Escuela los días sábados, domingos y feriados.

* Santiago del Estero

En esta ciudad la afluencia de aspirantes a conductores fue de 306 alumnos.

El curso de conducción brinda conocimientos técnicos sobre educación vial, mantenimiento de automóviles y accidentes de tránsito.

Escuela de Mecánica y Capacitación

Esta escuela —claro indicio de una preocupación docente, formativa de automovilistas capacitados para un buen desempeño no sólo en la conducción de vehículos automotores sino también en el conocimiento del aspecto mecánico de los mismos— ha dictado durante este ejercicio 35 cursos de Mecánica Ligera, 2 de Especialización en Carburación y 2 de Especialización en Encendido, a los que concurrieron 547 alumnos.

De igual manera, han proseguido los cursos de Formación Profesional para Adolescentes, dictado de acuerdo con el convenio suscripto con el C.C.N.E.T., el de Novedades Técnicas sobre Encendido Electrónico y el de Lubricación.

Asesoramiento y trámites sobre patentamiento de vehículos e infracciones de tránsito

La atención de los trámites requeridos para el patentamiento o transferencia de vehículos radica-

os en Capital Federal y Provincia de Buenos Aires alcanzó un notable incremento en términos de cantidad (8.836 trámites).

Cabe acotar que el ACA, por expresa invitación de Dirección Nacional de los Registros Nacionales de Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, integra la Comisión Consultiva de dicho ente oficial, el cual legisla —en el orden nacional— en todo lo atinente al uso y tenencia de automotores. Asimismo, ha brindado asesoramiento —exclusivo socios— con el objeto de facilitar la obtención del registro para Conducir de Capital Federal.

OTROS SERVICIOS A SOCIOS

Casas adheridas

En el ejercicio cerrado al 30 de junio se continuó con el sistema de Casas Adheridas al ACA —individualizadas por la clásica insignia— el cual brinda un real y positivo beneficio al socio posibilitando la obtención de descuentos sobre sus compras o servicios.

La cantidad de comercios adheridos es de 1750, distribuidos en todo el país.

Servicio fotográfico

Funciona en Sede Central, brindando un servicio rápido y cómodo a los usuarios.

Asesoría Jurídica

Ha brindado asesoramiento acerca de aspectos legales diversos a 667 socios.

Por otra parte, ha llevado a cabo tramitaciones y verificaciones legales relacionadas con el pago de los subsidios por Fallecimiento por Accidentes Automotóricos otorgados por el ACA.

Cheque de Viajero A C A

Este original servicio que facilita al turista todo tipo de operaciones comerciales siendo un instrumento seguro y cómodo, ha continuado sosteniendo un incremento en la demanda. Prueba de ello, lo recaudaron los \$ 422.648.700 vendidos en el ejercicio.

Biblioteca Sede Central

Especializada en todo lo concerniente al automotismo, no sólo ha satisfecho las permanentes consultas sino que ha orientado sobre las necesidades bibliográficas del numeroso público lector.

Mediante el sistema de préstamos de libros, el intercambio de publicaciones con diversos centros internacionales, la constante actualización de sus ficheros y el servicio de fotocopias que funciona en la misma biblioteca, ha brindado respuesta a numerosos socios que la consultaron.

III - Consideraciones Finales

Se ha intentado mostrar la acción desplegada por el Automóvil Club Argentino en los diversos aspectos de su gestión, la que ha alcanzado, en este período, el objetivo de brindar una amplia gama de servicios al automovilista, apoyar al turista en el conocimiento de nuestro país y cumplir el rol que le compete dentro del deporte automovilístico nacional.

La situación económica general, después de la recesión del período anterior, mostró signos de recuperación. El proceso inflacionario si bien alcanzó índices cercanos al 150 %, denotó una desaceleración que permite confiar en una estabilidad futura.

La industria automotriz en particular revirtió su curva productiva descendente. Ello se tradujo para el ACA en una recuperación de las ventas de productos y de los servicios prestados al automóvil.

En materia de comercialización de combustibles puede afirmarse que se han conquistado nuevas porciones de mercado, denotando —una vez más— la preferencia del público consumidor por la seriedad y responsabilidad puestas al servicio de la comunidad.

La labor desarrollada ha sido posible gracias a la gran masa de asociados que conforman el Automóvil Club Argentino, a quienes esta Comisión Directiva agradece profundamente la confianza depositada.

De igual modo, corresponde el reconocimiento a los señores socios integrantes de las Comisiones Asesoras, Comisiones de Filiales, Comisiones de Delegaciones y los que actuaron como Delegados y Veedores, quienes otorgaron su valioso aporte con el único interés de coadyuvar a la concreción de una noble tarea.

La acción encarada se ha visto favorecida por la invaluable colaboración de organismos e instituciones oficiales, entre las que cabe destacar a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Caja Nacional de Ahorro y Seguro, Banco de la Nación Argentina, Dirección Nacional de Vialidad, Empresa Nacional de Correos y Telecomunicaciones, Dirección Nacional de Turismo, Servicio de Parques Nacionales y autoridades provinciales y municipales. Todos ellos, en sus respectivos órdenes de actividad, así como empresas y demás entes privados han cooperado en la obra del Club mostrando la más amplia comprensión de los objetivos que persigue.

Una mención especial ha de dirigirse a todo el cuadro del personal de la Institución, integrado al 30 de junio de 1977 por 4.488 agentes.

De igual modo corresponde el reconocimiento a los señores concesionarios de servicios y a los integrantes de la red de estaciones, talleres, recreos, campamentos y balnearios adheridos al plan ACA por su trabajo fecundo y constante.

Por último, nuestro profundo agradecimiento a los señores miembros de la Asamblea de Delegados, cuyo apoyo y orientación han alentado las decisiones y actos de esta Comisión Directiva.

COMISION DIRECTIVA

Dr. César C. Carman
Presidente

Cap. de Nav. Jorge A. Ledesma
Secretario

GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

Anexo 1

Afiliaciones	271.688,00
Certámenes, Exposiciones y Actos Culturales	5.986.140,68
Atenciones, Homenajes y Representaciones	13.082.190,14
Asamblea de Delegados	787.267,61
Indemnizaciones	3.737.787,91
Gastos Promocionales	81.826.356,37
Asesorías	46.032.767,93
Compras	33.087.974,04
Servicios de Oficina	108.345.194,87
Procesamiento de Datos	326.530.600,42
Sistemas y Programación	43.677.383,94
Organización y Métodos	10.251.979,35
Finanzas y Planeamiento Económico	56.949.168,00
Contable	125.854.495,82
Auditoría y Economía de Concesiones	7.948.875,18
Dependencias y Funciones Adscriptas a la Dirección	75.871.630,15
Comisión Fiscalizadora de Cuentas (Auditoría Interna)	17.840.525,90
Filiales	214.191.231,68
Socios	52.956.812,82
Gerencias, Subgerencias y Areas	187.637.956,63
Congresos y Relaciones Internacionales	12.401.885,80
Relaciones con el Personal	12.612.372,78
Registros y Legajos y Liquidación de Haberes	51.981.664,27
Relaciones Laborales	2.943.364,88
Promoción y Publicidad	36.518.500,09
Representaciones del Interior	9.222.945,63
Suministros	34.983.875,79
Observaciones Administrativas	18.247.596,01
TOTAL	\$ 1.591.780.232,69
Sueldos	791.781.356,75
Aportes por Leyes Sociales	271.401.821,98
Gastos	528.597.053,96
TOTAL	\$ 1.591.780.232,69

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL, ESCUELAS CONDUCCION, SEÑALAMIENTO VIAL, SERV. DE PREVISION, E

Anexo 2

Insignias Sociales, Guías y Cartas de Turismo y Servicios Internacionales	14.161.013,5
Hoteles, Restaurantes y Otros Servicios por Concesionarios	308.624.438,3
Balnearios, Recreos y Campamentos	155.125.748,7
Moteles	48.793.077,7
Señalamiento	31.267.772,7
Asuntos Viales	91.046.213,1
Servicio de Cheques de Viajero A.C.A.	552.500,0
Servicio de Viajes y Turismo	7.991.991,5
Turismo	22.158.059,9
Forestación	271.280,0
Servicio de Aviación	37.791.887,3
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	63.176.268,7
Escuela de Mecánica y de Capacitación	13.816.591,4
Servicios de Previsión	344.090.419,1
Cartografía	43.470.195,0
Biblioteca y Museos	3.079.993,9
Propiedad del Automotor	19.179.205,5
Aduanas y Documentación Internacional	40.896.466,8
Servicio Fotográfico	9.142.876,9
Créditos Turísticos	326.487,0
Varios	20.041.253,7
TOTAL	\$ 1.275.003.742,6
Sueldos	576.470.788,3
Aportes por Leyes Sociales	203.207.623,8
Gastos	495.325.330,4
TOTAL	\$ 1.275.003.742,6

Anexo 3

ESTACIONES DE SERVICIO

DEPENDENCIAS	SUELDOS	APORTES POR LEYES SOCIALES	GASTOS	TOTAL
Estaciones de Servicio Explotación Directa	118.118.776,67	41.865.522,25	45.331.769,96	205.316.068,88
Estaciones de Servicio Explotación Concesión	488.976.380,92	173.673.399,11	525.632.541,15	1.188.282.321,18
Estaciones Camineras Explotación Directa	265.029.915,59	93.875.421,82	142.602.968,07	501.508.305,48
Estaciones Camineras Explotación Concesión	31.139.802,64	11.088.693,77	55.380.999,65	97.609.496,06
Servicio de Radiocomunicaciones	17.616.550,18	6.206.668,65	31.732.059,39	55.555.278,22
Estaciones	163.406.533,67	55.292.484,89	71.747.650,53	290.446.669,09
Forestación	5.683.279,07	2.031.789,10	107.001,16	7.822.069,33
Estaciones Adheridas	---	---	3.712.778,83	3.712.778,83
Talleres	3.963.859,50	1.403.613,03	5.791.612,38	11.159.084,91
Terrenos	234.236,16	85.464,89	2.935.292,91	3.254.993,96
Dependencias en Construcción o en Período de Prehabilitación	---	---	630.249,74	630.249,74
Playas de Estacionamiento	20.592.238,32	7.500.957,68	18.742.557,79	46.835.753,79
Talleres Adheridos - Plan A.C.A.	---	---	18.200,00	18.200,00
TOTAL	1.114.761.572,72	393.024.015,19	904.365.681,56	2.412.151.269,47

AUXILIO MECANICO

Anexo 4

Sueldos	475.521.572,3
Aportes por Leyes Sociales	169.144.291,1
Gastos	785.537.486,6
TOTAL	\$ 1.430.203.349,0

Anexo 5

ESTACIONES DE SERVICIO — AUXILIO MECANICO

CONCEPTO	ESTACIONES DE SERVICIO		ESTACIONES CAMINERAS		Talleres	Playas de estacionamiento	Servicio de Auxilio Mecánico	Otras Dependencias	Total
	Explotación Directa	Explotación Concesión	Explotación Directa	Explotación Concesión					
BENEFICIOS BRUTOS POR VENTA									
Combustibles	124.150.948,36	926.748.190,26	342.910.188,28	136.142.569,28		4.464.371,04			1.534.416.262,92
Lubricantes	41.538.195,24	183.009.458,13	85.970.568,32	26.997.941,01		112.501,19			337.628.663,80
Acces. y Repuestos	21.350.544,22	107.325.771,39	44.028.773,47	6.139.727,56	719.930,75				179.564.747,43
Mercaderías Varias	245.145,39	3.034.126,95	983.224,00						31.990.325,00
Cubiertas y Cámaras	20.280.470,23	269.851.772,80	49.114.154,77	23.064.575,16	6.559.028,22	4.490.351,67		27.727.833,41	374.617.951,51
Buffet			384.475,75					1.257.598,68	384.475,75
TOTAL	\$ 207.565.303,44	1.489.969.319,53	523.391.384,59	192.344.813,01	7.278.958,97	9.067.223,90		28.985.432,09	2.458.602.435,00
SERVICIOS TARIFADOS									
Lavados	4.778.767,20	5.240.951,46	378.480,15	11.556,00					10.409.754,81
Engrases	2.584.826,42	2.705.803,18	399.564,02	15.373,20					5.705.566,82
Taller y Gomería	4.702.433,43	7.399.344,32	2.482.536,67	182.597,97					14.766.912,39
Estadías	271.589,11	16.754.778,57	23.570,85			58.120.884,00			75.170.822,53
Auxilio Mecánico							35.862.726,27		35.862.726,27
Servicios Varios	10.938,00	6.444.199,33	958.605,71	449.769,49	107.163,05	1.625,00		2.320.920,07	10.293.220,64
TOTAL	\$ 12.348.554,16	38.545.076,86	4.242.757,40	659.296,66	107.163,05	58.122.509,00	35.862.726,27	2.320.920,07	152.209.003,84
Total Recursos de Estaciones	219.913.857,60	1.528.514.396,39	527.634.141,99	193.004.109,67	7.386.122,02	67.189.732,90	35.862.726,27	31.306.352,16	2.610.811.439,93

¡repare usted su automóvil!



PARTICIPANDO EN CURSOS
TEORICOS - PRACTICOS DE

MECANICA LIGERA ENCENDIDO CARBURACION



Entrega de Diplomas o Certificados

HORARIOS AMPLIOS · CURSOS PERMANENTES

ESCUELA DE MECANICA

Av. VELEZ SARSFIELD 850 · CAPITAL Tel. 21-4086

cuando sus neumáticos se gastan, su seguridad depende de la suerte ..!

PERO, ANTES QUE ESO SUCEDA, CAMBIE SUS NEUMATICOS GASTADOS Y PELIGROSOS, POR LAS "CUBIERTAS ACA", SIN MAS VUELTAS. UNA GRAN OFERTA PROMOCIONAL PARA SOCIOS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



NUEVA MEDIDA*
695-13 CON
O SIN CAMARA

CUBIERTAS ACA

LOS NEUMATICOS PARA LA GENTE PREVISORA

* FIAT 1600 BERLINA/SPORT - FIAT 125 -
RENAULT 12 - BREAK

GRATUITAMENTE CONTROLAMOS SUS NEUMATICOS