

CORREO ARGENTINO Suc. 61 (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938	CODIGO POSTAL 1461
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209	

# autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta

AÑO XIX - N° 101 - FEBRERO 1979 - \$ 1.400.-



**AUTOMOVILISMO**

**Gran Premio de la  
República Argentina de F.1**

**TURISMO**

**Villa Carlos Paz / Talampaya  
Tafí del Valle**

# A unas cuantas "libras" menos.

Otro esfuerzo del Automóvil Club Argentino para que sus socios viajen seguros: neumáticos a precios promocionales.

Y son cubiertas ACA.

Toda una garantía: las produce Goodyear.

Con y sin cámara.

Para todas las marcas de autos.

Piense en su próximo viaje.

En su seguridad.

Y en su bolsillo.

Los socios del Automóvil Club siempre ganan.

Ahora, con cubiertas a precios promocionales.

Lo dijimos: a unas cuantas "libras" menos.

Así, el ACA impulsa el desarrollo del turismo.

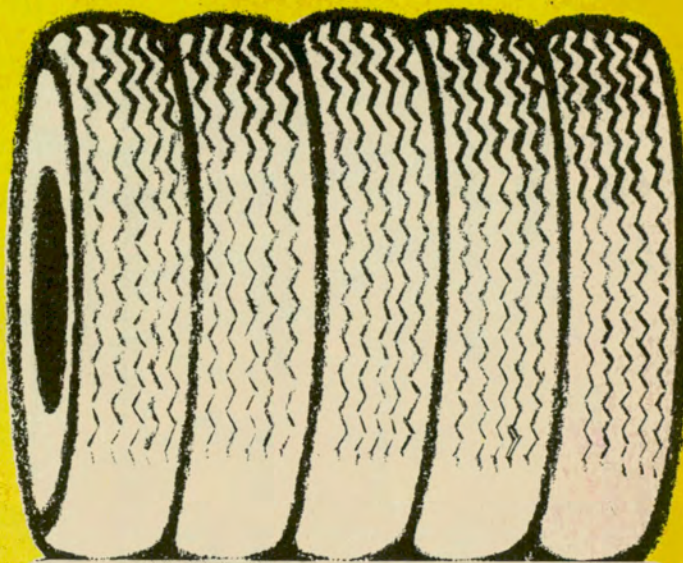
Medida 6,40 x 13

Precio al 15.1.79 con cámara \$ 34.500.-



CUBIERTAS

ACA



FISCHER/SCH/CENTA



Súbase al  
Automóvil Club.

# ARGENTINA DEPORTIVA

## Paseo de Compras

INAUGURAMOS  
CALLAO 666

...como para nosotros  
su diversion  
es cosa seria  
¡¡¡Tenemos de todo!!!

**PROVEEDURIA DEPORTIVA**  
**Av. Callao 666**

Lima 363

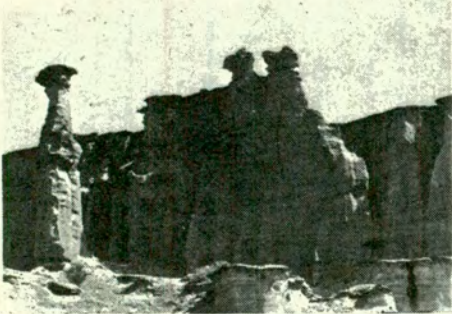
- BELGRANO • Cabildo 2475
- VTE. LOPEZ • Sup. Gigante
- LANUS • O Higgins 1960/4
- L. ZAMORA • Boedo 102
- QUILMES • Alem 27
- LA PLATA • C. 47 E. 7 y 8
- MORON • Rivadavia 18256
- ROSARIO • San Martin 925

**Estancia El Carmen.**  
Autocampings en: Mar del Plata • Chascomús •  
S. Teresita • Bariloche • El Bolsón • Ushuaia •  
La Rioja • Río Hondo • Iguazú • Entre Ríos •  
Callao 666 - Tel. 42-6640 / 41-5369 / 44-8119



M.P.

# sumario



- NOS ESCRIBEN ..... 6
- A NUESTROS LECTORES ..... 8
- ◀ Rescate en los hielos. La hazaña de la corbeta "Uruguay", por Ricardo L. Molinari ..... 10
- El auto y su cuidado. Aquí no pasó nada, por Goliardo Dondero ..... 16
- Turismo en las sierras. Villa Carlos Paz lo tiene todo ..... 19
- El ceibo. Nuestro emblema floral, por Osvaldo M. Helman ..... 24
- ◀ Talampaya. El libro de la Naturaleza, por Ricardo Arcucci ..... 28
- LETRA NUEVA ..... 33
- ◀ Gran Premio de la Argentina. Más Ligier que Lotus ..... 34
- AQUI NOSOTRAS, por Trixi ..... 40
- Tafi del Valle. La Perla del Aconquija, por Federico B. Kirbus ..... 44
- AUTOCLUB INFORMA ..... 50
- CONVOCATORIA A ELECCIONES .. 52
- NOTICIERO ACA ..... 53
- MEMORIA DEL EJERCICIO N° 74 (2ª parte) ..... 57
- AUTOHUMOR, por Di Genaro .. . . . 66



## NUESTRA PORTADA

Una multitud rumorosa atrajo el Gran Premio de la República Argentina, carrera inicial del Campeonato Mundial de Conductores Fórmula 1 Internacional, que organiza tradicionalmente el Automóvil Club Argentino.

Foto: NORBERTO RANALLI

# autoclub

FEBRERO '79 N° 101

DIRECTOR  
Dr. CESAR C. GARMAN  
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. IVÁN IBÁÑEZ  
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

REDACCION  
JORGE D. CALVETTI

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, Osvaldo M. Helman, Delegación Oficial Turística de Villa Carlos Paz, Archivo Gráfico de la Nación y Agencia Fotográfica Integral

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y

PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5º, TEL. 824-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 1.422.591. 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:  
620.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la República Argentina: \$ 1.400.-



En turismo es tiempo de Argentina. Sí. Ahora más que nunca es tiempo de Argentina. De atesorar sus bellezas infinitas. Y de sentir el orgullo de saberlas nuestras. Es tiempo de conocernos mejor, mirándonos hacia nosotros mismos y redescubrir el espíritu nacional.

Turismo en Argentina también es soberanía

Ministerio de  
Bienestar Social de la Nación



Subsecretaría  
de  
Turismo

# nos escriben

## Auxilio nocturno

Señor Director:

Me es muy grato saludarlo cordialmente, felicitándolo de corazón por la noble institución nacional que preside, tan atenta y solícita en el fiel cumplimiento de su atención a quienes le piden una eficaz ayuda. Recientemente tuve que solicitar en horas de la noche, por no poder hallar solución a mi caso, el auxilio del ACA. Eran las 23.30 y me encontraba en el triángulo de la avenida Mitre-Wilde-rumbo a La Plata. En el plazo de una hora llegó el auxilio. El señor Fernando Constante era el mecánico de auxilio. Con la más delicada solicitud se puso a actuar de inmediato, tratando con suma delicadeza de disponer el auto descompuesto, en forma tal que no se lesionara lo más mínimo. Con el equipo 1268, matrícula 8946, me trajo a la Capital Federal, al colegio Salesiano San Francisco de Sales, no aceptando gratificación ni recompensa. Quiero hacérselo presente para que tenga en cuenta a este abnegado empleado del ACA, y acaso pueda recompensarlo de algún modo, por el prestigio de la Institución.

R.P. Sincero José Lombardi SDB  
Jefe del Servicio Religioso del  
Comando de la X Brigada de  
Infantería "Teniente General  
Nicolás Levalle"

## Caños de Escape

Señor Director:

En mi carácter de viajante y corredor de carreras de regularidad, vivo prácticamente en las rutas. Debido a eso, desgraciadamente he presenciado infinidad de accidentes ocurridos por diversos motivos.

Considero que muchos de esos accidentes podrían evitarse si las autoridades pertinentes dictaran una ley u ordenanza prohibiendo

de manera especial que los automotores de transporte pesado usen caños de escape de gases y humo, dirigidos hacia la izquierda de la unidad, pues muchos de ellos, por deficiencias en su funcionamiento, producen verdaderas cortinas de humo que dificultan la visibilidad del conductor de otro vehículo que desee trasponer su línea de marcha.

Esto sucedió últimamente en el tramo de la ruta que va desde Santa Rosa de Calamuchita a Alta Gracia. Este camino es de por sí sorpresivo, más aún, sin visibilidad.

La solución sería ordenar que los caños de escape tengan su salida hacia arriba, como ya lo tienen, por ejemplo, algunas unidades de los vehículos de auxilio de nuestro Automóvil Club Argentino.

Aclaro que no hago una crítica a nadie, sino que ofrezco una solución en beneficio de muchos.

José E. Perrotín  
Irlanda 618 - Arrecifes (BA)

## Importancia del guía de Turismo

Señor Director:

Hace pocos días regresé con mi esposa de una excursión al noroeste argentino. Con los ojos llenos de sol y radiante el espíritu, volvimos al hogar después de recorrer quebradas y valles, pueblos y ciudades de Jujuy, Salta y Tucumán, donde a cada paso encontramos motivos capaces de acicatear nuestro natural entusiasmo por conocer todo lo relativo a su historia, geografía, flora, fauna, tradición o leyenda.

Personalmente, debo reconocer que ignoraba infinitamente más de lo que sabía al respecto, y que, no obstante el raudo pasar o breve permanencia en cada lugar importante del largo itinerario, mis preguntas fueron siempre satisfe-

chas por el guía de nuestro grupo, un joven salteño muy voluntarioso, atento y vivaz, dispuesto siempre a hacer más agradable, placentera y provechosa nuestra experiencia.

La estada en Tucumán tocaba a su fin cuando visitamos la casa de la Independencia; de día, para recorrer sus austeros recintos uno a uno, como santuarios, silenciosa y despaciosamente; de noche, para asistir al emocionante espectáculo de luz y sonido que se ofrece en sus tres patios interiores.

Eufóricos y contentos, satisfacíamos el reto de nuestro guía con la melodía de tangos, zambas y carnavalitos, que todos, a coro, pretendíamos cantar. De más está decir que no lográbamos completar una canción por todos sabida. Fue así como, en determinado momento, el guía nos propuso entonar la marcha de San Lorenzo. El asentimiento fue general y, ahora sí, nadie falló una sola letra de los vibrantes versos.

Terminamos de cantar e hicimos silencio... un silencio profundo, mientras el ómnibus proseguía su marcha, recodo tras recodo, por el hermoso camino. Sabe Dios por qué razón en ese instante todos mirábamos al guía, mientras su mirada como un destello se cruzaba con las nuestras al tiempo que decía con voz casi velada: "...¿Cantamos el Himno Nacional?...".

Se produjo otro silencio... Nadie dijo sí... Nadie dijo no... pero al tiempo que nos poníamos de pie, como una sola voz, nuestras voces se fundieron del primero al último acorde de nuestra canción patria.

¡Cuarenta gargantas de hombres y mujeres, jóvenes y ancianos, vibraron con devota y auténtica unción...!

Con el pecho henchido de orgullo y húmedos los ojos, confesé después que jamás —en el largo medio siglo que hago uso de mi razón— he oído o participado de un Himno Nacional tan espontáneo, tan fervoroso, tan patriótico y solemne, como aquel que ento-

namos en los montes tucumanos por obra y gracia de la fuerza vital y telúrica que un guía de turismo supo transmitirnos...

No hubiéramos podido expresarnos mejor que cantando, porque los argentinos estamos aprendiendo a cantar con una sola voz, como en el Mundial, y es ése, tal vez, el más auspicioso síntoma de que entramos por la senda de la fe, la alegría y el amor.

Por experiencia he llegado a la convicción de que en ese aspecto participan en gran medida los guías de turismo, que con renovados contingentes de viajeros ávidos, argentinos y extranjeros, cruzan el territorio de la patria día a día, de uno a otro extremo, mostrando sus bellezas naturales, relatando su historia, exaltando sus tradiciones, ¿y por qué no? cantando... como patrióticos, entusiastas y modernos trovadores.

Oscar Antonio Santelli  
SP N° 224.533/8

## El buen cobrador

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme al Sr. Director en virtud de un hecho que estimo será motivo de orgullo para el ACA y todo su personal.

En ocasión de recibir la visita de un cobrador de cuotas sociales a domicilio —el día 12-5-78—, un familiar le abonó el monto debido entregándole, entre otros, un billete de \$ 10.000 al confundirlo con uno de \$ 1.000. Al instante de advertir el error, el digno representante de la Institución lo evidenció con la presteza necesaria y procedió a su devolución. En el transcurso de la conversación que suscitó el incidente, el cobrador hizo notar que ya le habían sucedido otros casos de igual naturaleza.

Se trata del señor Felipe Crivella, que ha dado uno de los tantos ejemplos que usualmente quedan en el anonimato de las cosas

bien hechas. Con esta noticia que comunico al Sr. Director, deseo resaltar la conducta de quien ha respondido a las circunstancias con la altura que el prestigio del Automóvil Club Argentino requiere. Considero que la foja de antecedentes del señor Crivella debería reflejar el aspecto mencionado y ofrecerse al conocimiento general de la forma que el Sr. Director estime conducente, no sólo en justo beneficio del empleado, sino también del concepto que la Institución goza entre sus asociados. Saluda a usted muy atte.:

Dr. Angel N. Alonso  
S. N° 378.352  
Olazábal 3650, 4° K, Cap. Fed.

## Algunas Preguntas

Señor Director:

He leído con interés en el número de abril el artículo de Goliardo Dondero sobre la batería del auto. Le ruego trasmita al autor las siguientes preguntas que, sin duda, con sus conocimientos del tema, sabrá explicar:

1) En días fríos, ¿no conviene, antes de poner el motor en marcha, echar sobre la batería media pava de agua caliente, cuidando de no mojar los bornes? Al menos la práctica me indica que esto ayuda mucho a un rápido arranque, aunque ignoro la teoría que lo justifica, y sería interesante conocerla.

2) ¿Existe algún nivel de temperatura ambiental por debajo de la cual la batería común no puede suministrar corriente?

3) ¿Existe en nuestro país, o se ha inventado en el extranjero, algún tipo de generador eléctrico manual, portátil, que pueda, en días muy fríos, ser conectado a la batería para obtener los 12 vatios necesarios?

Leandro Wolfson  
Barrio Autopista - Tapiales (BA)

N. R.: 1) En días muy fríos, cuando la temperatura es inferior a 0°C, la capacidad de un acumulador desciende al 50 % de la que el mismo posee a 25°C.

Si tenemos en cuenta, además, que a bajas temperaturas la potencia requerida para hacer arrancar los motores es apreciablemente mayor como consecuencia de la mucha mayor viscosidad del aceite frío, fácil nos es comprender el enorme esfuerzo que debe desarrollar el acumulador al operar en un medio ambiente de bajas temperaturas. De ahí la importancia de mantener el acumulador completamente cargado, amén de la "puesta a punto", motor de arranque, etc.

2) En la práctica no, ya que las baterías en perfectas condiciones y totalmente cargadas no tienen mayores problemas en el arranque, aunque con las reservas del punto número 1.

3) Sí, existen aparatos para "ayudar" el arranque; éstos son similares a los cargadores de baterías portátiles que se usan en algunos talleres especializados.

## Excursiones "Conozca la Argentina"

Señor Director:

Acabo de regresar de una de las excursiones programadas por el ACA a Lago Argentino y Ushuaia. Tengo muy frescas aún las vivencias recogidas en su itinerario; y es por eso que no puedo sustraerme al deseo de hacer llegar mi aplauso a esa Institución por el eficiente servicio prestado a los socios que componíamos el contingente.

Ocioso sería explayarse sobre el imponente espectáculo que ofrecen los témpanos y los glaciares, o sobre la belleza multicolor de lagos, bosques, montañas, caminos y canales recorridos; porque la apreciación de la belleza y la emoción

---

## nos escriben

---

que esa belleza produce es de carácter subjetivo y está en razón directa con la mayor o menor sensibilidad de cada ser para percibirla. En lo que a mí me atañe, puedo decir que colmó mi capacidad de asombro y superó con creces todo lo imaginado a través de fotografías, películas y lecturas.

Sólo me mueve a escribir estas líneas el deseo de felicitar al ACA por su red hotelera, provista del máximo confort y buena atención en zonas de difícil acceso y abastecimiento; por su personal siempre dispuesto a subsanar las necesidades de los viajeros, y por su constante preocupación por lograr que las bellezas naturales de este magnífico país, que es nuestra patria, sean conocidas y disfrutadas por sus socios. Pienso que bajo el lema: "CONOZCA LA ARGENTINA", el ACA hace realidad los sueños del insigne geógrafo, explorador y antropólogo Francisco P. Moreno, que con gran visión de futuro y singular altruismo inició la creación de los Parques Nacionales donando sus propias tierras en *Nahuel Huapi* para que sirvieran de reserva de la flora y fauna autóctonas, y para futuro solaz, recreación y descanso de todos sus conciudadanos.

Deseo vivamente que mis palabras sirvan de aliciente a las autoridades del ACA para que prosigan con su loable afán de promover el turismo entre su gran masa de afiliados, ofreciendo planes accesibles a las posibilidades económicas de la mayoría.

Sería injusto terminar estas líneas sin destacar el comportamiento de nuestro guía, Sr. Hugo Chaia, ejemplo de corrección, responsabilidad e idoneidad, que hizo de nuestro viaje una gira de real placer estético, comodidad y bienestar.

Haydée E. M. de De Azevedo  
Víctor Martínez 268, 5° B  
Capital Federal  
S. N° 472.969

## A NUESTROS LECTORES

# UNIDAD DE MIRAS

Tres sucesos positivos jalonaron la trayectoria de nuestro Club en enero último.

En primer término, la realización de la prueba automovilística de Fórmula 1, primera carrera del campeonato 1979, resultó un éxito deportivo en todos los sentidos y tuvo un marco imponente de público. A su vez, los espectadores disfrutaron de una hermosa carrera, en la que nuestro compatriota, Carlos Alberto Reutemann, hizo muy buen papel, al volante de un Lotus, a tal punto que consiguió ubicarse segundo, entre las dos máquinas francesas del equipo Ligier.

Aparte del éxito deportivo que significó la apertura del certamen máximo del automovilismo mundial, nuestra Entidad vio incrementadas notoriamente sus filas en virtud de una campaña de conscripción de socios que arrojó resultados excepcionales y que debió ser prorrogada para dar así oportunidad de anotarse a muchas otras personas que pugnaban por hacerlo.

Esta preferencia masiva por el Automóvil Club Argentino es la mejor prueba de la variedad y calidad de los servicios que ofrece a sus asociados. Y es tan amplio el espectro de esas prestaciones, que cada día se hace más difícil resumirlas en un espacio periodístico.

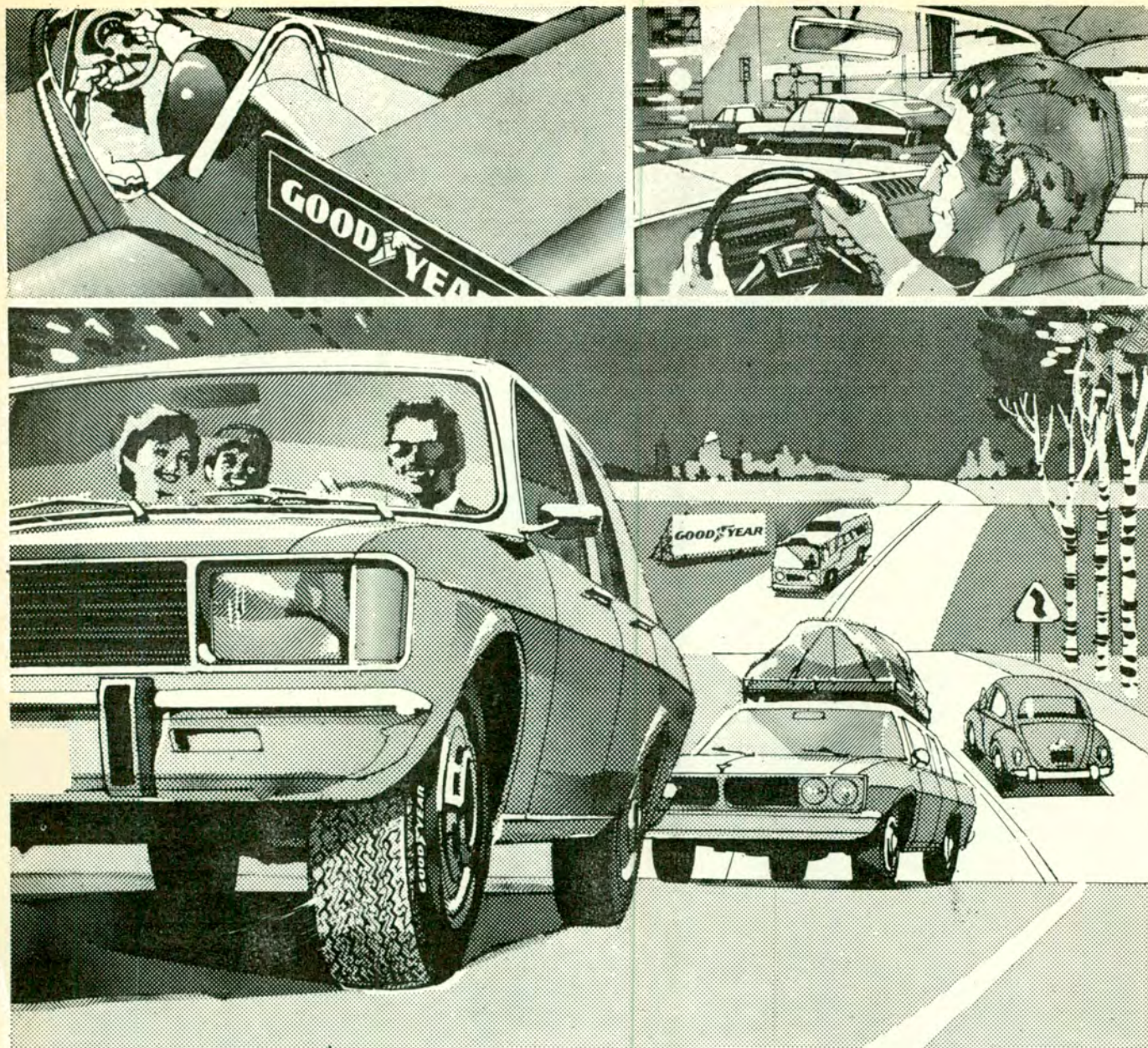
Como corolario de estos éxitos, hay que destacar otro suceso auspicioso —el tercero a que hacíamos referencia en las líneas introductorias—, que permite asegurar una continuidad fructífera de la línea conductiva impresa al Club en los últimos años y que pone de relieve, al mismo tiempo, el alto sentido de responsabilidad de las agrupaciones que representan a nuestros asociados.

En efecto, esas agrupaciones resolvieron apoyar a una lista única de candidatos, motivo por el cual no será necesario efectuar comicios para la próxima renovación estatutaria de autoridades, con el consiguiente ahorro de tiempo, esfuerzos y dinero que insumiría un acto de esta naturaleza, en una Institución de la enorme magnitud del Automóvil Club Argentino.

Todas las agrupaciones han dado así un ejemplo elevado de madurez y ratifican, con esa actitud, que quienes tienen la responsabilidad de representar a nuestros asociados están guiados por un único propósito: servir, del mejor modo posible, a la comunidad.

LA DIRECCION





# CUALQUIERA SEA EL DESAFIO LA RESPUESTA ES GOODYEAR

Como en las grandes exigencias del automovilismo deportivo, también en la ciudad y en la ruta su seguridad tiene siempre una sola respuesta.

**GOODYEAR**  
*La elegida de los campeones*

# LA HAZAÑA DE LA

En 1903 una misión científica sueca encabezada por el célebre explorador Otto Nordenskjöld, y en la cual revistaba el joven alférez de navío argentino José María Sobral, quedó atrapada en los hielos antárticos, al naufragar su nave. La legendaria corbeta "Uruguay", de nuestra marina de guerra, lograría salvar a esos investigadores, en una audaz operación de rescate que conmocionó al mundo.

Por RICARDO L. MOLINARI



*Alférez de navío José María Sobral. El primer marino argentino que vivió en la Antártida.*



*Otto Nordenskjöld, el famoso explorador sueco que dirigió la expedición al Continente Blanco.*



## LOS HIELOS

# CORBETA «URUGUAY»

A FIN del siglo XIX los inmensos y helados territorios del continente antártico constituían todavía, en gran medida, un misterio para los geógrafos. Las costas del Continente Blanco habían sido visitadas por cazadores de focas y ballenas y por algunas expediciones científicas, pero se carecía de datos completos y fidedignos sobre su real configuración. Para despejar esa incógnita, el Congreso Internacional de Geografía reunido en la ciudad de Berlín, en 1899, decidió solicitar a los distintos países la organización de misiones de relevamiento a las tierras antárticas.

Así fue como se inició

la denominada "Campaña Antártica Internacional", que dio lugar, entre 1901 a 1905, a la realización de importantes expediciones científicas, entre las cuales se contó la encabezada por el célebre explorador sueco *Otto Nordenskjöld*. Esta misión tuvo, empero, un accidentado desarrollo, y estuvo al borde de concluir trágicamente a causa del hundimiento del barco que transportó a los investigadores, el ballenero "Antartic".

### RUMBO AL SUR

La expedición zarpó de *Gotenburg* a mediados de octubre de 1901 y el 15 de diciembre de ese

año, recaló en el puerto de *Buenos Aires* para reabastecerse de viveres y combustible, y embarcar al alférez de navio *José María Sobral*, quien, a pedido de las autoridades argentinas, formaría parte de la riesgosa empresa. El 21 de diciembre, el "Antartic" soltó amarras en la *Dársena Sud* y, ayudado por dos remolcadores, abandonó el puerto, sin que —como señaló *Sobral* en su "Diario"— "ninguna mano agitase un pañuelo de despedida". Nadie, en ese momento, podía imaginar la suerte que aguardaba al pequeño barco en los mares glaciales del Sur.

El "Antartic" efectuó

una nueva escala, esta vez en las *Islas Malvinas*, y luego puso proa directamente hacia la *Antártida*. Los primeros témpanos fueron avistados por los expedicionarios a la altura de las *Islas Shetland*. "Fue el cuadro más hermoso que jamás contemplé...", anotó *Sobral*. Pero esa belleza encerraba terribles riesgos. A medida que se aproximaban al continente antártico, la masa de hielos se fue haciendo cada vez más compacta.

### EL "ANTARTIC" ATRAPADO

El 12 de febrero de 1902 el barco fondeó junto a la isla de *Snow*



Hill (Cerro Nevado), situada junto a la costa oriental de la *Península Antártica* (hoy *Tierra de San Martín*). Allí *Nordenskjöld* estableció un refugio de madera que sería utilizado como albergue y estación de estudios durante todo el invierno, por un grupo presidido por él e integrado por otros cinco hombres, entre los cuales se contaba el alférez Sobral. Este se transformó así en el primer marino argentino que puso pie en tierras antárticas.

Una vez terminada la construcción de la cabaña (todavía se conserva, y fue declarada Monumento Histórico Nacional en 1965), el "Antartic" se alejó con el resto de los expedicionarios rumbo a la base argentina de *Ushuaia*, para reaprovisionarse e iniciar desde allí un cruce de estudios en las aguas libres de hielos del *Estrecho de Magallanes*, *Islas Malvinas* y *Georgias del Sur*.

Al concluir esa campaña, el capitán *Larsen*, comandante del "Antartic", anunció a las autoridades navales argentinas de *Ushuaia* que se dirigía a la estación de *Snow Hill*, cuya posición comunicó. Señaló, a su vez, que si para abril de 1903 su nave no había regresado, debía enviarse sin tardanza una misión de rescate.

Tomadas estas precauciones, el avezado marino nórdico puso proa al *Continente Blanco*. El 10 de noviembre su nave enfrentó las primeras dificultades, ya que quedó aprisionada entre las masas de hielo, de las cuales sólo pudo liberarse siete días más tarde. El panorama, no obstante, se presentaba sumamente amenazador, porque en torno del pequeño "Antartic" se desplazaban, como señaló un tripulante, "verdaderas montañas de hielo compacto".



Miembros de la expedición *Nordenskjöld* realizan un reconocimiento en *Snow Hill*.

De tanto en tanto, trozos desprendidos de esos témpanos iban a chocar contra el buque, haciendo trepidar su casco. Sorteando a duras penas estos peligros, *Larsen* fue aproximándose a su destino. Pero los hielos volvieron a tender en torno del ballenero su tenaza destructora. Entre el 12 y el 16 de diciembre los témpanos aprisionaron con tal fuerza al "Antartic" que sus tripulantes oían desde sus camarotes cómo el casco crujía y rechinaba.

### INTENTO DESESPERADO

El barco logró zafarse una vez más, pero *Larsen* comprendió que debía tomar una medida extrema para tratar de salvar a los científicos de la estación de *Snow Hill*. El "Antartic", indudablemente, no podía abrirse paso entre los hielos y alcanzar esa posición. Desembarcó entonces a tres de los expedicionarios para que se dirigiesen por tierra hasta la cabaña de *Nordenskjöld*, y retornasen

con él y sus compañeros hasta el punto de partida, donde los aguardaría el barco.

La riesgosa expedición se inició el 29 de diciembre, pero los tres hombres que la llevaron a cabo no pudieron concretar el rescate. El 4 de enero de 1903 se vieron enfrentados con una amplia faja de mar que les impidió seguir adelante. Regresaron entonces a la costa y allí construyeron —en la *Bahía Esperanza*, en el extremo norte de la *Península Antártica*— una cabaña de piedras para sobrevivir al invierno, ya que el "Antartic" había desaparecido.

### NAUFRAGOS EN EL HIELO

El barco, desafiando otra vez los témpanos, se había alejado hacia el sur, en un esfuerzo final por llegar hasta la base de *Snow Hill*. Y esa fue su perdición. Entre el 10 de enero y el 12 de febrero los marinos escandinavos lucharon desesperadamente por mantener a flote al "Antar-

tic", aprisionado en la garra de los hielos. Señalaría uno de los tripulantes: "Montañas blancas y témpanos enormes, cuyos reflejos verde oscuros ni aun a distancia prometían nada bueno, amenazaban a cada instante arremeter contra el barco".

El casco comprimido ferozmente por la masa helada, termina por ceder. El agua comienza a filtrarse y a invadir las bodegas del "Antartic". Es el fin. El capitán *Larsen* ordena que accionen todas las bombas, y sus hombres lo hacen, en un último y desesperado esfuerzo. Rememora un marino sueco: "El ruido es insoportable, todos los brazos están en actividad... pero nada. ¡Todo resulta inútil! Con lentitud, aunque sin cesar, va subiendo el agua...".

La lucha continúa así durante horas, pero, finalmente, todo termina. El "Antartic", con la bandera sueca en la punta del mástil, desaparece bajo el agua. Sus tripulantes han salvado la vida saltando a los hielos, sobre los cuales acumularon gran cantidad



La "Uruguay" en su actual fondeadero de Dársena Norte.

de provisiones y elementos para asegurar su supervivencia. Desde allí, en una penosa marcha de casi 50 km, los 19 sobrevivientes se trasladan a la Isla Paulet, donde construyen un improvisado refugio.

### ZARPA LA "URUGUAY"

Cuando el "Antartic" desaparece bajo las aguas, los integrantes de la misión de Nordenskjöld quedan reducidos a una situación verdaderamente desesperada. Sus probabilidades de sobrevivir durante el invierno en el "infierno blanco" son muy escasas, pero esos duros y avezados marinos y exploradores nórdicos se las ingeniarán para superar todos los peligros y necesidades (comerán, inclusive, carne de foca y pingüino) mientras aguardan, con fe inquebrantable, que los argentinos los rescaten.

Permanecen divididos en tres grupos: Nordenskjöld y sus cinco compañeros, entre los cuales se cuenta el alférez Sobral, en la isla

Snow Hill; los naufragos del "Antartic" con el capitán Larsen en la Isla Paulet, y los tres expedicionarios restantes, en la Bahía Esperanza (estos últimos se unirán más tarde a Nordenskjöld).

Al concluir el mes de abril de 1903 sin señal alguna de retorno de los expedicionarios, las autoridades argentinas comprenden que se hallan ante una gravísima emergencia. En efecto, sólo cuando concluya el invierno podrán encarar el rescate de la misión perdida, y, muy probablemente, para entonces no quede ningún sobreviviente. Pese a ese sombrío panorama, la Armada Nacional resuelve actuar con toda decisión para intentar el salvamento.

El barco elegido para la extraordinaria misión, sin antecedentes en los anales navales argentinos, es la vieja corbeta "Uruguay", adquirida más de treinta años atrás —en 1872— por el presidente Sarmiento para integrar la primera flota nacional equipada

totalmente con barcos de vapor y cascos de hierro. La veterana nave es sometida inmediatamente a transformaciones que le permitan desplazarse por los mares antárticos y enfrentar el riesgo de los hielos: *refuerzan sólidamente su casco, lo dividen en compartimientos estancos, y reemplazan sus máquinas*, equipándola con las más modernas del destructor "Santa Fe".

Finalmente, el 8 de septiembre de 1903, el presidente de la República, general Julio A. Roca, sube a bordo de la "Uruguay" y da personalmente la orden de zarpada a su capitán, el entonces teniente de navío Julián Irizar. Cuando la corbeta abandona el puerto de Buenos Aires, una inmensa multitud la despidió emocionadamente desde los muelles. A partir de ese momento, todo el

país aguarda en tensa y angustiada espera el desenlace de la misión de rescate.

### ¡SALVADOS!

Desplazándose a toda máquina, la "Uruguay" se interna en los mares antárticos y logra alcanzar su objetivo sin inconvenientes. En la primera semana de noviembre de 1903 arriba a la isla Seymour, y, desde allí, el comandante Irizar, acompañado por el teniente Yalour y un marinero, se trasladan en trineos hasta la estación de Snow Hill, donde es recibido jubilosamente por Nordenskjöld, Sobral y sus compañeros. Regresan todos a la corbeta, y parten hacia la Isla Paulet, donde recogen a los naufragos del "Antartic".

Uno de los marinos suecos recordará conmovido ese instante feliz:

**EN ROPA  
DE  
TRABAJO...**

hay una marca  
**FORJADOR**

y un prestigio

**LOS VASCOS S. A.**

Una tradición de calidad...



GUARDAPOLVOS

Unisex  
niña - niño

infantiles

Maestros

Profesionales

Licitaciones  
Envíos al interior

**LOS VASCOS S. A.**

SALTA 102 | LAVALLE 2506 | HIPOLITO YRIGOYEN 1146  
38-3262 | 47-6798 | 37-3914 y 38-3649

CAPITAL FEDERAL y Distribuidores en el interior



Foto tomada a bordo del ballenero "Antartic", donde aparecen los perros esquimales.

*"¡Se oye un sonido... un sonido bien conocido, pero inconcebible en esos parajes! Debo estar soñando... se repite una y otra vez..., es el barco, no puede ser otra cosa... ¡El barco está aquí! ¡Estamos salvados!"*

Después de capear un violento temporal, que daña parte de su arboladura, la "Uruguay" arriba al puerto de Santa Cruz, en la costa patagónica. Es el 22 de noviembre de 1903. Desde allí, por los hilos del telégrafo, la noticia del éxito de la misión llega a Buenos Aires y se desparrama por todo el país y el mundo. En la capital, el júbilo popular es inmenso. Se forma una comisión especial para dar la bienvenida a la corbeta, y las adhesiones suman millares.

#### RECEPCION INOLVIDABLE

Cuando la "Uruguay" llega finalmente al puerto de Buenos Aires, en la tarde del miércoles 2 de diciembre de 1903, toda la ciudad se vuelca a los muelles para dar bienvenida de héroes a

### CORBETA "URUGUAY"

Nave decana de la Armada Nacional, la corbeta "Uruguay" fue uno de los barcos incorporados a nuestra Marina de Guerra en cumplimiento de la ley de adquisiciones navales hecha sancionar por el presidente Domingo F. Sarmiento en 1872. Esa ley permitió constituir la primera flota de combate moderna con que contó nuestro país, equipada con barcos de vapor y cascos de hierro. La corbeta "Uruguay", construida en astilleros británicos y adquirida en 32.000 libras esterlinas, fue incorporada a nuestra Marina de Guerra el 5 de julio de 1874. En 1903, cuando llevó a cabo la misión de rescate de la expedición Nordenskjöld en la Antártida, comandada por el entonces teniente de navío Julián Irizar, tenía ya 29 años de servicio en nuestra Armada. En su historial figuraba un hecho de histórica trascen-

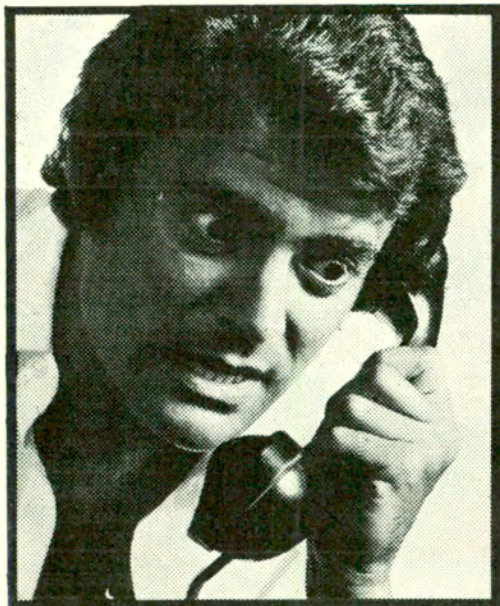
dencia: haber sido la Escuela Naval flotante en la cual, en 1878-79, se instruyeron y rindieron exámenes finales los primeros cadetes que recibieron el grado de guardiamarinas de la Armada Nacional (Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio Barilari y Alberto Cánepa). La "Uruguay" prestó largos y beneméritos servicios al país, y aún continúa haciéndolo como nave-museo y monumento nacional, en su fondeadero de la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires. Allí, junto a la gloriosa fragata "Sarmiento", recibe anualmente millares de visitantes. Periódicamente, a su vez, realiza navegaciones conmemorativas. La "Uruguay" tiene un desplazamiento de 550 Tn, una eslora de 46,36 m y una manga de 7,63 m. Está provista de máquinas de vapor con una potencia de 475 HP y alcanza una velocidad de 11 nudos.

los tripulantes y a los rescatados del "infierno blanco". Centenares de embarcaciones embanderadas acompañan a la corbeta cuando ésta se aproxima al amarradero; millares de personas agitan sus pañuelos, resuenan las sirenas de los barcos y rompen a tocar las bandas de música. El espectáculo es indescriptible.

Desde el puerto, los protagonistas de la hazaña son conducidos en carruajes al Centro Naval. Se produce entonces una verdadera apoteosis, que el diario "La Nación" describe así: "Los vivas al doctor Nordenskjöld, al comandante Irizar, a Sobral y a los demás integrantes de la expedición vibraban con aclamaciones intensas, en un entusiasmo que se comunicaba de calle en calle y de balcón en balcón. Las flores caían a torrentes... Así, en marcha triunfal, llegó el primer coche al Centro Naval, luego el segundo, y en seguida hubo una avalancha de gente que inundó la calle, haciendo imposible el tránsito. La aclamación creció de pronto en ovaciones entusiastas. Acababa de llegar el carruaje en que iba el alférez Sobral. Nada de caballos; habían sido desatados, y el pueblo conducía al joven oficial, que inútilmente protestaba por tal homenaje, mientras la emoción humedecía sus ojos...".

Así, con esa recepción inolvidable, concluyó la extraordinaria aventura. Pero la misión de la "Uruguay" inició para nuestra patria una empresa que aún sigue en pleno desarrollo: la pacífica conquista y reafirmación de nuestros derechos soberanos en la Antártida Argentina. ●

# S.O.S.



Ahora, el Automóvil Club Argentino responde con diez facilidades más a su pedido de auxilio.

Suma a sus teléfonos habituales, nuevos puntos de recepción de llamados en Capital y Gran Buenos Aires, equipados con transceptores V.H.F. (Muy alta Frecuencia), que retransmiten inmediatamente su llamado a Sede Central.

Tome nota: Sede Central (las 24 hs.)  
83-6041/821-6081/83-3755/4403/7711  
y 84-0624.

Estaciones (de 8 a 20 hs.):

BELGRANO: Avda. Cabildo y Virrey  
Arredondo: Tel.783-2478.

CABALLITO: Avda. Gaona 1202/24; Tel.  
59-5015/6673.

FLORES: Avda. Rivadavia 7530; Tel.  
612-7876/5024.

ONCE: Avda. Rivadavia y Agüero; Tel.  
88-3158/2256 y 87-7111.

PALERMO: Godoy Cruz y Demaría; Tel.  
773-7892/7958 y 771-5198.

VELEZ SARSFIELD: Avda. Vélez Sarsfield 850;  
Tel. 21-6650.

VILLA DEVOTO: Avda. Fco. Beiró 3561 y  
Lincoln; Tel. 53-9564 y 50-9668.

AVELLANEDA: Avda. Mitre y 9 de Julio; Tel.  
201-1197/0800.

LANUS: Avda. H. Yrigoyen 4901; Tel.  
247-7445.

OLIVOS: Avda. del Libertador 2362; Tel.  
791-2121/4095.

Recorte este servicio del ACA y llévelo en la  
guantería del auto.



## ACA

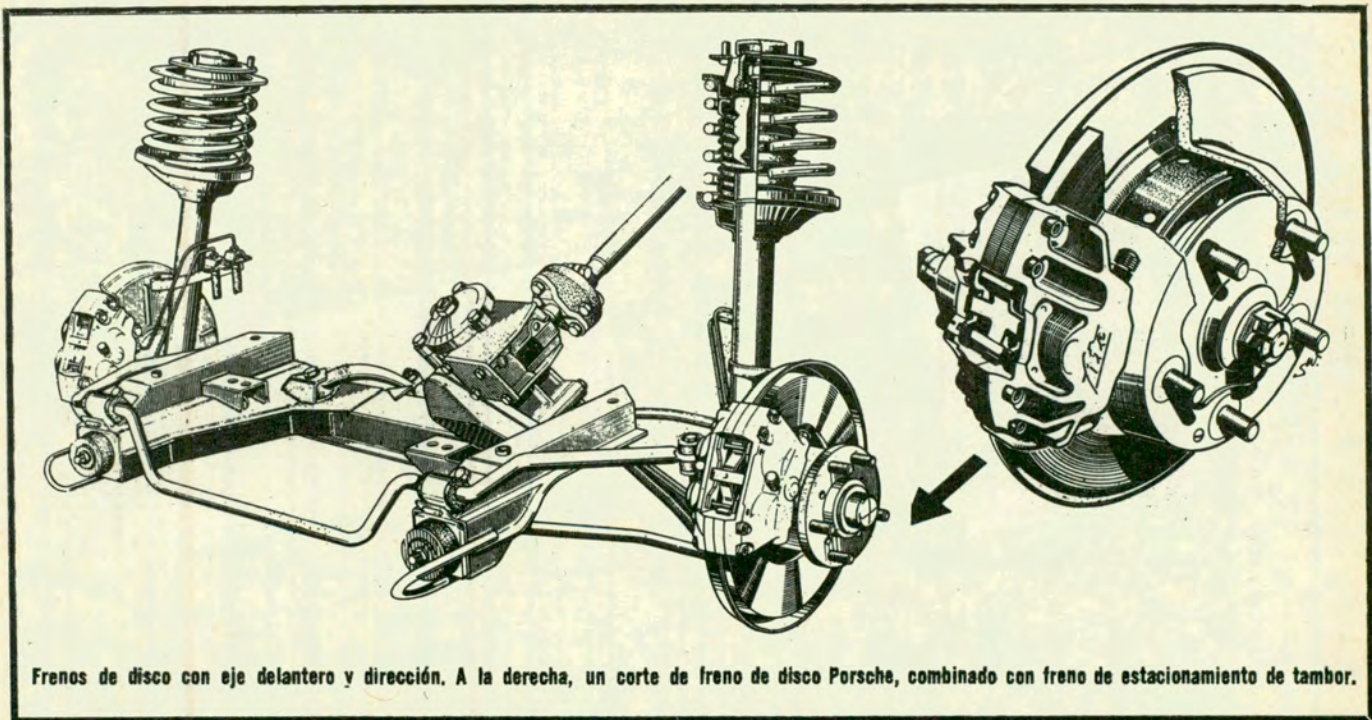
### Súbase al Automóvil Club.

## EL AUTO Y SU CUIDADO

# AQUÍ NO PASÓ NADA

Un conocido eslogan publicitario remarcaba con la frase del título la importancia de los frenos. Ese anuncio, en realidad, no exageraba —promoción aparte— la importancia de los mismos, destinados a detener el coche en la menor cantidad posible de espacio y sin zigzagueos o pérdida de estabilidad peligrosos. Para que ello ocurra, debe prestárseles la atención indispensable. ¿Usted lo hace?

Por GOLIARDO DONDERO



Frenos de disco con eje delantero y dirección. A la derecha, un corte de freno de disco Porsche, combinado con freno de estacionamiento de tambor.

LA INCORPORACION de un mecanismo capaz de detener la marcha de un vehículo, nació al mismo tiempo que su condición de

móvil. Poco hubiera servido alcanzar velocidades elevadas si no se hubiera contado con un equipo de desaceleración suficiente-

mente eficaz para detener esa masa con toda la energía cinética acumulada.

Desde su nacimiento hasta me-



COLOCACION **5**  
MINUTOS

Envíos al interior  
Desde \$ 35.000.-

SE COPIAN  
PERO NO SE IGUALAN

# FUNDAS

## SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTO

ALSINA 2761-65 - T. E. 97-3211 - 93-6871

EL AUTENTICO  
BOUCLE DE TOALLA  
Y BICOLOR



DIONISIO POGGIO  
E HIJO S. R. L.

DIAGONAL 73 N° 2180 - LA PLATA



diados de la década del 30, los automóviles de tipo estándar estaban equipados con elementos frenantes compuestos por dispositivos que actuaban sobre las ruedas posteriores y árbol cardánico. Si bien podrá parecer pobre o insuficiente el poder frenante de este sistema, bastaba para la velocidad máxima y el tránsito de la época. No obstante, en los automóviles de competición comenzaron a utilizarse frenos en las cuatro ruedas a partir de 1914, siendo el primero el Isotta Fraschini en su versión deportiva.

El sistema empleado en dichos frenos es bastante sencillo; los primeros vehículos se limitaron a copiar el freno de zapata, característico de los de tracción a sangre, que acciona directamente sobre la rueda.

Este método, debido a la mayor velocidad de los vehículos de tracción mecánica, producía un considerable desgaste de los forros de la zapata y también de la propia rueda. Entre 1902/3, se descubrió que el material empleado en las correas industriales, impregnadas en aceite, era un buen elemento de fricción, y allí, Herman Froot, un investigador particular, inventó el forro de freno, que se aplicó al freno de tambor o de expansión. Para ello, Froot confeccionó un material de amianto tejido que solucionó el problema de la estabilidad térmica de los forros y los dotó de un mayor poder de fricción. El último sistema conocido, los frenos de disco, se remonta a la Segunda Guerra Mundial, y se aplicó en los aviones debido al pequeño tamaño de las ruedas, que no permitía colocar campanas o

tambores de dimensión adecuada. El actual freno de disco fue incorporado por la firma británica Jaguar en los coches de serie, en las cuatro ruedas, en 1951.

En EE.UU. no tuvieron igual aceptación, y recién en 1955 se aplicaron en algunas pocas marcas de precio elevado, continuándose su colocación en forma opcional. Pero en la última década se aplicó en todas las marcas salidas de Detroit.

El funcionamiento del freno de disco es muy sencillo. Adherido a cada rueda va un disco de metal de alta resistencia a las deformaciones provocadas por el calor. A ambos lados van colocadas dos pastillas montadas en las pinzas o mordazas. Mediante un dispositivo hidráulico similar al de los frenos comunes, las pastillas comprimen el disco y generan la fricción necesaria para producir la desaceleración. La principal ventaja de este sistema sobre el tambor es la mayor velocidad de disipación del calor, por estar mucho mejor ventilado. El disco es una fundición compuesta por cromo, magnesio, silicio, azufre, fósforo y carbono.

La mordaza es una sola pieza que lleva incorporados dos cilindros hidráulicos que accionan las pastillas. La calidad y composición de las pastillas son las responsables directas de un buen frenado.

Durante muchos años fueron empleados en todos los automóviles frenos mecánicos accionados por varillas o cables flexibles, que iban del pedal de comando a las zapatas o tambores. Cuando se empezó a aplicar el freno hidráulico trajo una serie de ventajas

que redundaron directamente en la seguridad de marcha de los automóviles, y actualmente se cuenta también con una gran variedad de fluidos de frenos cuyas especificaciones se adaptan a distintos servicios. También se han introducido diseños de circuitos independientes, que accionan paralelamente los dos pares de ruedas, lo que asegura una efectividad permanente aun en el caso de que una de las cubetas de las ruedas pierda el fluido presionado, dado que el freno hidráulico funciona por la acción de un líquido especial impulsado por una bomba que actúa bajo el comando del pedal, entregando su caudal a los cilindros montados en cada rueda. Estos accionan, a su vez, las zapatas o mordazas (según sea el sistema), cuya fricción contra las paredes del tambor o disco produce la detención del vehículo. Por su parte, los equipos de potencia aumentan la presión ejercida en el pedal, repercutiendo directamente su efecto en los cilindros del freno. Estos equipos pueden actuar sobre un sistema de frenos convencionales de campana o de discos, siendo prácticamente indispensables en estos últimos.

Los frenos son básicamente transformadores de energía, que convierten el movimiento —energía cinética— en calor. Su efectividad depende del método utilizado para obtener la fricción y liberarse del calor; por lo tanto, lo importante en un equipo de frenos es poseer un alto coeficiente de fricción que sea constante y superar y disipar por un medio



AUTOS, AMBULANCIAS  
SERVICIOS FUNEBRES

## BARBERIS S.A.C.

Avda. BELGRANO 3782 - 84 - Tel. 93 - 4512 - 97 - 0127  
Velatorias: QUITO 3779 - 97 - 7779

FUNDADA EN EL AÑO 1938

DESCUENTO ESPECIAL A TODOS LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



**DI TELLA** socios aCa dto. especial  
**RILEY** repuestos y  
**ARGENTA** accesorios legítimos  
**DOBGE** miguel  
**1500** montegudo  
monroe 2794-capital  
tel. 784-2401

**envios al interior en el día**

adecuado el intenso calor generado.

Las altas velocidades de los automóviles actuales obligan a investigaciones para afrontar las cada vez mayores cantidades de calor generadas. El calor, que es igual a la masa por la velocidad al cuadrado, aumenta proporcionalmente con estos factores. *Peso y velocidad* son importantes, *pero esta última es más determinante, por cuanto se encuentra potenciada a su cuadrado.*

También existen factores que no

dependen de las cualidades y bondades de su equipo de frenos, sino que concurren como factores determinantes los valores del coeficiente de adherencia al suelo donde transita y el peso adherente de la unidad. Estos aspectos, que juegan un papel de suma importancia y que parecen extraños al equipo de frenos, son esenciales, por cuanto su conocimiento facilita el buen empleo de los frenos, con un resultado óptimo.

Considerado un valor absoluto de adherencia, el tipo de neumá-

tico utilizado ofrece los valores variantes de la misma. Contrariamente a lo que se sostiene con frecuencia sobre la tendencia a patinar de los neumáticos lisos en todos los casos, *éstos ofrecen una mayor adherencia sobre el piso seco y liso*, en virtud de que presentan mayores puntos de contacto. Desde luego, cuando los valores adherentes del piso se ven alterados por la humedad, *esa condición se vuelve negativa y el deslizamiento es casi inevitable.* Otro de los factores importantes es *el tipo de piso*, ya que el coeficiente varía de acuerdo con la siguiente escala: 70 % piso de hormigón - 60 % piso de macadam o asfalto y 50 % de tierra dura. En la mayoría de los casos, los automovilistas suelen tener poca conciencia de las exigencias mecánicas y térmicas a que son sometidos los frenos. Normalmente no surgen mayores inconvenientes, dado que los sistemas responden a un esquema práctico y muy experimentado. Sin embargo, a pesar de no sufrir inconvenientes de orden mecánico, si los tienen funcionales cuando la velocidad del automóvil supera los 100 km/hora. Un buen conocimiento de sus detalles de funcionamiento, de su relación con el peso y la velocidad de la máquina y de las alteraciones que producen las condiciones climáticas y el estado del piso, es fundamental para que los frenos cumplan su misión: *detener el vehículo en el tiempo y lugar adecuados.*

Por último, es bueno recordar que resulta muy conveniente cambiar cintas y pastillas antes de llegar a producir rayaduras que al rectificar producirían debilitamiento por dilatación y deformación, debiendo en esos casos efectuar el cambio de las campanas o discos, repuestos éstos de precio bastante elevado.

La rapidez del viaje, la comodidad de los pasajeros y, sobre todo, su seguridad, encuentran en el equipo de frenos un aliado insustituible. ●

# LOS IMPREVISTOS NO TIENEN SEÑAL

Un chico jugando,  
un peatón desprevenido,  
un conductor distraído,  
siempre surgen de improviso.  
En estos casos no basta  
con apretar el pedal.

Además de sus reflejos,  
será necesario que  
sus frenos estén en  
excelentes condiciones.  
Haga controlar periódicamente  
los frenos de su vehículo.  
Y si necesitan reparación o  
cambio, exija lo mejor, productos  
y repuestos para frenos

WAGNER LOCKHEED.



Seguridad total en frenos

TURISMO EN LAS SIERRAS

# VILLA CARLOS PAZ LO TIENE TODO

Situada a sólo 36 kilómetros de la ciudad de Córdoba y a orillas del imponente embalse del dique San Roque, Villa Carlos Paz se ha convertido en la "capital" indiscutible del turismo serrano, pues ofrece al visitante —durante todo el año— una gama de atracciones que tiene pocos equivalentes en el país.



"VILLA CARLOS PAZ tiene de todo y para todas las edades". Esta frase, acertadamente acuñada por los servicios turísticos de la famosa ciudad serrana, se ajusta a la más estricta de las verdades. Con su privilegiada ubicación geográfica en las puertas del maravilloso valle de Punilla y junto a las márgenes del embalse del dique San Roque, Villa Carlos Paz ofrece al visitante no sólo un marco natural de belleza excepcional sino también la posibilidad de disfrutar de la pesca, la natación y todo tipo de deportes náuticos (yachting, motonáutica, esquí acuático, buceo, etcétera). La Villa, a su vez, tiene un ritmo expansivo, una bulliciosa vida nocturna y una alegría contagiosa, que la convierten en el sitio preferido por los jóvenes y por la gente de cualquier edad que "se sienta joven".

Balnearios con playas arenosas y aguas serenas y translúcidas, cómodos autocampings, cientos de hoteles, sierras amables y verdes, rincones agresivos y arbolados, y un clima de excepción (cálidos veranos y templados inviernos), son algunos de los factores que facilitaron el "boom" turístico de Villa Carlos Paz. Y a ellos se suma la belleza edilicia de la ciudad, el constante movimiento de su zona comercial y la posibilidad de convertirla en centro de desplazamiento para recorrer y conocer todas las poblaciones y paisajes del cercano valle de Punilla (Cosquín, La Falda, La Cumbre, Capilla del Monte, etcétera) y otros famosos circuitos serranos cordobeses.

#### ORIGEN DE LA CIUDAD

Donde hoy se extienden las aguas del embalse del dique San Roque, existió antaño una población en cuyas cerca-



La aerosilla es una de las máximas atracciones de Villa Carlos Paz. Desde esas alturas el turista goza de un panorama de ensueño que dejó de ser privilegio de las aves.

### COMO LLEGAR - DONDE ALOJARSE

*En automóvil: Villa Carlos Paz está situada a 739 Km de la ciudad de Buenos Aires. Se llega por la ruta nacional N° 9 hasta la ciudad de Córdoba vía Rosario, y desde allí por autopista (ruta nacional N° 20) hasta Carlos Paz en rápido recorrido (36 km). Otra alternativa es viajar por la ruta nacional N° 8 hasta Río Cuarto, donde se empalma con la ruta nacional N° 36 hasta Alta Gracia y desde allí por camino pavimentado hasta la ruta nacional N° 20, de acceso directo a Carlos Paz.*

*En ómnibus: Ablo y Gral. Urquiza, Caseros 1080 (Constitución), Buenos Aires, Tel. 21-6121; Transportes Automotores Chevalier, Catamarca esq. Rivadavia (Once), Buenos Aires, Tel. 88-0078; Costera Criolla, Lima 1557, Buenos Aires, Tel. 26-5061.*

*En avión y ferrocarril: desde Buenos Aires a la ciudad de Córdoba se viaja en Aerolíneas Argentinas, Perú 22, Capital Federal, Tel. 30-5890; Austral Líneas Aéreas, Avda. Roque Sáenz Peña (Diagonal Norte) 739, Capital Federal, Tel. 46-8811, y en los Ferrocarriles Mitre y Belgrano (Estación Retiro, Buenos Aires). Desde Córdoba a Villa Carlos Paz se completa el viaje en ómnibus (C.O.T.A.P.L. tiene muchos servicios diarios).*

*Hoteles: La ciudad cuenta con una excelente infraestructura hotelera (más de 400 establecimientos) que cubre todas las categorías, desde 1ª especial a 3ª "B". Para requerir informes sobre hoteles y precios actualizados, al igual que sobre todo otro tipo de datos referente a Villa Carlos Paz, se puede recurrir a Delegación Oficial de la Provincia de Córdoba - Callao 332, Buenos Aires, Tel. 40-4588; y Delegación Oficial Turística de Villa Carlos Paz, Lavalle 623 (esq. Florida), Buenos Aires, locales 38/39.*



El reloj cu-cú gigante



La conjunción de sierras y lago ha dado lugar a rincones apacibles, de serena belleza, en los cuales el espíritu se retempla. En la foto, puede observarse el Puente Negro.



llegado a ser el símbolo distintivo de Villa Carlos Paz.

## DIQUE SAN ROQUE

Todo el que visita Carlos Paz no deja de hacer una excursión hasta el cercano dique San Roque (está situado a 12 Km al norte del centro de la ciudad). Esa obra imponente fue erigida entre los años 1939 y 1944, para reemplazar al viejo dique, cuyos restos aún pueden apreciarse cuando las aguas están bajas, a corta distancia del actual. La inauguración de la presa primitiva, que dio origen al embalse de San Roque, tuvo lugar el 12 de abril de 1890, y marcó una etapa fundamental en el progreso argentino. En efecto, en aquella época el dique San Roque ocupó el primer lugar entre las obras de ingeniería de su tipo en todo el mundo. La nueva presa constituye una obra de características impresionantes: su altura máxima sobre el lecho es de 45 m, la longitud de su coronamiento de 145 m, la superficie máxima del embalse es de 2.478 hectáreas y su máxima profundidad central, de 20 m.

nías el general José María Paz derrotó en 1829 a las fuerzas federales de Juan Facundo Quiroga. Esa villa y parte de la vieja estancia "Santa Leocadia" fueron cubiertas por el lago artificial que se formó al erigirse, entre 1884 y 1890, el primitivo dique San Roque. El resto de la citada estancia perduró y, en 1913, su propietario, el señor Carlos N. Paz, encomendó al ingeniero Vázquez González el trazado en parte de sus tierras de una nueva población. La Villa, situada sobre la margen sur del embalse San Roque, tomó así el nombre de su fundador. Este falleció en 1930, y sus restos, junto con los de su esposa, fueron trasladados a Villa Carlos Paz en 1965, donde fueron sepultados en la Iglesia parroquial de Nuestra Señora del Carmen.

Con la construcción del nuevo dique San Roque (1939-1944), se inicia el acelerado desarrollo turístico de la Villa. La pesca en el embalse se convirtió en una gran atracción (la siembra de pejerrey se había efectuado en 1937-38) y comenzó a proliferar el loteo de terrenos y su venta a crédito, lo que faci-

## ESTAMPILLAS

OFERTA ESPECIAL - LISTA Nº 8  
Descuento del 10 % hasta el  
31-3-78

- MUNDIAL DE FUTBOL
- 1) 19 a 6ª serie, completo, en 14 Sobres día emisión (12 est. + 3 blocks) \$ 35.000.-
  - 2) 38 Sobres especiales con los Matasellos de los 38 partidos jugados \$ 40.000.-
  - 3) 100 Sobres diferentes con Matasellos Especiales del Mundial \$ 80.000.-
- LAS TRES OFERTAS (182 sobres con matasellos dif.) \$ 130.000.-
- 500 dif. Animales \$ 70.000.-
  - 500 dif. Deportes \$ 70.000.-
  - 500 dif. Flora \$ 70.000.-
  - 500 dif. Arte/Pint. \$ 70.000.-
  - 500 dif. Transportes \$ 68.000.-
  - 300 dif. Insectos \$ 41.000.-
  - 300 dif. Pec/Marisc \$ 39.000.-
  - 300 dif. Pájaros \$ 31.000.-
  - 300 dif. Barcos \$ 26.000.-
  - 300 dif. Cosmos \$ 25.000.-
  - 200 dif. Triángulos \$ 26.000.-

PIDA YA: LA LISTA Nº 8  
FILATELIA AUSTRAL  
C. Correo 42 (1840) Martínez



*El río San Antonio, que desciende de las sierras aledañas para desaguar en el lago, dota a la ciudad de diversos balnearios y lugares de recreo.*



*Otra vista espectacular de la ciudad, con el enorme espejo de agua del embalse San Roque. En segundo plano se alcanzan a divisar los característicos puentes sobre el río San Antonio.*



*Entre los balnearios preferidos por los turistas, descuella el denominado Fantasio, un rincón apropiado para dorar la epidermis y darse otro chapuzón refrescante.*

litó el rápido desarrollo edilicio. El auge turístico de Villa Carlos Paz, empero, se produjo realmente a partir de la década de 1960.

### **MAGNIFICAS RESIDENCIAS**

En la actualidad, Villa Carlos Paz es una ciudad pujante, con una población estable de más de 48.000 habitantes, que se incrementa en forma notable en la temporada veraniega, cuando afluye la mayor corriente turística (más de 100.000 visitantes). Está situada a 640 metros sobre el nivel del mar y a sólo 36 kilómetros de la ciudad de Córdoba, a orillas del lago San Roque (en su margen sur) y a la entrada del valle de Punilla. El turista se ve gratamente impresionado, desde un comienzo, por la belleza de su edificación. Chalets y magnificas residencias privadas se escalonan junto al lago y sobre las faldas de los cerros. En "Villa del Lago", situada al norte de la ciudad, se destacan los famosos castillos de Zárate (calle R. Tagore) y Furt (ruta 20). En pleno centro se encuentra la moderna estación terminal de ómnibus, que abarca con sus jardines toda una manzana y posee galería comercial, restaurante y confitería con una hermosa y amplia terraza. El crecimiento edilicio de la ciudad es constante, a tal punto que consigna la mayor cantidad de metros cuadrados construidos por habitante, por año, en todo el país. Cuenta con pavimentos, todos los servicios públicos, colegios secundarios, primarios, hospitales, bibliotecas, cines, teatros y una activa vida cultural (elenco teatral vocacional, coro polifónico, conjuntos musicales, periódico "Serranía", Radio Carlos Paz, etcétera).

## MÚLTIPLES ATRACCIONES

Las calles principales son las avenidas *General Paz* y *9 de Julio* (forman, en realidad, una sola arteria que se prolonga a través del río *San Antonio* por el *Puente Central*). Allí se encuentran toda clase de negocios, restaurantes, bares, galerías comerciales, confiterías, etc. Dos líneas de ómnibus locales (1 y 2) aseguran el desplazamiento por los distintos sectores de la ciudad. Merecen visitarse la famosa *Aerosilla* y el *Cerro de la Cruz*. La primera fue inaugurada en 1955 y ha conducido hasta el presente a más de 4.000.000 de personas. Cuenta con 40 sillas individuales, suspendidas mediante un brazo metálico del cable transportador. Por medio de ella se asciende suavemente hasta la cima de un cerro de 1.000 metros de altura, en la que hay emplazada una confitería desde la cual se disfruta de una maravillosa vista panorámica de la ciudad y el contiguo lago *San Roque*. La estación de partida está situada al final de la *avenida Estrada* (horario de verano de 8 a 21 horas; de invierno, de 9 a 12 y de 14 a 19). Frente a la *Aerosilla* se encuentra el camino de ascenso al *Cerro La Cruz*. El visitante, luego de transitar por un sendero de 2.200 metros de recorrido, arriba a la cima del cerro y allí puede admirar el imponente monumento de la *Cruz*, de 18 metros de altura, inaugurado en 1934 con motivo del *Congreso Eucarístico Internacional* que fue celebrado entonces en nuestro país. El *Reloj Cu-Cú gigante* es el atractivo tradicional de la ciudad. Allí concurren, invariablemente, todos los que la visitan, para contemplarlo y esperar la salida del pájaro que, con su "cu-cú", anuncia

las horas. El enorme artefacto, de hermosas líneas, fue construido siguiendo las técnicas originales de la *Selva Negra*, de *Alemania*, y está ubicado en la intersección de la *avenida Uruguay* y el *boulevard Sarmiento*.

*Villa Carlos Paz* cuenta, dada su ubicación sobre las márgenes del río *San Antonio* y el lago *San Roque*, con innumerables lugares para la recreación acuática, que son frecuentados por miles de bañistas durante la temporada veraniega.

## PESCA ABUNDANTE

Como en los restantes embalses cordobeses, el pejerrey es ciertamente el "rey" del lago *San Roque*, y su pesca concita la actividad de innumerables aficionados. Se puede, no obstante, capturar otras especies, ya que la población íctica del embalse incluye truchas criollas o percas, carpas, dientudos, mojarras, anguilas, bagres e inclusive truchas arco iris.

## DONDE ACAMPAR

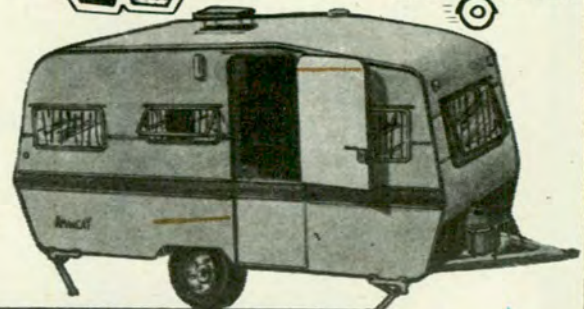
Entre sus múltiples atracciones, *Villa Carlos Paz* incluye cómodas facilidades para el acampante. Los socios del *ACA* disponen de un extenso *Autocamping* de la entidad, situado a la entrada de la ciudad, sobre la ruta nacional N° 20 y a orillas del lago *San Roque*. Se encuentra totalmente arbolado y cuenta con una superficie de 33 hectáreas. Dada su gran capacidad (1.000 carpas), no tiene límite de estada ni requiere realizar reserva anticipada. Cuenta con servicios sanitarios completos, agua caliente y fría, fogones instalados, parrillas, mesas, bancos, luz eléctrica, piletas para lavar y proveeduría. Tiene, además, una amplia zona de balneario sobre la orilla del lago y atracadero de lanchas. ●

todo el sol del verano con ...

CASAS  
RODANTES

AMANCAY

TRAVEESIA



INTERCAMPING - Av. H. Yrigoyen y Córdoba - MORON. Hijos de JOSE BRENNER - Concordia - Entre Ríos. SUPER VENTAS S.A. - Laprida 134 - San Miguel de Tucumán. LUIS LA FICO GUZZO - Liniers y Libertad - PERGAMINO. BENNET WILLIAMS - Trelew - CHUBUT. ANTONIO VALEFF - CHACABUCO 672 - COMODORO RIVADAVIA. JULIA T. DE COLOMBO - Buenos Aires y Saavedra - Viedma - RIO NEGRO.

FABRICA

MITRE 111

T.E. 574

CAÑUELAS  
Bs. As.

VAGACIONES...

PELIGRO!

PARA LOS GUARDABARROS

Antes de viajar coloque **GUARDAPLAST** para una segura protección contra la corrosión producida por el salitre, barros arcillosos, humedad, propios de las zonas turísticas, evitando además el impacto de las piedras.



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.



Cap. y G. Bs. As. desde \$ 65.000 (ligo. comp.) al 15/11/79

Infórmese donde colocan el **LEGITIMO GUARDAPLAST**

750-5692/5483 - 7 a 15 hs.

F.J. SAVINO - FACUNDO ZUVIRIA 4046 - SANTA FE  
EN BAHIA BLANCA - Don Bosco 884

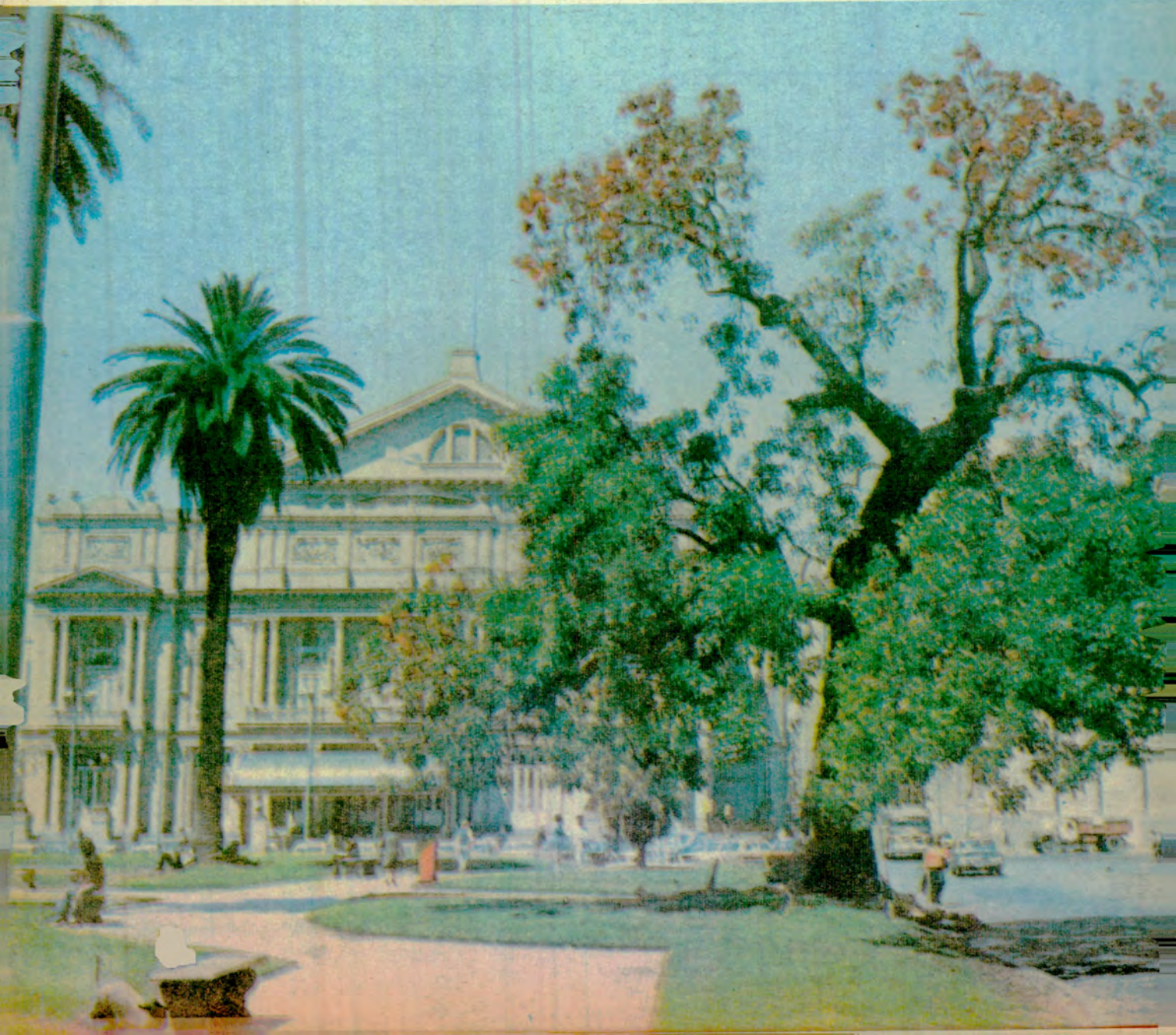
**iGUARDA... PLAST** que no le coloquen otro!

**EL CEIBO**

# NUESTRO EMBLEMA

El tradicional y "criollo" árbol del ceibo crece prácticamente en todas las regiones del país, con excepción de las zonas frías de la Patagonia y nuestro Sur. Esa fue una de las razones que determinaron, hace ya 37 años, que su hermosa y roja flor, cantada por los poetas y mitificada por las leyendas aborígenes, fuera declarada oficialmente "flor nacional" de los argentinos. Esta es la desconocida historia de cómo se produjo tal elección.

Por OSVALDO M. HELMAN





# FLORAL



EN EL AÑO 1910, y con motivo de las famosas fiestas que entonces se celebraron para conmemorar el Centenario de nuestra independencia, un grupo de los más destacados naturalistas del país, entre los cuales se contaban *Angel Gallardo*, *Cristóbal Hicken* y *Eduardo Holmberg*, concibió la iniciativa de que nuestra república tuviera, como ya otras lo habían hecho, su propio y distintivo emblema floral. Dichos hombres de ciencia consideraron que la que más atributos reunía para ser proclamada "flor nacional" era la "Pasionaria" o "Mburucuyá". Ese criterio fue compartido por las autoridades, pero éstas no llegaron a dar respaldo legal a la elección. Por eso, aquella informal proclamación pronto cayó en el olvido.

Tiempo después, en el año 1928, una revista vinculada con las actividades agrícola-ganaderas, titulada "Revista de las Férias", llevó a cabo una encuesta calificada para elegir la flor nacional. Cerca de 8.000 personas expresaron su opinión, inclinándose la mayoría por la *magnolia*, y en segundo término por el *ceibo*. Tal elección no fue considerada adecuada por el entonces director del *Museo de Historia Natural*, doctor *Martín Doello Jurado*, por la simple pero decisiva razón de que la *magnolia* no es un árbol autóctono, sino importado de EE.UU. En consecuencia, el *ceibo*, que sí reunía —amén de otros— ese requisito indispensable, quedó virtualmente consagrado como la flor nacional.

*El ceibo que se ve en las fotografías es un ejemplar que acaba de cumplir su primer siglo de vida. Trátase de un ceibo de Jujuy (Erythrina falcata) plantado en la actual plaza Lavalle, de Buenos Aires, sobre la calle Tucumán, próximo al Palacio de Justicia y al teatro Colón. También se reproducen ramas florecidas de ceibo, en las que se aprecian la delicadeza de diseño y el vívido color rojizo que distinguen a esta flor.*

## TRIUNFO ABRUMADOR

La consagración del ceibo quedó confirmada poco después —en el año 1930— de manera decisiva, con motivo de una encuesta realizada en todo el país por el diario porteño "La Razón". Más de 20.000 votos se inclinaron en abrumador porcentaje por el ceibo, por lo cual el diario la proclamó "*Flor Simbólica Nacional*", en su edición del 31 de diciembre de 1930.

El prestigio de la flor, por otra parte, estaba cimentado en las tradiciones populares y en el canto de los poetas. Muchos de los más destacados vates rioplatenses, entre ellos *Lola Tapia de Lesquerre*, *Baldomero Fernández Moreno*, *Rafael Obligado*, *Carlos Roxlo* y *Fernán Silva Valdés*, nos dejaron, al respecto, sentidas y delicadas estrofas.

Otro episodio contribuyó, a su vez, a asegurar el "triunfo" del ceibo. La ciudad de *La Plata*, capital de la provincia de Buenos Aires, tuvo en 1936 el honor de crear, por primera vez en el mundo, el denominado *Jardín de la Paz*, por iniciativa del ingeniero agrónomo *Alberto V. Oitavén*. El jardín estaba formado por las flores nacionales de casi todos los países del mundo, muchos de los cuales imitaron posteriormente esta singular y noble iniciativa argentina. Paradójicamente, cuando el *Jardín de la Paz* estaba próximo a inaugurarse y contaba ya con las flores nacionales de 50 países, las autoridades comprobaron que no existía ninguna flor



## VOTACION DECISIVA

El siguiente fue el pronunciamiento de los distintos integrantes de la Comisión especial designada por el Ministerio de Agricultura de la Nación que, en 1942, dictaminó que el ceibo debía ser consagrado oficialmente como "flor nacional":

El doctor Horacio C. Descolle, del Instituto Lillo, de Tucumán, por la flor de Jacarandá.

El ingeniero agrónomo Arturo Burkart, del Instituto Darwinion, de San Isidro, por la Pasionaria.

El profesor José F. Molfino, jefe del Laboratorio de Botánica del Ministerio de Agricultura, por la Pasionaria.

El ingeniero Emilio Coni, representante de la Academia Nacional de la Historia, por un "Ramo de 14 flores provinciales".

El ingeniero Alberto V. Oitavén, director de Paseos y Jardines de la Municipalidad de La Plata, por el Ceibo.

El ingeniero agrónomo Franco E. Devoto, jefe de la División Forestal del Ministerio de Agricultura, por el Ceibo.

El doctor Carlos Obligado, de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, por el Ceibo.

El ingeniero agrónomo Lorenzo R. Parodi, del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, por el Ceibo.

El doctor Ricardo Helman, presidente de la Comisión oficial mayor del Ministerio de Agricultura de la Nación, por el Ceibo.

Resultado final: 5 votos por el Ceibo; 2 por la Pasionaria; 1 por el Jacarandá y 1 por un "Ramo de 14 flores provinciales".



Este ceibo se alza en la esquina de Córdoba y Libertad. Sería de desearse

nacional argentina, reconocida legalmente como tal en forma oficial. Ante tal situación, y dada la premura del caso, se consideraron los antecedentes antes señalados y se estimó que el ceibo era el que más derechos tenía a ocupar el lugar correspondiente a la flor nacional argentina, y como tal se lo plantó el 18 de noviembre de 1936 en la ciudad de La Plata.

## CONSAGRACION DEFINITIVA

Llegamos así al año 1941. La iniciativa del ingeniero Oitavén había dado lugar a la realización de estudios referentes a la elección de la flor nacional en el seno del Ministerio de Agricultura de la Nación. Algunos funcionarios dieron su apoyo franco al ceibo, pero otros se inclinaron por el *Algarrobo blanco*.

Fue entonces, "y considerando que es conveniente consultar la opinión de personas autorizadas a fin de que la disposición a adoptarse revista las mayores garantías de seriedad", cuando el entonces ministro de Agricultura, doctor Daniel Amadeo y Videla, designó una comisión especial integrada por figuras del más alto nivel científico para que estudiara el tema y propusiese la flor que debía ser declarada flor nacional. Presidente de esa comisión fue el entonces oficial mayor del Ministerio de Agricultura, doctor Ricardo Hel-

man, quien el 10 de febrero de 1942 produjo su informe, donde rendía cuentas de la labor cumplida, los antecedentes recogidos y las opiniones vertidas. De ese extenso documento extractamos las siguientes conclusiones:

"Es evidente que a estar de la exposición de motivos que cada uno de los señores miembros de la Comisión ha hecho valer para sostener sus respectivos puntos de vista en favor de una y otra flor y las referencias históricas y literarias a que también me he referido, no existe, en el país, en realidad, una que encierre características o cualidades tales que pudiera merecer con unanimidad de las opiniones y ser impuesta, sin discusión, Flor Nacional Argentina."

Continúa más adelante: "Si fuéramos a buscar para esa consagración una flor que se encuentre difundida en todo el país, que creciera con la misma lozanía y abundancia en el norte, en el centro y en el sur de la República, que fuera conocida por igual en todos los territorios y provincias, que tuviera las virtudes o que mereciera las predilecciones o simpatías unánimes de nuestro pueblo, por su belleza o por su perfume o por cualquier otra razón, es evidente, repito, que no tendríamos un símbolo floral, porque ninguna de ellas es capaz de reunir ese con-

NO VAYA A  
**MAR DEL PLATA!**  
NI A NINGUNA PLAYA DE MAR

SIN UN

**TAPAUTO**  
Bruno

PATENTE 10800



PRECIO INDICATIVO DESDE \$ 87.000.

**Central LONERA**  
BME. MITRE 2771 - TEL. 87-9066-8481

ESTAC. GRATUITO BME. MITRE 2550

## CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

Av. CABILDO 4460

Bs. As.

Tel. 70-0803

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

**FACIL DE ARMAR**

Solicite catálogo - Visite la fábrica  
Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso, 3 x 3 m.

Precios del día • En Fábrica \$ 540.000.

ANEXO:  
CERCO  
PARA  
OBRAS



Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3 \$ 600.000.-  
3 x 4 \$ 720.000.- 3 x 5 \$ 840.000.- 3 x 6 \$ 960.000.-  
Puerta 3 x 3, cocina 2 x 2 y porca \$ 1.175.000.-  
Hay otros modelos. Envíos al interior.



que se difundiese la costumbre de plantarlos en plazas y paseos de todo el país.

junto de cualidades o despertar en cada uno los mismos sentimientos”.

“Razones climáticas y ecológicas ponen límites infranqueables a la difusión de determinadas especies; inclinaciones sentimentales, antecedentes históricos o razones de simple simpatía, determinan las predilecciones populares por una u otra flor. De ahí que en los concursos y encuestas realizados y aun en los que pudieran realizarse, se repetirían las observaciones que acabo de señalar y que explican la diversidad de criterios que en ellos predomina y que hasta ahora han impedido que tuviéramos flor nacional.”

Después de señalar estos factores negativos, el informe expresa lo siguiente: “Estimo que en el caso del ceibo se ha producido una situación, de hecho, que ha dado a esa flor indudable jerarquía pública, dentro y fuera del país. Se ha producido, podemos decir, la consagración del ceibo como flor nacional, antes de que los organismos competentes del país lo hayan establecido así.” Y concluye: “El ceibo, que cuenta además a su favor con el prestigio adquirido en dos encuestas populares, que figura en leyendas aborígenes, que fue cantado por los poetas, que es reconocido como nuestro emblema por casi todos los países del mundo, que está difundido geo-

gráficamente en casi todo el país, que su color figura en los símbolos patrios y que casi toda la prensa nacional comentara favorablemente los trabajos de esta Comisión, ostenta suficientes títulos conquistados —como no los tiene ninguna otra flor— para ser consagrada nuestro símbolo floral”.

Finalmente, tras detallar el mayoritario pronunciamiento de los miembros de la Comisión en favor del ceibo, el doctor *Ricardo Helman*, presidente de la misma, concluye su informe expresando también su opinión para que “sea la flor del ceibo la llamada a ser consagrada Flor Nacional Argentina”.

### CASTILLO REFRENDA EL DECRETO

Obtenida la conformidad del ministro de Agricultura, doctor *Amadeo y Videla*, la decisión fue elevada al Poder Ejecutivo que, en acuerdo general de ministros realizado el 28 de diciembre de 1942, emite el decreto N° 138.974, cuya parte dispositiva establece lo siguiente: “DECLARASE FLOR NACIONAL ARGENTINA A LA FLOR DE CEIBO”. La histórica resolución, que convertía definitivamente al criollo ceibo en emblema floral del pueblo argentino, fue refrendada por el presidente de la Nación, doctor *Ramón S. Castillo*, y la totalidad de su gabinete. ●

## UNA REINA TRANSFORMADA EN FLOR

Según narran las ancestrales leyendas guaraníes, en tiempos muy lejanos habitaba en zonas aledañas al río Paraná una tribu de indómitos guerreros. Era su reina una “indiecita fea —al decir de Osvaldo Sosa Cordero— pero con voz tan dulce como el agua”. Su nombre era Anahí, e impulsada por un espíritu tan rebelde como heroico, siempre estaba a la cabeza de su pueblo en las luchas contra quienes intentaban apoderarse de las tierras heredadas de sus mayores. En uno de esos combates fue tomada prisionera y condenada a morir en la hoguera. Para ello, Anahí fue atada al tronco de un árbol de anchas hojas y robusto tronco, pero carente de flores. Al poco tiempo de iniciado el martirio, fue dado advertir un notable y maravilloso suceso: el cuerpo de la muchacha comenzó a sufrir una profunda metamorfosis, adquiriendo las características de una hermosa flor, de matiz semejante al del fuego que la consumía; simultáneamente, el árbol estilizó su hasta entonces ruda conformación. Al amanecer, tan sólo quedaban en la tierra las cenizas de la reina de la dulce voz. Pero en el árbol junto al cual encontró la muerte, había brotado una flor, de color rojo sangre, nunca hasta entonces contemplada en la Creación. Ese árbol era el ceibo y la flor en él nacida albergaba el alma de Anahí. Tan bella leyenda explica el hecho de que la flor del ceibo haya sido considerada secularmente como un símbolo de la pureza y la dulzura, a la vez que de la rebeldía indomable y altiva.



# TODO PARA EL DEPORTE Y EL CAMPING

## testar\*

ENTRE RIOS 920 - CORRIENTES 536  
SANTA FE 2401 - CABILDO 2172  
RIVADAVIA 6332 y Agencias

Descuento Socios del A.C.A.



## TESTAR PESCA SA

y ahora también su departamento de Pesca Deportiva, Náutica y Asesoramiento Técnico en ENTRE RIOS 930, Cap. Artículos Nacionales e Importados

TALAMPAYA

# EL LIBRO DE LA NATURALEZA



**El Parque Provincial de Talampaya se extiende en el oeste riojano a modo de vasta enciclopedia natural.**

**Sus estratos contienen valiosos testimonios que permiten reconstruir el pasado de nuestro planeta, ilustrando acerca de los primeros seres vivos que lo habitaron.**



LA TIERRA ha sido habitada por millones de seres desde que en ella aparecieron las primeras manifestaciones de vida, pero pocas regiones atesoran en su suelo vestigios de ese remotísimo pasado: el comienzo de la vida en el planeta.

*Talampaya*, en la provincia de *La Rioja*, es uno de esos privilegiados enclaves. Trátase de

## UN HALLAZGO RECIENTE

Aunque parezca extraño, el actual *Parque Provincial de Talampaya*, que está situado entre los departamentos de *General Lavalle* e *Independencia*, frente al kilómetro 144 de la ruta provincial N° 26 —que va desde *Patquía* a *Villa Unión*—, permaneció oculto para la ciencia hasta 1940.

Recién en ese año, el profesor *Joaquín Frenquelli*, de la *Universidad de La Plata*, mientras realizaba un relevamiento geológico de las zonas de *Pangazo*, *Talampaya* e *Ischigualasto*, descubrió el inmenso valor arqueológico y paleontológico de la región.

Enseguida la noticia corrió por el mundo y fue así como, desde distintos centros, muchos estudiosos se interesaron por el asombroso hallazgo realizado "en una remota región de la República Argentina". Inmediatamente se firmaron convenios con universidades extranjeras interesadas en investigar en esa "reliquia arqueológica". Entre esos convenios, fue particularmente importante el celebrado con la *Universidad de Harvard*, a instancias del director del *Museo de Zoología Comparada*, de esa alta casa de estudios, *Alfred Romer*. También son de gran valor las indagaciones practicadas en el lugar por los doctores *Guillermo del Corro* y *Orlando Gutiérrez*, de la *Universidad de Buenos Aires*.

## UN VIAJE AL ASOMBRO

Por eso, cuando el avión de la gobernación provincial nos depositó en el aeródromo de *La Rioja*, ya sabíamos que íbamos a visitar una región que sólo podía pro-



Una pared típica de desfiladero, en la que se advierten los efectos de la erosión combinada de los elementos (agua, viento, sol) y de los cambios de temperatura.



La naturaleza ha esculpido este grupo, al que la fantasía popular impuso el nombre de los Reyes Magos. En la foto inferior: figura antropométrica llamada El Fraile.



340 mil hectáreas que constituyen un importantísimo reducto para la indagación arqueológica y paleontológica y, por eso mismo, de un lugar de incalculables posibilidades para el desarrollo del turismo nacional e internacional.

Por su valor, *Talampaya* sólo es comparable con los célebres yacimientos de *Karoo*, en *Africa del Sur* y con los de *Río Grande*, en nuestro vecino *Brasil*.

## EL CLIMA

El clima es similar al de las regiones semiáridas de La Rioja. Se caracteriza por un invierno corto, pero frío, y un verano prolongado, con temperaturas elevadas. Las lluvias, escasas, ocurren durante el estío; son torrenciales y provocan peligrosas crecidas. La humedad es bajísima y los vientos, sobre todo el zonda, azotan con intensidad a Talampaya. La cuenca del cañón es recolectora de las lluvias y vertientes, que se encuentran a poca profundidad, lo cual origina un subsuelo húmedo que mantiene pequeñas reservas forestales de variedades autóctonas.



vócaros asombro. Sin embargo, el paisaje que veríamos poco después, escapa largamente a esa denominación porque, sin duda, es uno de los lugares más extrañamente hermosos del planeta.

Desde el principio de nuestro viaje, apenas abandonamos el magnífico asfalto de la ruta nacional N° 38, que nos llevó desde la ciudad de La Rioja hasta Patquía, comenzamos a ser invadidos por la extraña fascinación que ejerce sobre el viajero Talampaya y el cerrado misterio que la rodea.

Pero aunque la presencia de Talampaya nos parecía ya próxima, todavía faltaba recorrer un largo camino para llegar a nuestra meta.

Desde Patquía tomamos por la ruta provincial N° 26 y tras recorrer 144 kilómetros, llegamos a un puesto de Vialidad Nacional, en el cual nos esperaba nuestro guía, Carlos Decaro, pues a Talampaya es conveniente visitarla con un conocedor de la zona. Y Decaro, que es delegado

Otra vista de El Fraile, tomada con varias personas como referencia para su tamaño.

de turismo de la provincia en Chilecito, la conoce al dedillo. Allí, precisamente, lo puede encontrar el lector si decide emprender esta fascinante aventura.

Con nuestro guía, abor-

damos un camión Unimog, de doble tracción, de la Secretaría de Estado de Minería y en la caja, protegidos del viento y el frío con un toldo, nos encaminamos hacia el lecho seco de un río

La erosión muestra su capacidad escultórica en este conjunto.

que nos llevaría hasta la entrada al Cañón de Talampaya.

El trecho que comenzamos a recorrer tiene un particular encanto, pero no está exento de sobresaltos, porque el vehículo se bambolea y nosotros debemos aferrarnos a las barandas de la caja metálica para no perder la estabilidad.

El paisaje que abarcan nuestros ojos es deslumbrante. Avanzamos por el amplio cauce del río, en medio de arbustos achaparrados y rodeados de arenas rojizas. Detrás, una tenue nube de polvo oculta la huella que va dejando el camión...

### EN LAS PUERTAS DEL CAÑÓN

Seguimos dificultosamente nuestro camino. El conductor va sorteando hábilmente los algarrobos blancos que parecen tamizados por el polvo, que empaña el verde de las hojas. El Zonda sopla implacable y llevamos casi dos horas de



## COMO LLEGAR

*Hay diversos puntos de partida para esta excursión, según el lugar de la provincia en que se halle el lector. Una de las opciones desde la ciudad de La Rioja es el camino que seguimos nosotros. Otra variante puede ser, desde Villa Unión, por la ruta provincial 26 hasta encontrar el puesto caminero situado a la vera del cauce del río seco que conduce a Talampaya. Desde Chilecito también se puede ir, por la ruta nacional 74, hasta su cruce con la nacional 38 y la provincial 26, en Patquía. A partir de allí, el camino es el mismo que el seguido por AUTOCLUB.*

*Una de las ventajas de partir de Chilecito es que allí reside Carlos Decaro, el guía que nos acompañó en nuestra excursión y que es uno de los más profundos conocedores de Talampaya, siempre dispuesto a acompañar al visitante.*

*Lo ideal para emprender este viaje es un vehículo de doble tracción, pues el camino es abrupto, con profundos desniveles.*

*No es recomendable largarse a Talampaya por su cuenta, pues la región carece de infraestructura y no es improbable extraviarse en ella, con riesgo para los viajeros. Se impone, entonces, viajar con un conocedor de la región.*

marcha. En este momento Decaro nos alienta señalándonos, a lo lejos, la entrada al Cañón de Talampaya. Al llegar, el camión detuvo la marcha y todos bajamos presurosos de la caja...

### TALAMPAYA

El espectáculo que observamos es imponente: delante de nosotros se abre un estrecho defiladero, con muros de piedra altísimos, desgastados o, si se prefiere, modelados en caprichosas formas. Castillos, torres, figuras humanas —los Reyes Magos en sus camellos, el "Fraile"— y otras no menos insólitas y hermosas a la vez, nos llevaron hasta el límite del asombro. Nunca habíamos visto nada igual, nada comparable con ese paisaje, casi lunar. A medida que nos internábamos, aparecían otras ciudades fantasmagóricas, obeliscos y siluetas inverosímiles. Es tan sobrecogedor el paisaje que cuesta creer que ese conjunto de formas sea simplemente la consecuencia

geológica de la erosión, a la que estuvieron expuestas esas montañas durante siglos.

### DE PRONTO, LA VIDA

En Talampaya es casi inevitable sentir una agobiante sensación de soledad, de estar absolutamente solos en un lugar irreal. Sin embargo, sus arenas y montañas rojizas son hábitat de una fauna variada, que, protegida debidamente de la caza indiscriminada, puede ser otro de los motivos de atracción turística.

Guanacos, zorros, liebres, vizcachas, pumas, gatos monteses, zorrinos, comadreas, cuises, ñandúes, hurones, cóndores, águilas, ganado caballar y vacuno —en estado salvaje— abundan en la región, lo mismo que los reptiles: iguanas, chelcos, lampalaguas, serpientes, y arañas. En un angosto defiladero vimos diversas huellas de animales, especialmente de zorros y pumas. Nuestro guía, Decaro, señaló que todas llevaban hacia una aguada cercana.



**El Automóvil Club Argentino**

**que ya prestigiara**

**con su presencia de expositor**

**HOTELGA 76 y HOTELGA 78**

**una vez más nos acompañará**

**durante enero/febrero de 1979**

**en Mar del Plata con nuestra**

**HOTELGA MAR**

**Por ello el agradecimiento**

**de la Hotelería y la Gastronomía**

**Argentina**

**a través de esta prestigiosa**

**revista AUTOCLUB.**

**COMITE COORDINADOR DE HOTELGA**

## LOS PETROGLIFOS

Pero no solamente la vida palpitante del mundo animal se esconde en *Talampaya*. También atesora valiosos vestigios de otros seres que lo habitaron hace milenios y testimonios de extinguidas culturas americanas. En la ladera de la montaña, ocultos entre arbustos espinosos y algarrobos, hay decenas de *petroglifos*, grabados prehistóricos, algunos indecifrables, con secuencias descriptivas de caza y de variadas y misteriosas formas, que han intriguado a científicos del mundo entero.

Admiramos también una serie de estelas con unidad geométrica y, sobre una amplia roca de seis metros cuadrados de superficie, semejante a una mesa, un conjunto de morteros colectivos que parecen haber tenido finalidad ritual.

## UNA CULTURA ANTIQUISIMA

Estudios realizados recientemente permitieron descubrir en el lugar restos de viviendas muy antiguas y otros vestigios que indicarían que el sitio estuvo habitado, hace siete u ocho mil años, por un grupo humano con un desarrollo comparable con la cultura *Ayampitin*, perteneciente a cazadores primitivos y especializados, lo cual es verificable en algunos de los petroglifos que narran escenas del período formativo de esas sociedades, o de la domesticación y de períodos posteriores agroalfareros.

## RITOS Y CEREMONIAS

En cuanto a "La Puerta" de entrada a *Talampaya* —acota Decaro—, es muy posible que sólo haya sido frecuentada transitoriamente para la ejecución de ritos ceremoniales. De todas ma-



Morteros colectivos. Estímase que tenían una finalidad ceremonial. Encuéntranse junto a la entrada del cañón.



Uno de los caminos interiores del Parque Provincial de *Talampaya*, que propone realmente un viaje al pretérito.

## LA ACTIVIDAD CIENTIFICA

Durante mucho tiempo *Talampaya* estuvo a merced de las depredaciones de irresponsables "arqueólogos" aficionados. Por ello, la provincia de La Rioja creó, en 1975, el Parque Provincial *Talampaya*, aunque hasta el momento ha sido imposible ejercer un estricto control sobre este imponente yacimiento geológico, paleontológico y arqueológico, debido, particularmente, a que se halla en un paraje alejado de los centros poblados y a la carencia de control sobre los posibles visitantes.

Recientemente se adoptaron algunas medidas de vigilancia que, sumadas a lo dificultoso que es el acceso al lugar, hacen que la zona esté ahora más a resguardo de tales depredadores. También influyó positivamente en este aspecto la regulación de la actividad científica en el parque, que debe ser autorizada y controlada por el Instituto de Antropología de la Universidad provincial de La Rioja, de acuerdo con la ley 3264 de "Defensa del Patrimonio Paleontológico y Arqueológico de la Provincia".

neras, desde el punto de vista arqueológico, todavía hay mucho que investigar.

## EL PASO DE LOS SIGLOS

Cada yacimiento de fósiles es un capítulo y un testimonio invaluable para determinar la evolución de la vida en nuestro planeta, porque, lamentablemente, no hay hasta la fecha uno solo que nos suministre una cronología completa. Por ello tiene tan singular valor *Talampaya* y su zona de influencia, *Chañares* e *Ischigualasto*. Allí, entre sus rocas se encuentran vestigios fósiles de una importante etapa de la evolución.

En el Pérmico comienzan a desplazarse los mares y al oeste de *Talampaya* se perfila la precordillera de los Andes, que se eleva progresivamente y sirve de muralla a los vientos húmedos del Pacífico, que alteran el clima de la región, con lo cual, a lo largo de una lenta evolución, que dura millones de años, comienzan a extinguirse los dinosaurios, que antes habían desplazado a los grandes reptiles, y aparecen los mamíferos.

En *Talampaya*, los mares se secaron y las lluvias disminuyeron, dando paso a un desierto en el que halló sepultura toda esa vida, que se desarrolló durante muchas centurias.

Emprendemos el regreso con la certidumbre de haber sido privilegiados visitantes de un lugar único en el mundo, que en corto lapso tendrá seguramente la afluencia científica y turística que sus tesoros arqueológicos y paleontológicos y la belleza sin par de sus formas, merecen con largueza.

RICARDO ARCUCCI



# letra nueva

## "PESCANDO PEJERREYES"

Por Nello Principi. Edición del Autor, 163 páginas.

Bienvenida esta segunda edición del libro de Nello Principi. La excepcional acogida de que gozó la primera, hizo que durase muy poco en el mercado y que, por consiguiente, fuera solicitada infructuosamente por muchos aficionados a la pesca del pejerrey. Este libro es la expresión cabal de más de treinta años de competencia, trabajo, observación y análisis del autor a lo largo de nuestras costas, ríos y lagunas. En él encontrarán los amantes de este deporte, miles de datos y sutiles observaciones que hacen la pesca más placentera y fructífera. A través de sus diez

capítulos se establecen las características propias de la pesca del pejerrey en el río de la Plata, lagos, río Salado, mar, lagunas bonaerenses, es decir, en todos los ambientes.

Actualizada, magníficamente ilustrada, didáctica, manteniendo siempre la frescura, las observaciones oportunas y una sinceridad que no suele ser demasiado frecuente en los campeones para explicar sus éxitos, la segunda edición de este libro ha de gozar, sin duda, de la aceptación de los pescadores noveles y de los ya iniciados.

A. G. S.

## "ENFOQUES ECONOMICOS DEL MUNDO ACTUAL"

Compilado por Lawrence S. Stepelevich - Ed. Troquel

El hombre contemporáneo se libera muy difícilmente de la cadena de razonamientos e informaciones que lo unen a la economía. Aun los hombres más poderosos, los más ricos, viven pendientes de las alternativas de una cosa tan fluctuante y misteriosa

como la actividad económica. Es que a pesar de tener un fundamento concreto, mensurable y sometido a la computación y el cálculo, sigue presentando, en los tiempos que vivimos, aspectos enigmáticos que nadie ha alcanzado a clarificar del todo. Eso es

este libro. Un intento que pugna por alcanzar la explicación del extraño conjunto de ofertas y demandas, de costos y precios, de depresión e inflación, que constituyen, en suma, el pulso de la economía moderna.

Nadie, en el siglo que corre, puede sustraerse al influjo de los hechos económicos, que están emparentados por lazos de sangre con los hechos políti-

cos. Asomarse al mundo de la economía, es echar una mirada sobre la historia del hombre. A partir de los conceptos de Adam Smith, y en una franca revisión de los textos sobre economía más famosos, este libro introduce al lector en el conocimiento de la teoría y la práctica del capitalismo, a través de las exposiciones de los más prominentes defensores del sistema. R. A.

## "LOS CAMPAMENTOS"

Por Roberto Zapico Antuña. Editorial "El Ateneo", 150 páginas.

La vida al aire libre y el contacto pleno con la naturaleza, como una experiencia revitalizante para el cuerpo y el espíritu, constituyen la razón de ser del campamento. El autor —recientemente desaparecido— amó entrañablemente a esa naturaleza y fruto de su valiosa experiencia, adquirida en innumerables viajes, es este libro, en el cual volcó en forma sencilla y didáctica todos sus conocimientos, que serán, indudablemente, de gran utilidad para quienes se decidan a vivir la

hermosa aventura del campamento.

Así, el lector podrá encontrar indicaciones adecuadas acerca de la vestimenta a llevar en su excursión, o de los elementos necesarios, desde la carpa a la bolsa de dormir, alimentos, primeros auxilios, recreación, orientación, en fin, todo lo necesario para disfrutar mejor ese retorno a las fuentes naturales. Un libro útil, tanto para los iniciados como para quienes hacen sus primeros pininos en la vida de campamento. R. A.

## LIBROS RECIBIDOS

*CAUSA DE MUERTE (EL ACCIDENTE DE TRANSITO)*. Raúl E. Malinovca. Editorial Hammurabi. Año 1978; 296 páginas.

*CUENTOS URBANOS*. Carlos Pensa. Editorial Troquel S.A. Año 1978; 94 páginas.

*17 CUENTOS FANTASTICOS ARGENTINOS (SIGLO XX)*. Fernando Sorrentino. Editorial Plus Ultra. Año 1978; 188 páginas.

*CALLE DESCALZA*. José Mauro de Vasconcelos. Editorial El Ateneo. Año 1978; 155 páginas.

*SI TODOS LOS TIEMPOS...* José Narosky. Ediciones Marymar. Año 1978; 147 páginas.

*EL EGIPTO SECRETO*. Paul Brunton. Editorial Kier S.A. Año 1977; 299 páginas.

*TAXIDERMIA CON MAYUSCULA*. Tomo 2. Mamíferos. Ernesto Gorgoglione. Edición del autor; 223 páginas.

*EMBARAZO SIN PROBLEMAS*. Gary Null. Ediciones Lidiun. Año 1978; 189 páginas.

*LA SAL DE LA TIERRA*. Mamerto Menapace. Editora Patria Grande. Año 1977; 124 páginas.

*COMIENCE A VIVIR A LOS 50*. Dr. Miguel S. Mosqueira. Ediciones Lidiun. Año 1978; 195 páginas.

*HISTORIA DE SAN JUAN DE LAS SIETE CORRIENTES (1588-1814)*. Raúl de Labougle. Edición del Autor. Año 1978; 341 páginas.

*INTRODUCCION AL PLANEAMIENTO DE TRANSPORTE*. Miguel J. Bruton. Editorial Troquel S.A. Año 1978; 275 páginas.

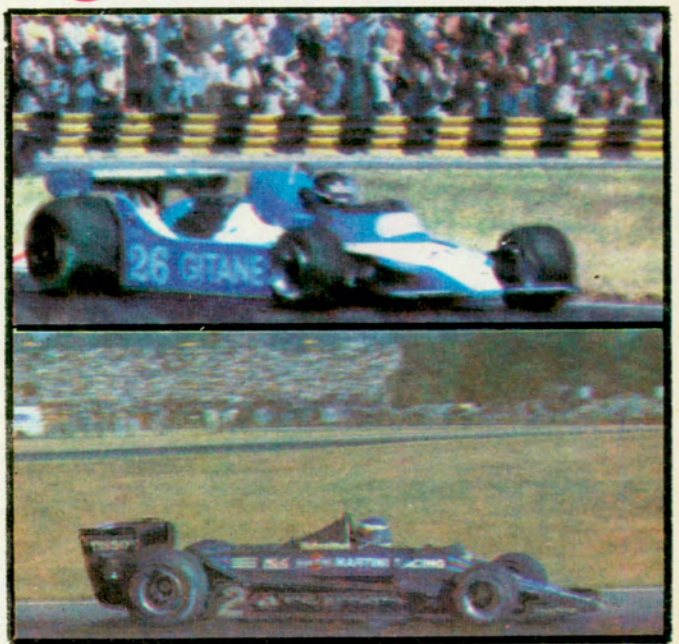
## GRAN PREMIO DE LA ARGENTINA



# MAS LIGIER QUE LOTUS

Buenos Aires asistió al triunfo contundente de Ligier, un auto nuevo pero construido siguiendo la corriente en boga: coche ala, efecto suelo.

Aunque los Lotus mantienen las bondades que los hicieron imbatibles la temporada última, se hallan ahora muy por debajo de los bólidos franceses. Quizá esto apresure la aparición del Lotus 1980. También en nuestro autódromo se superaron los 200 kilómetros por hora.





AUNQUE el Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 de 1979 fue oficialmente la edición decimocuarta, la experiencia que en materia de competencias automovilísticas internacionales ha ido acumulando el Automóvil Club Argentino es mucho más vasta de lo que podría deducirse de aquella cifra.

La primera competencia internacional que pretendió organizar el ACA, y que no pudo concretarse debido a la guerra, estaba prevista para el año 1940. Recién después del conflicto bélico, en 1947, pudo iniciarse el ciclo de las célebres y ciertamente ya históricas temporadas internacionales que se disputaban en Retiro, en los bosques de Palermo, en la avenida Costanera Norte, en Mar del Plata,

en Rosario y, finalmente, en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires.

Pero sólo en 1953 se llevó a cabo el primer *Grand Prix*, es decir, la primera carrera que por todas las circunstancias que la rodeaban mereció ser reconocida por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) como prueba puntuable para el Campeonato Mundial de Conductores. A partir de 1953, entonces, y con un intervalo de inactividad de alrededor de una década, comenzaron a disputarse las competencias que por sus características llevan la sigla *Grand Prix*.

Todos los Grandes Premios de la República Argentina realizados hasta el presente se corrieron en el Autódromo Municipal, aunque en diferentes circuitos. Inicialmente se utilizaba

una pista corta, pero a medida que iban en alza los promedios, se acortaban los tiempos por vuelta y correr en ese escenario se convertía para los pilotos en una vorágine que terminaba por marearlos. Por ello se alargó el circuito principal extendiendo el recorrido original de 3.912 metros a los 6.968 metros actuales. ¡Pese a ello, los tiempos por vuelta que se alcanzan al presente son inferiores a los de aquel entonces!

Lo que en cambio no varió a través de los años es la condición del Gran Premio de la República Argentina: la de ser la primera prueba del calendario internacional.

#### ASPECTOS TECNICOS

La evolución técnica

de los últimos tiempos ha hecho que los espectadores vean cada vez menos del corredor, del que apenas sobresale el casco, y que las máquinas también se asemejen cada vez más.

Pero, aunque por fuera todo parezca igual, los adelantos habidos son constantes, y en algunos aspectos incluso revolucionarios, conforme aquella máxima del automovilismo deportivo según la cual "quien no avanza, retrocede".

Ultimamente no ha habido cambios sustanciales en cuanto a las dimensiones de las cubiertas (que más que tales parecen verdaderos rodillos), pero sí se ha progresado mucho en materia de compuestos para la banda de rodamiento. El secreto de los fabricantes de neumáticos de alta perfor-



*Hermosas muchachas, bandas militares y otras atracciones mantuvieron entretenida a la concurrencia. Derecha: Reutemann se apresta a superar al Ligier de Depailler.*



mance consiste en hallar una fórmula para que el caucho sea blando y se adhiera bien al piso, sin deshacerse o, literalmente, "derretirse" antes de tiempo.

Tampoco se registran avances espectaculares en lo referente a los motores, que han alcanzado —casi sin excepción— una admirable resistencia a la rotura. En efecto, abandonos por desperfectos de la unidad motriz son hoy virtualmente desconocidos. La potencia de los sistemas de propulsión —de ocho y doce cilindros— oscila entre 480 y 520 HP, y los regímenes varían entre 10.500 y más de 12.000 revoluciones por minuto.

En cuanto a la estabilidad, se observa una notable paridad, pero donde tal vez más se trabaja (y más beneficios se consiguen) es en el sector de la aerodinámica.

En principio, el coeficiente aerodinámico de

un coche Grand Prix moderno (debido más que nada a las grandes ruedas no carenadas) es muy malo. Los diseñadores y constructores procuran en estos momentos mejorar tanto el flujo interno del aire (caso del Ferrari presentado en Roma antes de la carrera argentina, pero no presente en Buenos Aires) como buscar un equilibrio óptimo entre sustentación y adherencia. Para ello algunos coches han sido transformados, si se los observa de costado, en verdaderos sectores de ala de avión (de allí la expresión "wing car" o coche alar), en tanto que otros llevan unos faldones o "baberos" alrededor de la carrocería que tocan casi el suelo y sirven para impedir la formación, debajo del vehículo, de un colchón de aire de alta presión que tiende a levantarlo, a despegarlo del suelo y afectar así la adherencia óptima de las ruedas.

## LOS ENTRENAMIENTOS

En particular, gracias a estas mejoras, se vio desde el primer día de entrenamientos que este año iban a superarse en el circuito número 15 los 200 kilómetros por hora de promedio. Se presumía que el récord de vuelta oficial anterior (James Hunt, McLaren M-26, 1978: 1m 50s 58/100, igual a 194,298 km/h) iba a ser superado por amplio margen.

Esto ya quedó claro el primer día de pruebas, cuando los pilotos franceses Lafitte y Depailler, con sus Ligier equipados con motor Cosworth, comenzaron a girar constantemente a menos de 1m 47s.

Cuando el día sábado, 20 de enero, se dieron por terminadas las pruebas de clasificación para determinar el orden de partida, Jacques Lafitte tenía en su haber un tiempo realmente fabuloso, de 1m 44s 20/100 = 206,195 km/h. Su

compañero de equipo, Patrick Depailler, le seguía de cerca, y en tercer lugar se encontraba Carlos A. Reutemann debutando aquí con el Lotus 79, a 1.4 décimas de segundo del más veloz.

La presencia de ambos Ligier en primera fila mostraba claramente la superioridad de estas máquinas (ya que las dos unidades eran igualmente rápidas), situación que se mantendría también en carrera.

## — LARGADA MALOGRADA

El domingo 21 de enero, en condiciones meteorológicas ideales, bajo un cielo sin nubes, 29 grados centígrados de temperatura y 40 por ciento de humedad, Juan Manuel Fangio, asistido por Juan Manuel Bordeu, dio la orden de largada a los 24 participantes, a las 14 horas 31 minutos, exactamente.



La alegría de los vencedores en el podio. En la fotografía inferior, el irlandés Watson, que se clasificó tercera.

## CLASIFICACION FINAL

Este fue el resultado final del Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 internacional, que se realizó el 21 de enero de 1979 en el Autódromo Municipal. Comprendió 53 vueltas al circuito Nº 15 de 5968,20 m, o sea, una distancia total de 316.460,60 m:

Ci.	Piloto	Nº	País	Marca	Tiempo	Promedio	Vs.
1º	Jacques Laffite	26	Francia	Ligier JS11	1h 36m. 3s.21/100	197kph.587	53
2º	C. A. Reutemann	2	Argentina	Lotus 79	1h 36m. 18s.15/100	197kph.076	53
3º	John Watson	7	Irlanda	McLaren M28	1h 37m. 32s. 2/100	194kph.588	53
4º	Patrick Depailler	25	Francia	Ligier JS11	1h 37m. 44s.93/100	194kph.160	53
5º	Mario Andretti	1	EE.UU.	Lotus 79	1h 36m. 26s.41/100	193kph.081	52
6º	Emerson Fittipaldi	14	Brasil	Copersucar	1h 36m. 26s.82/100	193kph.068	52
7º	Elio DeAngelis	18	Italia	Shadow DN 9B	1h 37m. 30s.19/100	190kph.976	52
8º	Jochen Mass	30	Alemania	Arrows A2B	1h 36m. 11s.96/100	189kph.842	51
9º	Alan Jones	27	Australia	Williams FW5	1h 36m. 33s.58/100	189kph.134	51
10º	C. Regazzoni	28	Suiza	Williams FW6	1h 36m. 53s.77/100	188kph.477	51
11º	Derek Daly	22	Irlanda	Ensign N77	1h 37m. 35s.13/100	187kph.146	51
12º	Gilles Villeneuve	12	Canadá	Ferrari T3	1h 29m. 36s.26/100	191kph.826	48

**No se clasificaron:** Héctor Rebaque, México (Lotus 79 B), 46 vueltas; Jan Lammers, Holanda (Shadow DN 9B), 42 v.; James Hunt, Inglaterra (Wolf WR6), 41 v.; Jean P. Jarier, Francia (Tyrrell 009), 15 v.; Jean P. Jabouille, Francia (Renault RS02), 15 v.; Niki Lauda, Austria (Brabham BT48), 8 v.; René Arnoux, Francia (Renault RS02), 6 vueltas.

**Nota:** Por estar involucrados en el accidente que obligó a anular la partida cuando los punteros cubrían una vuelta, estos corredores no iniciaron la prueba que comenzó posteriormente con una hora y media de retraso: Nº 3, Didier Pironi, Francia (Tyrrell 009); Nº 6, Nelson Piquet, Brasil (Brabham BT48); Nº 8, Patrick Tambay, Francia (McLaren M28); Nº 11, Jody Scheckter, Sudáfrica (Ferrari 312 T3); Nº 24, Arturo Merzario, Italia (Merzario A2).

**Récord de vuelta:** Jacques Laffite, 1m.46s.91|100 (200kph.968), en el giro Nº 42.

# GRAN HOTEL San Carlos

SUIPACHA 39  
BS. AS.  
Tel.  
40-7021/26  
49-8617/19

100  
Habitaciones  
a todo  
confort

**SERVICIO DE COCHERAS**  
Libre acceso a la zona del MICROCENTRO  
Ingresando por Bme Mirre  
EXIJA SU CUMPLIMIENTO

Doce segundos más tarde se produjo lo imprevisto: en plena curva y contracurva —en la “S del ciervo”— ocurrió un toque entre Watson (McLaren) y Scheckter (Ferrari) que hizo que la máquina de este último perdiera una rueda trasera, se atravesara en la pista y bloqueara la línea de avance natural de las 19 máquinas que seguían.

Reutemann pudo salvar el obstáculo, no así otros conductores, y se produjo una verdadera reacción en cadena, con el resultado final de una colisión múltiple que dejó fuera de carrera a ocho competidores: Andretti, Lauda, Pironi, Watson, Piquet, Scheckter, Tambay y Merzario. Por fortuna nadie más que Pironi y Scheckter sufrieron heridas y aquéllos sólo presentaron contusiones leves, pese a que la índole del accidente era como para esperar algo muchísimo más grave. Incluso pudo haber habido vuelcos, incendios y muertes, pero gracias a que el Autódromo Municipal es tan amplio y seguro sólo hubo que lamentar el saldo de daños materiales.

Inmediatamente se suspendió la prueba para limpiar el lugar del accidente, que por poco pudo transformarse en catástrofe. A las 15 h 45m volvió a largarse la carrera, no pudiendo reanudarla los cuatro pilo-

## PERSONALIDADES DEL EXTERIOR

El gran interés despertado por nuestro Gran Premio queda puesto de relieve si se consideran las personalidades del exterior que estuvieron presentes en nuestro autódromo.

La nómina comprende, entre otras personas, a Jean Marie Balestre, presidente de la Federación Internacional del Automóvil; Charles Naccache, presidente de la Confederación Brasileña de Automovilismo Deportivo; Príncipe Fernando de Baviera Messia, presidente de la Federación Española de Automovilismo; Dr. Pierpont Insfrán, presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo; Dr. Carlos Maralla Riveros, interventor de la Federación Chilena de Automovilismo De-

portivo; Ing. Rubén Dumot, presidente de la Comisión Deportiva del Touring y Automóvil Club Paraguayo; Sr. Vicente Di Giacomo, presidente de la Comisión Deportiva del Touring y Automóvil Club de Venezuela; Sr. Hernán Gallegos, director del Automóvil Club del Ecuador; Sr. Gustavo de León Alcorta, miembro de la Comisión Deportiva del Automóvil Club del Uruguay; Sr. Hernán Videla Pacheco, presidente del Automóvil Club de Chile; Sr. Robert Langford, inspector de circuitos de FIA; Sr. Federico Reckling, presidente del Automóvil Club de Bolivia; Dr. Manuel de Guzmán Polanco, presidente honorario de ANETA; Dr. Luciano Cioffi, director de la CS Italiana.



El Dr. César Carman con el titular de la FIA, Jean Marie Balestre, en el autódromo.

## OPINIONES

“La Organización del Gran Premio de Fórmula 1 fue perfecta en todos sus sentidos: técnica y disciplinariamente. El accidente que ocurrió en la primera vuelta, sirvió para demostrar la impecable organización de la prueba por parte del Automóvil Club Argentino, pues en un corto lapso se consiguió “limpiar” la pista, después de un múltiple choque”. Quien así opinó fue Charles Naccache, presidente de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CO-DASUR) y de la Confederación Brasileña de Automovilismo.

Naccache también dijo que el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires “es, si no el más, por lo menos uno de los más seguros del mundo”.

“La organización del Gran Premio de la República Argentina fue, como en años anteriores, magnífica y un modelo para carreras de este tipo” (Hernán Videla Pacheco, presidente del Automóvil Club de Chile).

“Esta carrera es un acontecimiento deportivo de trascendencia para el automovilismo sudamericano. La organización de tan magna fiesta estuvo a tono con ello. Y no podía ser

tos mencionados en último término, y haciéndolo en cambio los cuatro primeros con sendos "mulettes" o coches de reserva.

## LA CARRERA

Esta vez la competencia se inició y en definitiva también se desarrolló en forma normal, sin accidentes, salvo las salidas de pista que de una u otra manera son la sal de estas cosas.

Picó en punta Depailler seguido de Jarier (Tyrrell), Watson, Lafitte, Andretti y Reutemann, estos últimos dos con Lotus.

Lafitte contaba sin duda con la máquina más veloz (aunque se cronometró el Tyrrell de Jarier con 299,700 km/h antes de la curva de Ascari como máquina más rápida en recta) y pasó primero a Watson y, en la undécima vuelta, también a su compañero de equipo Depailler, para tomar así la punta. Reutemann, entre tanto, había rebasado a su compañero de equipo, Andretti, y estaba cuarto.

En el decimosexto circuito, Reutemann pudo doblar a Watson y colocarse tercero ante el júbilo de los 63.400 espectadores que colmaban ordenadamente las instalaciones del Autódromo Municipal.

En el transcurso de las vueltas subsiguientes, Reutemann pudo ir acercándose a Depailler,

que seguía siendo segundo. Cuando intentó por fin pasarlo, su máquina se quedó algo y el argentino debió postergar la maniobra, que finalmente pudo concretar en la vuelta 45, cuando el Ligier de Depailler comenzaba a padecer problemas de recalentamiento del motor.

Reutemann era ahora escolta, pero a 18 segundos del primero, Lafitte, piloto que, al advertir el avance de Reutemann y los problemas mecánicos de su coequipier, aceleró aún más su marcha y estableció en la vuelta 42 el récord absoluto de vuelta en carrera con 1m 46s 91/100 = 200,968 km/h.

Era obvio que en tan pocas vueltas como faltaban (ocho), Reutemann no tenía la menor posibilidad de achicar diferencias. Depailler se detuvo brevemente en su box, donde se le indicó que siguiera para clasificarse y obtener algunos puntos para el Campeonato del Mundo, aunque en esta detención el citado perdió el tercer puesto, que *ipso facto* pasó a ocupar Watson.

Sin otras alternativas en las posiciones de vanguardia, terminó así esta carrera, que en el aspecto técnico, lo mismo que en lo deportivo y en la faz organizativa, puede considerarse ejemplo y digno comienzo de la temporada internacional de fórmula 1. ●

de otra forma, pues la organización estaba a cargo de una Entidad como el Automóvil Club Argentino, que ya ha dado sobradas pruebas de su idoneidad" (Federico Reckling, presidente del Automóvil Club Boliviano).

"Cuando llegué al autódromo me impresionó el fervor de los aficionados argentinos. La organización fue magnífica y acorde con la importancia de la competencia automovilística disputada. Creo que estuvimos en presencia de una auténtica fiesta del deporte" (doctor Pierpont Insfrán, presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo).

## SUGERENCIAS... Realización EDDIE Pub 32-1424/7989/0766

### PEUGEOT

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
FABRICACION - IMPORTACION  
EXPORTACION

VENTAS POR  
MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

CABELLO 3363/65

Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634



### REPUESTOS

RECTIFICACION DE MOTORES  
RECAMBIO DE CIGUEÑALES

CASA AMBROSINO

UGARTECHE 3019

72-6859 - Bs. As.

### VOLANTES

 precio sugerido \$ 23.000.-

exija la marca grabada.

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

Administración y Ventas:

WARNES 1400 - Tel. 58-9694

Fábrica: MATORIN 2450 - CAPITAL

CUIDESE DE LAS MULTAS!

COLOQUE YA:

- Revisación gratuita
- Calidad superior

### SILENCIADORES Y ESCAPES

- 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

BULNES 1490 casi esq. Honduras



COLOCACION EN EL ACTO  
**OSVALDO ESCAP**  
De OSVALDO LITVAK

### NEW YORK RUEDAS

distribuye lo mejor



tipo M. BENZ

desde \$ 17.500

WARNES 1401 - ESQ. DORREGO  
TEL. 54-7322/0902

### RESORTES de SUSPENSION



PARA TODO TIPO DE AUTOMOTORES

...Y ESPECIALIDAD EN COMPETICION STOCK COMPLETO - ENTREGA INMEDIATA  
Fiat 125 "Autódromo especial" \$ 31.300.- (Cap. Fed.)

ANICETO GOMEZ

ALBARIÑO 627 - Bs. As.

TEL. 641-2907/8429

### CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y  
SERVICE - REPUESTOS  
DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS - FIAT TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - Etc.

IMPORTADORES - EXPORTADORES

DE MARCO Hnos. S.R.L.

24 DE NOVIEMBRE 561

T. E. 97-4410/7488 • CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

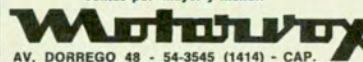
### IMPORTACION DIRECTA

STEREOS - CASSETTE Y CON AM-FM

PARLANTES • AUTORRADIO  
¡¡ PRECIOS SENSACIONALES !!

Ventas por mayor y menor.

ANTENAS ELECTRICAS Desde \$ 32.000.-

 AV. DORREGO 48 - 54-3545 (1414) - CAP.

CASA ADHERIDA PLAN A.C.A. DESCUENTOS A SOCIOS



**schelfi** La luz es vida.

ALINEACION de FAROS en 15'

OFICINA:  
RIVADAVIA 12126 - Ciudadela  
A 5 cuadras Gral. PAZ

SERVICE:  
LUCHTER 41 - 653-2664  
En la misma manzana de la Oficina

## Amor Fraternal

LA NUEVA alegría, la nueva esperanza y los preparativos lógicos para recibir al nuevo miembro de la familia, generalmente originan un cambio en la conducta del hasta entonces único gurrumin de la casa.

Pero cuando el bebé nace es cuando se presenta el verdadero problema. Muchas veces el mayorcito, que todavía no ha dejado de ser un bebé, ve el interés que despierta el hermanito recién llegado e intenta imitarlo, llorando y hasta mojando las sábanas, en un escondido intento de parecerse a él.

¿Qué actitud deben tomar los padres para que el niño no se sienta desplazado? Primeramente evitar la tendencia de tratar a los dos igual, ya que los niños son diferentes, por lo que es recomendable, pedagógicamente, investigar los gustos y tendencias indi-



viduales a medida que vayan creciendo, para satisfacerlos en sus preferencias personales. Es cuestión de tener paciencia; los hermanitos se pelearán, ya lo sabemos, pero controlando los motivos de estas peleas, que en general no tienen importancia, apren-

derán a convivir y a amarse. Es muy raro que creciendo juntos, jugando juntos y sintiéndose igualmente protegidos y comprendidos por sus padres, no se quieran con toda intensidad y sin ninguna rivalidad por cualquiera de las partes.

## Estilo Oriental

Muchas veces usted se habrá preguntado cómo se colocan esos grandes pañuelos orientales que, sobre el traje de baño, dan un aspecto exótico y fresco.

Bueno, para que este verano pueda lucirlo en la playa, siga el diseño del dibujo, prendiéndolo atrás con un broche o, simplemente, con un nudo.



## El Boo

Como ustedes habrán visto, este verano están causando sensación, como complemento deportivo, los zapatos tejidos al crochet! y esto me ha hecho pensar que nosotras, que sabemos tejer, bien podríamos aprovechar la oportunidad para rejuvenecer algún par de sandalias y, además, con el mismo hilo, tejer un bolso haciendo juego. Este conjunto que presentamos está tejido con hilo peruano y un crochet número 3.

Para tejer las sandalias se comienza con una cadena del tamaño de toda la vuelta de la suela y se teje en punto vareta alternando los colores, hasta tener al alto total de la plataforma, cubrirla con cemento y pegar el tejido. Ahora tejer la parte superior, midiendo en la misma forma y pegar. Es bueno sujetar las partes con

## Calma

Como nosotras tenemos un balcón lleno de plantas a las que prodigamos todo nuestro cariño, ahora, con las vacaciones, se nos presenta el problema de cómo calmarles la sed en nuestra ausencia. Pero el ingenio que nunca descansa nos ha dado una solución casi genial.

Primeramente, colocaremos todas las macetas juntas, en el rincón menos soleado del balcón y luego llenaremos un recipiente con agua en



# m del Verano



algunas puntadas para que el trabajo quede prolijo. Hacer las presillas y pasar el cordón para sujetar a la pierna.

El bolso se comienza por el costado con una cadena de 120 puntos y se tejen 50 vueltas en vareta, alternando los colores. Coser los bordes

del revés, dejando a los costados una abertura de 20 cm. Hacer el forro a máquina del mismo tamaño en tela o plástico y coserlo a mano. Colocar las manijas, tratando de hacer un fruncido parejo que se sujetará con puntadas del lado de adentro.

# la Sed



el que colocaremos los extremos de varias cámulas flexibles —1 para cada maceta— y los otros extremos los plantaremos en la tierra, cuidando de que no se tapen. Así, por el sistema de vasos comunicantes, las plantas irán absorbiendo el agua lentamente, a medida que la necesiten. Si en su balcón hay canilla, déjela goteando dentro del recipiente para mantener el nivel del agua.

## WAYRA

Las MAQUINAS para PARQUES y JARDINES



PHOTO SIGMUND DUBO 1-101 206

Fabricantes: WAYRA S.R.L. - Larrazábal 712 - T.E. 641-0593

## ALUMINIO INTEGRAL F. B.

CERRAMIENTOS - DIVISIONES DE OFICINA  
FRENTES DE NEGOCIOS - MAMPARAS DE BAÑOS  
TOLDOS - PROTECCIONES PARA BALCONES  
TALLERES PROPIOS - PRESUPUESTO SIN CARGO

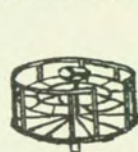
COCHABAMBA 580 CAPITAL 221-0841



PARA EQUIPAMIENTOS DE:  
JARDIN DE INFANTES

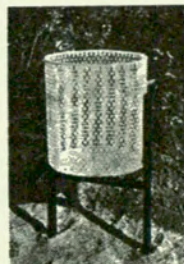
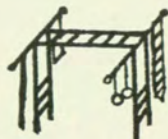
COLEGIOS CLUBS  
PLAZAS Y EDIFICIOS

Proyecto y asesoramiento técnico.



Para Instituciones solicite  
catálogo ilustrado

Nuevos modelos



**CESTO PAPELERO**

En chapa calada, dibujo artístico muy reforzado; con llave de seguridad "antivuelco" "Muy práctico". Ideal para plazas públicas, paseos, estadios, clubes, colegios, etc.

Amplios planes de financiación

# Puerta Norte

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

Generalmente entre los regalos de casamiento figura esta cacerolita, con su calentadorcito y varios pinches, que conservamos con cariño pero que pocas veces usamos por no conocer exactamente cómo preparar esa *fondue* que tan democráticamente puede reunir, alrededor de la mesa, a un grupo de amigos, acompañando una alegre charla.

Tanto Francia como Suiza se han disputado el origen de este plato, y es lógico, puesto que siempre han estado a la vanguardia en la fabricación de quesos finos. Sin embargo, actualmente en la Argentina se producen quesos de todo tipo que incluso se exportan, por lo que nuestra *fondue* (conservemos la palabra francesa que es más elegante que "derretida") puede competir con las mejores del mundo.

Calcularemos para 6, que es la capacidad de la ollita estándar: Cortar 600 g de queso gruyere en láminas finas (la mandolina resulta utilísima) y ponerlo a derretir en una cacerola con medio vaso de vino blanco seco, cocinar a fuego lento y, con santa paciencia, revolver continuamente con cuchara de madera durante 20 minutos. Espolvorear con pimienta, volcarla en la ollita apropiada y llevar a la mesa donde ya estará encendido el calentadorcito.

## La Fondue



Agregar un vasito de kirsch o de grappa.

Cada comensal pinchará un cubito de pan en su tenedor y lo introducirá en el queso fundido. Una exquisita variante es, junto con el pan, pinchar un trocito de pera, el sabor de esta fruta queda riquísimo con el queso.

Existen, además, algunas tradiciones que hay que respetar: por ejemplo, no se debe tratar de pescar el pancito que eventualmente haya caído en el queso y no se bebe mientras se come la *fondue*, sino al final.

## ¿Am go

Después de haber escuchado durante años que el sol previene miles de disturbios, que hace bien, que lo es todo... se está por caer en el exceso opuesto, descargando sobre la exposición a los rayos solares la responsabilidad de algunas enfermedades cutáneas y del precoz envejecimiento de los tejidos. Por eso, para salir de dudas consulté a un especialista que me aclaró las ideas, dándome algunos consejos para que podamos gozar del sol de nuestras vacaciones con la seguridad de obtener un hermoso tono dorado sin arruinarnos la piel favoreciendo las funciones del organismo: 1º prudencia en los primeros días, 2º comer con moderación y 3º elegir un bronceador apropiado al tipo de piel.

## Auxilio en la

—¿Se cortó la mayonesa? - Póngala en una taza y en otro recipiente eche un chorrillo de agua. Agite el agua con un tenedor y vaya agregando la mayonesa cortada, tomándola con una cuchara del fondo de la taza para recoger más cantidad de yema.

—¿Se quemó el estofado? - Retire

la cacerola del fuego, saque la carne y quítele la parte quemada. Si la salsa no se ha quemado mucho, cuele la parte que no está pegada, pero si todo está pegado, prepare otra salsa y, cuando esté cocida, agregue la carne y siga la cocción.

—¿Se le pegó la tortilla? - Sáquela de la sartén,

# Enemigo?



miento. En estos casos, llevar a la persona a la sombra y aplicarle pañuelos mojados en agua fría en la frente, la nuca y los pulsos, hacer fricciones con agua de colonia en el tórax y, si no reacciona en seguida, llevar urgente al hospital.

**Quemaduras de sol:** sobre las partes quemadas aplicar agua fría (no usar aceites ni grasas de ninguna especie), extender suavemente una pomada o loción antihistamínica y, si hay fiebre, suministrar aspirinas. Tener en cuenta que los más predispuestos son los niños, los ancianos y las personas de piel muy clara o alérgicos, los que deben extremar las precauciones, evitando los rayos infrarrojos de las 11 a las 14 horas.

Además, me enseñó cuáles son los primeros auxilios para los problemas más comunes de la época estival:

**Golpe de calor:** frecuentes en los días muy calurosos y húmedos. Síntomas: mareos, astenia, taquicardia y, a veces, pérdida del conoci-

# Cocina

en un plato bata dos huevos y agregue la tortilla, revuelva todo y ponga aceite en otra sartén o en la misma bien limpia, deje calentar bien y agregue la preparación nuevamente. Ninguna tortilla se pega si echa todo junto en el aceite bien, pero bien caliente.

—¿Se le cortó la

**crema chantilly?**  
Como no tiene remedio haga una torta de chocolate agregando 3 yemas, 100 g de chocolate diluido, 200 g de harina con 2 cucharaditas de leudante y 3 claras batidas a nieve. Hornear a temperatura suave durante 30 minutos y ¡cambiado el postre!

*Trixi*

## APRENDA A CULTIVAR "ARBOLES MINIATURA"

(Bonsai)

"NUEVO METODO DE DESARROLLO ACELERADO"

**COMO PROFESION:** para ganar todo el dinero que desee.

**COMO "HOBBY":** un entretenimiento que le dará permanentes satisfacciones.

No son necesarios conocimientos previos de jardinería, ni lugares ni herramientas especiales. Las Lecciones se imparten por correo certificado.



¡Imagínese los árboles más fuertes, grandes y hermosos...

¡PERO CON SOLO 40 CENTIMETROS DE ALTURA!

Solicite información GRATIS a: **INSTITUTO DE BOTANICA ORNAMENTAL**

Casilla de Correo 41

Sucursal 11 - 1411 Buenos Aires

**MUY IMPORTANTE**  
Somos botánicos y cultivadores profesionales dedicados exclusivamente a la enseñanza del Bonsai: su mejor garantía para un aprendizaje serio y eficaz.

NOMBRE \_\_\_\_\_  
 DIRECCION \_\_\_\_\_  
 LOCALIDAD \_\_\_\_\_  
 PROVINCIA \_\_\_\_\_  
 (Si no desea cortar la revista, menciónela y escribe por separado) AC

## CALZADO ANATOMICO Y ORTOPEDICO



Calzado para plantillas  
Plantillas correctoras, taloneras  
Elementos de ortopedia en general  
**CALZADO DEPORTIVO ESPECIAL PARA GIMNASIA**  
Fabricados con materiales de primerísima calidad



**NO PAGUE DE MAS - CONSULTE NUESTROS PRECIOS FABRICAMOS Y VENDEMOS el mejor calzado ortopédico y las mejores plantillas correctoras del país. Aproveche el 30 % de descuento a la sola presentación del carnet del A.C.A.**

Sin descuento desde \$ 28.900

ORTOPEDIA *Bartamuan*

BELGRANO 1699

TEL. 45-5213

**TAFI DEL ALTO VALLE**

# **LA PERLA DEL ACONQUIJA**

**En una hoyada flanqueada por majestuosos cerros se encuentra esta somnolienta villa que tiene la virtud, debido a su singular clima, de estar siempre de temporada y donde lo moderno se mezcla con el pasado remoto de las civilizaciones indígenas.**

**Por FEDERICO B. KIRBUS (Fotografías del autor)**





A la izquierda,  
una vista del  
museo  
situado en  
la capilla de  
los jesuitas.  
Derecha:  
La gran  
Hostería de  
nuestro Club  
domina casi  
todo el valle.



Murallón del  
embalse de 800  
hectáreas, en  
cuyas orillas se  
levantará un  
centro turístico  
y el Automóvil  
Club Argentino  
tiene un  
autocamping.



Uno de los muchos monolitos reunidos en el Parque de los Menhires, cuyo origen es de carácter propiciatorio. Fueron llevados allí de diversas partes del valle de Tafi.

HASTA PRINCIPIO de la década del '40 Tafi era un recóndito y tranquilo valle montañoso enclavado entre las majestuosas montañas del Aconquija hacia el poniente, y las Cumbres Calchaquíes, con su exuberante vegetación, hacia el saliente.

De repente, en 1941, todo cambió. Hasta entonces sólo era posible llegar a Tafi del Alto Valle a lomo de mula o caballo, o bien en aeroplano. Mediante tropas de estos animales se mantenía el intercambio comercial con las zonas aledañas, llevando los exquisitos (aunque exageradamente caros) quesitos de Tafi a Tucumán, a cambio de productos de consumo general, o hacia Amaicha para canjearlos por sal. A falta

de dinero se utilizaba la medida del *almud*, equivalente a unos 18 kilogramos de cereales.

Pero la provincia de Tucumán quiso conectar Tafi con la red vial general y, a la vez, crear una salida desde San Miguel hacia los valles Calchaquíes. Así, bajo la dirección de aquel mismo ingeniero, Ricardo Fontaine Maury, que una docena de años antes ya había creado aquella obra maestra de la técnica que es el ferrocarril Salta - San Antonio de los Cobres, nació por entonces el camino de acceso a Tafi, que arranca en Acherai, atraviesa la incomparable quebrada del río de los Sosa, pasa por La Angostura y termina 61 kilómetros

más allá en el corazón del valle de Tafi.

Simultáneamente, las cuadrillas de Vialidad Provincial venían avanzando desde Amaicha y, tras atravesar la quebrada y el alto del Infiernillo, al que le faltan diez metros exactos para alcanzar los 3.000 metros de altura, hacían descender el camino en amplias curvas hacia la hoyada. Así quedó concluida esa hermosa ruta de acceso a los valles de Santa María y Calchaquí que lleva el número 307 y tiene, de Acherai a Amaicha, una extensión total de 117 kilómetros.

Con ello terminó el aislamiento de Tafi del Valle (que no debe confundirse con el otro Tafi, llamado Viejo, que también debe su nombre a la parcialidad de los

indios tafi que habitaron en esa región) y comenzó la era del turismo, que al principio era esporádico y que ahora se está convirtiendo en un flujo constante.

### SINGULARIDAD DE TAFI

Dicen los admiradores de Tafi —que son todos quienes alguna vez lo conocieron— que Tafi es único. Y tal vez es único no sólo dentro del país, sino en el mundo. Porque, según los geólogos, *no existe en todo el planeta un valle situado a esa altura —2.000 metros sobre el nivel del mar— con un clima tan peculiar, pero siempre agradable, como el de Tafi.*

La extensión total de este valle montañoso, tomando como límite la curva de nivel de los 2.250 metros, es de casi exactamente 10.000 hectáreas o 100 kilómetros cuadrados. En esta cifra no se incluye una serranía baja que ocupa longitudinalmente el centro del valle, inhabitable, llamada Loma Pelada, que tiene 34 kilómetros cuadrados de superficie.

Este valle, único en su género, fue primero habitado por indígenas que desarrollaron una agricultura intensa basada en el maíz, el zapallo y la papa. Muchas terrazas o andenes de cultivo de aquella época aún se conservan intactos.

Luego vinieron los catequizadores jesuíticos, que levantaron una capilla (hoy convertida en simpático museo histórico-arqueológico), quienes permanecieron allí hasta la expulsión de la orden, en 1767.

Y a partir de entonces, las tierras fértiles de Tafi pasaron a manos de cuatro familias, cuyos descendientes todavía poseen vastas estancias allí: Frías Silva, en "El Churqui", Esteve, Chénaut y Zavaleta.

Para los habitantes del valle (su población estable oscila entre 1.500 y 1.700 almas), *Tafi* es sinónimo de "la Villa". Los demás núcleos poblados, todos ellos diminutos, son: *La Banda*, *El Churqui*, *El Rodeo*, *Campo de las Carreras*, *El Rincón* y *El Mollar*.

El clima es tan singular como lo es la conformación topográfica del valle.

Las lluvias comienzan a caer en enero y terminan en marzo, por lo que el otoño y la primavera resultan las estaciones más apropiadas para pasar una temporada de descanso en *Tafi*, aunque también el verano o el invierno son aptos.

### TURISMO ESTABLE Y DE PASO

Con la terminación de la ruta de acceso (cuyo mantenimiento en la quebrada del río de los Sosa le cuesta a *Vialidad* ingentes sumas de dinero), *Tafi* comenzó a poblarse. Por ahora, las casas de fin de semana están todavía bastante dispersas, pero si se sigue adelante con los planes de loteo proyectados o en ejecución, la apacible villa y el somnoliento valle pronto perderán su carácter de tales, y con ello desaparecerá irremediablemente el atractivo principal que por ahora conserva y ejerce sobre los visitantes.

Atinadamente, la *municipalidad* ha iniciado un plan para conservar las características edilicias del núcleo urbano de *Tafi*, en el que existen casas del siglo próximo pasado, y al mismo tiempo encara la construcción de un gran complejo turístico. Puesto que el turismo de paso, protagonizado por aquellos visitantes que se quedan un par de días o a lo sumo una semana en el lugar y luego siguen viaje, resulta muchísimo más



El monumento al indio calchaquí en la quebrada del río de los Sosa, de exuberante e intrincada vegetación.

remunerativo que el turismo de los propietarios de casas de fin de semana, que sólo pasan un mes en el valle, la idea de favorecer el complejo turístico es muy atinada.

Por ello, en vez de llegar a la proliferación edilicia incontrolada, que le quitaría a *Tafi* su sabor propio, la *Secretaría de Estado de Turismo de Tucumán*, bajo la conducción del arquitecto *Fernando R. Medina*, auspicia la construcción de obras diseñadas con miras a beneficiar a ese turismo "golondrina".

El *Automóvil Club Argentino*, por su parte, ya posee una *Hostería de Turismo* amplia, muy bien cuidada y atendida, que proporciona todo el confort imaginario al viajero.

### LA REPRESA DE TAFI

Pero en un futuro cercano se dispondrá de muchas más comodidades para los turistas y deportistas, pues cerca de *El Mollar*, junto casi al dique de contención del nuevo embalse que se está formando, se erigirá el complejo denominado *Villa de los Menhires*. Aquí se contará con establecimientos hoteleros con comodidades para 150 a 200 personas, comercios, clubes recreativos, espigón de pesca, embarcadero para lanchas, bungalows y un amplio y moderno autocamping que instalará y administrará el *Automóvil Club Argentino*.

En este lago artificial confluyen todos los arroyos y ríos que descienden de los cerros que en-

cierran el valle, siendo el principal el río *Churqui*. El agua embalsada formará un espejo cuya cota de vertedero está a 1.891 metros sobre el nivel del mar.

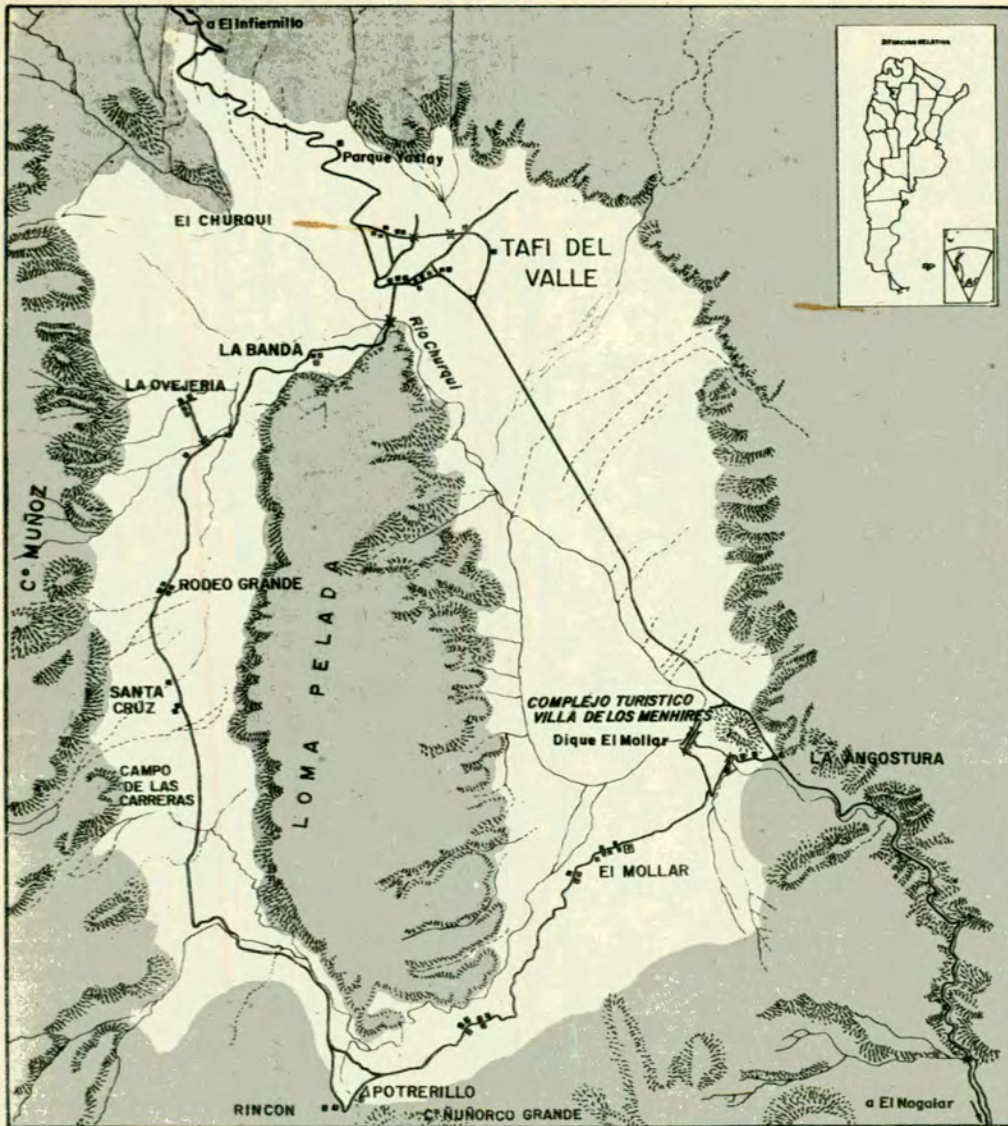
La superficie del embalse, comparada con el área total del alto valle (incluyendo *Loma Pelada*), es considerable: 800 hectáreas en su extensión máxima, es decir, un seis por ciento de la extensión total del valle. Dado que con la elevada incidencia de la luz solar la evaporación del agua es fuerte, el nuevo lago artificial puede cambiar de manera sensible el clima de *Tafi*, siendo sólo de esperar que sea todavía para mejor.

Por ahora, el aprovechamiento del embalse será puramente deportivo: pesca, motonáutica, navegación a vela. Existe una idea —añeja ya— de perforar la montaña y, a través de un túnel, obtener con una caída de un millar de metros, una potencia hidroeléctrica formidable; o bien, como alternativa, construir dentro de la quebrada de los Sosa tres usinas pequeñas, alimentadas con agua, de menor energía potencial individual. Pero, por ahora, sólo están el dique y el lago, lo otro se hará, en todo caso, más adelante.

### PUNTOS DE ATRACCION

La *municipalidad* y la *provincia* están haciendo esfuerzos realmente encomiables para convertir el valle de *Tafi* en un polo de atracción turística de primera magnitud del *Noroeste argentino*. Y por cierto que *Tafi* tiene mucho por ofrecer.

Lo primero con lo que se encuentra el viajero procedente de los llanos del *Tucumán* es el llamado *Parque de los Menhires*, instalado sobre una lomada cerca de *La Angostura*. Allí se han reunido hasta ahora 129



La zona de Tafi del Valle a que se refiere la nota. En recuadro, se indica su ubicación aproximada en el mapa general de nuestro país. Está a 2.000 m sobre el nivel del mar.

menhires (del bretón: "piedras paradas"), algunos de los cuales se hallaban antes en la plazuela de *El Mollar* y otros que fueron traídos de diversas partes del extenso valle. Lamentablemente, sin leyendas explicativas el conjunto de monolitos le dice muy poco al lego, por lo que se hace imprescindible darle a esa colección de piedras propiciatorias un tinte didáctico e ilustrativo del que por ahora carece.

Junto al *Parque de los Menhires* se ha instalado un diminuto museo, que lleva el nombre de *Juan B. Ambrosetti*, el primer arqueólogo que visitó el

valle al final del siglo último, ofreciendo la primera descripción de los menhires, pero aún sin reconocer que, además, allí se desarrolló una de las más antiguas altas civilizaciones de la región noroccidental argentina. Esto último lo comprobó y publicó medio siglo después *Alberto Rex González*.

Hay un camino que rodea la *Loma Pelada* y lleva al automovilista por *El Mollar*, *El Rincón* y el *Campo de las Carreras* para encontrarse entre *El Rodeo* y *La Banda* con una verdadera curiosidad arquitectónica: una

capilla, dedicada a *San Isidro*, construida íntegramente de resina poliéster reforzada con lana de vidrio, compuesta de sectores piramidales, ultramoderna en su diseño. El singular estilo arquitectónico tiene su razón de ser: el edificio, desmontable, sirvió inicialmente como "stand" de exposición de una firma comercial en la muestra rural de *Tucumán* de 1976 y fue luego destinado a servir como capilla en *Tafi*. Entre las casas de adobe, techadas muchas veces de caña, la silueta blanca de la capilla, con su rara forma, no deja de llamar poderosamente la atención del viajero.

rosamente la atención del viajero.

Poco más allá, concluyendo la vuelta grande alrededor del valle, se halla la añeja capilla de los jesuitas, parte de cuyas estructuras datan de 1718, otras del 1800. La pequeña torre que servía de campanario se desplomó durante el temblor de 1973 y no fue reconstruida. Pero, en cambio, se remozó todo el edificio de neto estilo colonial, y bajo la dirección de la arqueóloga tucumana *Sara Peña de Bascary* se organizó una muestra histórica, litúrgica y arqueológica. La capilla realmente merece una visita, la que suele ser complementada con el comentario de *Xavier Antonio Rodríguez*, quien además de cuidar las instalaciones, conoce al dedillo la historia de *Tafi*, desde que pasó por allí *don Diego de Rojas* hasta el comienzo de este siglo, cuando el valle estaba aún aislado del resto de la región. No falta en la capilla jesuítica, como es casi de suponer, el túnel de escape que perforaron los discípulos de *San Ignacio de Loyola* para el caso nada infrecuente de ser atacados por los aborígenes.

El viajero deseoso de llevarse algún recuerdo de *Tafi*, adquirirá un paquetito de *muña-muña* o un ramillete de flores de azafrán, o alguno de los colgantes de plata o de marfil que manufacturan dos artesanos locales, los "hippies" *Claudio* y "*Coco*". Pero aun si no comprara nada, el visitante se llevará igualmente algo incomparable a su partida: el recuerdo imborrable de este valle singularísimo donde el progreso de los moteles y el embalse se confunde con la arquitectura colonial de la capilla jesuítica y el legado milenario de la cultura aborigen de *Tafi*. ●



# Los Angeles Amarillos.

# La grúa de la gente.



FISCHER/GENTA

Usted hizo girar la llave de contacto del auto y puso en marcha sus ansiadas vacaciones.

Allí viajan -junto al equipaje, la caña de pescar y el bote- los sueños de toda la familia.

Nada debe interrumpir sus felices planes.

Ni siquiera un imprevisto en el coche.

Para eso está el Automóvil Club, atento y vigilante en la Ruta 2.

Con un novedoso servicio de auxilio.

Pensado para el socio y su familia.

Los "Angeles Amarillos".

Su misión: solucionar en el momento cualquier desperfecto del auto; o bien servir de confortable transporte a usted, los suyos y el equipaje completo.

Y trasladarlos con rapidez y eficiencia hasta el destino final de su viaje.

Los "Angeles Amarillos" (la grúa de la gente) es un aporte más del Automóvil Club Argentino.

Un nuevo servicio, inaugurado esta temporada, coincidiendo con el ingreso de la entidad en el año de su 75º Aniversario.

Ojalá que usted no tenga necesidad de utilizarlo.

Pero es bueno saber que los "Angeles Amarillos" son, en la Ruta 2,

sus ángeles de la guarda.

Así trabaja el ACA. Incorporando día a día más beneficios para sus socios.

**Usted también súbese al Automóvil Club.**

**Hasta el 31 de enero, sin cuota de ingreso.**



# ACA

**Nuestro camino: dar servicio.**

# autoclub informa



## EXPOTUR '79

La Cámara Argentina de Turismo ha anunciado la organización de la Exposición Internacional de Turismo, Expotur 79, que se efectuará entre el 19 de julio y el 5 de agosto de 1979, en el Predio Municipal de Exposiciones, Avda. Figueroa Alcorta y Avda. Pueyrredón. Dicha exposición tiende a mostrar la acción oficial y privada en el quehacer turístico. Contará con la presencia de organismos gubernamentales, de las direcciones de turismo provinciales y municipales, así como también de entidades afines, transportadores aéreos, fluviales y terrestres, agentes de viajes, hotelería, etcétera.

El comité coordinador está presidido por el Sr. Guillermo Zanotti Santa, actuando los señores Ramón Cavallera, como vicepresidente; Julio A. Di Rado, secretario; Dra. Aurora de Mazzitelli, Juan A. Valdezate Balonga, Dr. Ernesto Laspiur y Antonio Ansedé, como vocales.

## NUEVO GERENTE

Suixtil Sociedad Anóni-

ma Industrial y Comercial, ha incorporado a su elenco directivo al licenciado Guillermo V. Di Marzo para desempeñar la gerencia de comercialización. Cuenta con una vasta experiencia en organización empresarial y técnicas de ventas y promoción, adquirida tanto por estudios especializados en nuestro país y en el exterior, como por una dilatada trayectoria en el desempeño de funciones directivas en importantes empresas.

## BECAS FIAT

Para estimular a los jóvenes técnicos que luego se desempeñarán en la industria automotriz, la Escuela Técnica de Fiat Automóviles Argentina ha instituido becas para egresados de las escuelas dependientes del C.O.N.E.T. Consisten en cursos teórico prácticos de cuatro semanas de duración sobre la mecánica integral de los automóviles de la marca y se agrupan en diferentes especialidades: motor, alimentación, encendido y servomecanismos; transmisión; tren delantero, suspensión y frenos; electricidad. Los becarios toman

contacto con la elevada tecnología de la mecánica Fiat, con los métodos y normas de reparación y con todo el instrumental específico.

La capacidad de cada curso es de 40 alumnos, divididos en grupos de 10, para un mejor contacto con los instructores. Se dictan de lunes a viernes, en el horario de 8 a 17.30 horas, en la sede de la Escuela, Echeverría 750, Capital.

Es de destacar que la Escuela Técnica de Fiat inició sus actividades en enero de 1965 y que por sus aulas han pasado más de 14.000 alumnos. Hay también otros cursos sobre camiones, tractores agrícolas y tractores industriales.

## MUSTANG 1979

Ford Motor Company de Estados Unidos anunció la próxima presentación de una cupé deportiva Mustang completamente nueva, adaptada a los más modernos requerimientos que caracterizan el mercado altamente competitivo de los automóviles deportivos. Este nuevo modelo muestra una carrocería estilizada, de fuerte acento aero-

dinámico, nuevo sistema de suspensión y una amplia gama de opcionales que incluyen hasta un motor alimentado por turbina. Además, como resultado de los esfuerzos tendientes a reducir peso en la nueva cupé, se consiguió un ahorro neto de 82 kilogramos, a pesar de ser 10 centímetros más larga que su antecesora. La serie básica de motores disponibles es la misma que antes, con el agregado de un motor de 2,3 l de cilindrada alimentado por turbina y capaz de desarrollar una potencia de casi 148 HP.

## PINTURAS ALBA

En reciente reunión realizada en el salón Arlequín del hotel Libertador, con empresarios, pintores profesionales y comerciantes del ramo, S.A. Alba presentó la línea de pinturas para profesionales, integrada por quince productos, identificables por las coloridas ondas de su envase.

El lanzamiento de la "Primera línea de pinturas Alba para profesionales", es otra demostración de la constante preocupación de S.A. Alba para satisfacer todas las necesidades del mercado.





## SOCIEDAD ARGENTINA DE CALIDAD Y CONFIABILIDAD

Recientemente quedó constituida la Sociedad Argentina de Calidad y Confiabilidad —SADECC— integrada por medio centenar de personas que se desempeñan en treinta y dos empresas industriales y de servicios, privadas y estatales. Dicha entidad está abierta a todos los responsables de la función calidad y confiabilidad de las empresas y a todos quienes, actuando en otras áreas, tengan inquietudes por esta especialidad. Los objetivos principales perseguidos son: Fomentar una actitud favorable hacia la calidad; brindar a cuantos se desempeñan en el ámbito del control de calidad un lugar propicio para su perfeccionamiento personal y profesional; asesorar a industriales y prestatarios de servicios e integrar a los especialistas de todas las regiones del país.

## AUTOMOVIL ELECTRICO: UNA REALIDAD

La División Chevrolet, de la Corporación General

Motors, presentó recientemente el *ELECTROVETTE*, prototipo de vehículo eléctrico para uso urbano desarrollado sobre un casco modificado de Chevrolet Chevette.

Está propulsado por 20 baterías de 12 voltios cada una del tipo convencional plomo/ácido, que pesan en total 415 kilogramos y que fueron ubicadas donde habitualmente se instala el asiento trasero.

Pesa, en total, 1.327 kilogramos, es capaz de acelerar de 0 a 50 kilómetros por hora en 8,2 segundos y su autonomía entre recargas de las baterías fue estimada en 65-80 kilómetros, a una velocidad promedio de 50 kilómetros por hora.

Como propulsor usa un motor de corriente continua que trasmite el movimiento a las ruedas motrices a través de una caja de velocidades similar a las convencionales. El *ELECTROVETTE* es un vehículo puramente experimental y el fabricante no tiene intenciones de comercializarlo por el momento, pero constituye un paso importante en el proceso de investigación que llevará a la producción de automóviles eléctricos capaces de satisfacer las exigencias usuales en el tránsito urbano.

# TEST

## PARA AUTOMOVILISTAS.

### Cómo quiere usted que sea su auto en 1979:

- 1. Una máquina tragamonedas.
- 2. Una alcancía sobre ruedas.

Si usted eligió la opción 2 y prefiere ahorrar muchísimo dinero en 1979, tome nota:

La Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino **no interrumpe sus cursos** este verano. Capacítese en 50 horas muy bien aprovechadas en:

**Mecánica Ligera - Carburación - Encendido.**

Y a comienzos de 1979 usted podrá:

- Hacer las reparaciones por sí mismo.
- Controlar las que haga un tercero.
- Ahorrarse muchísimo dinero en ambos casos.
- Y usar su auto sin temor a un desperfecto.

Inscribase. Continuamente hay cursos que se inician.  
(Para socios y no socios.)



## ESCUELA DE MECANICA Y CAPACITACION

Av. V. Sársfield 850. Tel. 21-4086. Capital.



# Convocatoria a Comicios Ordinarios para la Renovación de Autoridades Estatutarias del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

La Junta Electoral comunica a los señores socios del Automóvil Club Argentino que la Comisión Directiva de la Entidad, en uso de las atribuciones que le son propias y en virtud de lo dispuesto por el artículo 68º del Estatuto Social, y de acuerdo con los artículos 6º, 20º y 24º del Reglamento Electoral, con fecha 27 de diciembre de 1978, ha resuelto:

Artículo 1º) Convócase a Comicios Ordinarios, que se realizarán el día 30 de abril de 1979, desde las nueve hasta las veintiuna horas, a los efectos de elegir socios para integrar los Cuerpos Directivos, conforme al siguiente detalle:

- I. *Para Asamblea de Delegados:* De acuerdo a los artículos 20º, 21º, 22º y 23º del Estatuto Social.
  - I.1 Sesenta (60) Delegados Titulares por renovación por el término de seis (6) años.
  - I.2 Veinte (20) Delegados Suplentes por renovación por el término de seis (6) años.
- II. *Para Comisión Directiva:* Conforme a los artículos 33º, 34º, 35º y 36º del Estatuto Social.
  - II.1 Un (1) Presidente por el término de seis (6) años.
  - II.2 Un (1) Vicepresidente Segundo por el término de seis (6) años.
  - II.3 Ocho (8) Vocales Titulares por el término de seis (6) años.
  - II.4 Cuatro (4) Vocales Suplentes por el término de seis (6) años.
  - II.5 Tres (3) Vocales Suplentes para completar mandatos que finalizan el día 30 de abril de 1982 por el término de tres (3) años.
- III. *Para Comisión Fiscalizadora de Cuentas:* Conforme al artículo 53º del Estatuto Social.

III.1 Cinco (5) Miembros Titulares por el término de seis (6) años.

III.2 Tres (3) Miembros Suplentes por el término de seis (6) años.

IV. *Para Tribunal de Honor:* Conforme al artículo 61º del Estatuto Social.

IV.1 Seis (6) Miembros Titulares por el término de seis (6) años.

IV.2 Tres (3) Miembros Suplentes por el término de seis (6) años.

Todos los cargos electivos tienen carácter honorífico (artículo 19º del Estatuto Social).

Art. 2º) Los Comicios tendrán lugar en los locales que se detallan en el anexo adjunto que forma parte de la presente resolución.

Art. 3º) Comuníquese dentro de las cuarenta y ocho (48) horas a la Junta Electoral.

Art. 4º) Comuníquese a la Inspección General de Personas Jurídicas.

Art. 5º) Oportunamente publíquese en la forma y en los términos establecidos en el artículo 8º del Reglamento Electoral.

**JUNTA ELECTORAL DEL  
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

*NOTA: Esta publicación se hace en cumplimiento de disposiciones reglamentarias, advirtiéndose que no habrá elecciones por haberse presentado lista única, como resulta de la información que se publica en estas mismas páginas de AUTOCLUB.*

## POR ACUERDO ENTRE TODAS LAS AGRUPACIONES DE SOCIOS PRESENTOSE UNA SOLA LISTA DE CANDIDATOS

Por haberse presentado una sola lista de candidatos, no será necesaria la realización de los comicios ordinarios para la renovación parcial de las autoridades estatutarias del Automóvil Club Argentino, que habían sido convocados para el 30 de abril próximo.

### REUNION DE LA JUNTA ELECTORAL

La Junta Electoral de la Entidad, presidida por el doctor Jorge Garzón Maceda, consideró, en su reunión del 26 de enero último, los hechos relacionados con la presentación conjunta efectuada, dentro del plazo reglamentario, por las únicas agrupaciones con personería vigente: "Lista Blanca", "Juventud Lista Celeste", "Lista Azul" y "Lista Amarilla - Amigos del Club", que convinieron en presentar una lista única, siendo el caso contemplado en el artículo 38º del Reglamento Electoral. La Junta Electoral está integrada, además del doctor Garzón Maceda, por los siguientes socios: secretario: Dr. Edgardo Johanneton; prosecretario: Dr. Rodolfo Del Valle; miembros titulares: señor Gulbrand Staksrud, doctor Ernesto Neil Black, señor Alejandro B. Araújo, doctor José Víctor Martínez y miembros suplentes: doctores José Manuel Vilanova y Omar Horacio Bartolomé y señor Raúl Mariani Dolan.

### OFICIALIZACION DE LA LISTA Y SU PROCLAMACION

En consecuencia, la *Junta Electoral*, considerando que la nómina de candidatos presentada por las cuatro agrupaciones reunía los requisitos exigidos por el Estatuto y el Reglamento Electoral, resolvió por

unanimidad oficializar la única lista de candidatos presentada en su oportunidad. Seguidamente, este cuerpo emitió la siguiente resolución: "1) Oficializar la lista única presentada (en el próximo número de AUTOCLUB daremos los nombres de los candidatos proclamados por la Junta Electoral —cuyo mandato empieza en el mes de mayo próximo— y la constitución de la Asamblea de Delegados, Comisión Directiva, Comisión Fiscalizadora de Cuentas y Tribunal de Honor, de acuerdo con esta renovación parcial de autoridades del ACA). 2) Ante la oficialización de una lista única y siendo el caso del artículo 38º del Reglamento Electoral, se procede a la proclamación de los candidatos. 3) Comunicar a la Comisión Directiva la oficialización de la lista y proclamación efectuada con transcripción de la parte pertinente de esta acta. 4) Encomendar al señor presidente acordar con la Comisión Directiva el acto de entrega de las credenciales de estilo. 5) Comunicar a los apoderados de las Agrupaciones reconocidas la resolución tomada. 6) Cursar nota a cada uno de los socios proclamados expresando dichas circunstancias."

### COINCIDENCIA DE LAS AGRUPACIONES

Transcribimos las notas por medio de las cuales las agrupaciones comunicaron su decisión de presentar conjuntamente una lista única de candidatos:

#### LISTA BLANCA

Señor presidente del ACA - Dr. D. César C. Carman: Hace tiempo expresamos al señor presidente el ferviente deseo

de nuestra Agrupación de propiciar su reelección con motivo de la renovación de autoridades que tendrá lugar en el ACA en abril próximo, como un justiciero reconocimiento a su relevante gestión y como el medio más eficaz de consolidar la magnífica obra que lleva realizada en favor de la Institución y del país. En tal oportunidad, lo mismo que en otras posteriores en que nos permitimos insistir, el señor presidente nos manifestó —en una actitud que por cierto lo honra— que consideraba que su ciclo había concluido y que entendía era el momento de dar paso a los dirigentes más jóvenes, por lo cual tenía decidido retirarse de la actividad. Ante la firmeza de su postura, y no obstante lamentarla sinceramente, nos obligamos a respetarla, en consideración a los muchos años que lleva consagrados al Club y pensando también en el derecho que todos tenemos a no desatender tan prolongadamente los asuntos personales. Pero ahora, frente a la afortunada circunstancia de que las distintas Agrupaciones que actúan en el ACA hidalgamente se han dirigido al señor presidente para manifestarle su voluntad de propiciar la unión y de no concurrir a los comicios, postulando de manera conjunta su confirmación como titular, la nuestra suma también a ellas su voz y se permite ratificarle su anterior solicitud, que esta vez asume total elocuencia por cuanto sintetiza la voluntad general de los asociados. Agradeceremos al señor presidente, por lo tanto, modifique su pensamiento y se digne aceptar este pedido de continuar en el cargo que se le formula de manera unánime.

Firmado: Doctor Baltasar Martínez Briones, Presidente. Sr. Santiago Artusi, Secretario.

### JUVENTUD LISTA CELESTE

Señor presidente de la "Lista Blanca" (del ACA), Dr. Baltasar Martínez Briones. Tenemos el agrado de dirigirnos a usted con relación a la convocatoria a Comicios Ordinarios para la renovación de autoridades del Automóvil Club Argentino para el próximo 30 de abril.

Sobre el particular deseamos expresar que esta Agrupación, que ha compartido la conducción del Automóvil Club Argentino, junto con las agrupaciones de socios que componen la actual dirección de la Entidad, bajo la ejemplar, generosa y patriótica dirección de su presidente, el Dr. César C. Carman, no puede menos que expresar su firme decisión de continuar estrechamente ligada, tal como hasta el presente, a la política institucional que ha sustentado el Dr. Carman, que tan positivos beneficios ha arrojado tanto para el país como para la Institución.

Los resultados de esta ejemplar trayectoria al frente del Club no pueden resumirse en estas pocas líneas y consideramos que podríamos ser injustos si nos queda alguno sin mencionar; por ello, reiterando nuestra posición, no sólo de apoyo sino de compartir todo lo realizado, expresamos por la presente nuestro deseo de que todas las agrupaciones continúen unidas como hasta el presente, ya que, con el esfuerzo común podremos desarrollar la obra que nos ha señalado el Dr. Carman. Firmado: Roberto Félix Marmolejo, Secretario General. Ramón Freigedo, Representante.

## LISTA AZUL

Señor Don César Carman: El día 29 de diciembre próximo pasado, nuestra Agrupación fue notificada por la Junta Electoral del ACA sobre la convocatoria a elecciones de esa Institución para el día 30 de abril de 1979.

A ese respecto, llevamos a su conocimiento que reiteramos nuestra posición, manifestada en nota fechada el 29 de setiembre último, es decir, que ratificamos nuestra total identificación con los objetivos alcanzados por la actual dirección del ACA, propiciando, tal como lo expresáramos en nuestra mencionada carta, la unión de todas las agrupaciones a fin de no realizar comicios, ya que consideramos que las mismas, en conjunto, deben postular al Dr. César C. Carman, quien ha

dado todo de sí mismo para servir al país. Firmado: Raúl Mariani Dolan, Presidente. Guillermo E. Castex, Secretario.

## LISTA AMARILLA - AMIGOS DEL CLUB

Señor presidente de la Agrupación "Lista Blanca": La Agrupación cuya representación investimos ha sido notificada por la Junta Electoral que la Comisión Directiva del ACA ha convocado a comicios ordinarios para la renovación de autoridades, para el día 30 de abril de 1979.

Convocada nuestra Agrupación a tal efecto, la misma ha analizado y reconocido la brillante trayectoria de la obra societaria realizada a través de tantos años en forma continuada y sin claudicaciones bajo la firme y patriótica conducción del actual pre-

sidente del ACA, doctor César C. Carman. Este accionar ha permitido, a nuestro entender, la concreción de importantes obras de infraestructura y la constante mejora de la red servicial en todo el país, incorporando además nuevos beneficios.

Es por estas razones fundamentales que propiciamos la unión de todas las agrupaciones de socios del ACA para transitar juntos en este nuevo período que comenzará el mes de mayo próximo. A tal fin consideramos suscribir una única lista de candidatos junto a las demás agrupaciones, asegurando así la continuidad de la fecunda gestión realizada hasta la fecha por el doctor César C. Carman. Firmado: Juan Manuel Sandberg Haedo, Presidente. Juan José Torassa, Prosecretario.

## A MIS

En mi libro de reciente publicación —"A los que vienen"—, anuncié mi decidido propósito de retirarme de la Presidencia del Automóvil Club Argentino, al que he dedicado mis luchas y preocupaciones de los últimos casi veinticinco años. Fundamenté el deseo de alejarme de la conducción de la que ha llegado a ser la primera Entidad civil de América latina, en la íntima seguridad de que es un signo de inteligencia advertir a tiempo el desgaste que trae aparejado el ejercicio de los cargos durante períodos tan extensos como el señalado; y también, en la plena convicción de que los hombres que me han

## REUNIONES DE FITAC Y CODASUR

En adhesión a los actos organizados para celebrar el 75º aniversario del Automóvil Club Argentino, la Comisión de Estatuto y Asuntos Legales de la FITAC celebró, en la Sede Central de nuestra Entidad, una reunión especial.

Asimismo, realizó su segunda asamblea general ordinaria la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana —CODASUR—.

### LA REUNION DE LA COMISION DE ESTATUTO Y ASUNTOS LEGALES

Presidió la reunión de la Comisión de Estatuto y Asuntos Legales de la FITAC su titular, doctor Alfredo Egaña Baraona, a quien acompañaba el presidente alterno, doctor Hugo Lewis Silva, ambos de Chile; actuó como secretario el Touring Club Argentino, representado por el doctor Faustino S. Diéguez y el licenciado Juan Manuel Albisetti. Asistieron los siguientes miembros: Automóvil Club Argentino, representado por el doctor Ricardo E. Aráoz, como titular, y el doctor Juan Manuel Lissarrague, como alterno; el Automóvil Club Boliviano, por intermedio de su titular, doctor Federico Reckling S.; el Automóvil Club de Ecuador que, por pedido expreso de la institución ecua-

toriana, fue representado por el embajador de ese país en la Argentina, doctor Manuel de Guzmán Polanco. Participó, además, como alterno, el señor Iván Toro.

Asistieron también a la reunión el presidente de la FITAC, general Sylvio Américo Santa Rosa y el secretario, doctor Hernán Videla Pacheco.

En las sesiones de trabajo realizadas se consideró la obtención de personería jurídica de la FITAC en todos los países; la creación de oficinas en los países centroamericanos y el uso de la Libreta de Pasos por Aduanas.

Al término de la reunión, la Comisión de Estatuto y Asuntos Legales de la FITAC agasajó a los miembros de la Comisión Directiva del ACA con un almuerzo que se sirvió en el Plaza Hotel de esta ciudad.

### LA ASAMBLEA DE CODASUR

La segunda asamblea general ordinaria de CODASUR se efectuó con la presidencia de su titular, Dr. Charles Naccache. Asistieron los siguientes delegados: Ing. Rafael Sierra y Sr. Juan Manuel Bordeu, del ACA; Dr. Federico Reckling S., del A.C. Boliviano; Dr. Carlos Maralla

Riveros, de la Federación Chilena de Automovilismo Deportivo; Sres. Hernán Gallegos, Iván Toro y Carlos Merino, del Automóvil Club del Ecuador; Dr. Pierpont Insrán e Ing. Rubén Dumot, del Touring y Automóvil Club Paraguayo; el Sr. Gustavo de León Alcorta, del Automóvil Club de Uruguay; Sr. Vicente Di Giácomo y Dr. Jesús Reina Morales del Touring y Automóvil Club de Venezuela.

El Automóvil Club Argentino actuó en representación del Touring y Automóvil Club de Colombia.

### INVITADOS ESPECIALES

Asistieron, como invitados especiales, los señores Jean-Marie Balestre, presidente de la Federación Mundial de Automovilismo Deportivo; el Príncipe Fernando de Baviera Messia, presidente de la Federación Española de Automovilismo; el presidente del Automóvil Club de Chile, señor Hernán Videla Pacheco y el doctor César C. Carman, presidente del ACA.

### LAS RESOLUCIONES

Las resoluciones adoptadas fueron las siguientes:

1º El Rally presentado por el ACA

## CONSOCIOS DE TODO EL PAIS

acompañado en la Dirección del Club desde que asumí la Presidencia, conforman un capital moral e intelectual que constituye la más sólida garantía para la continuidad de la marcha ascendente de la Entidad, así como también para el beneficio de nuestra gran legión de consocios.

Pero, como con tanto acierto expresara Ortega y Gasset, el hombre no es sólo el hombre, sino él y su circunstancia. Y las circunstancias cambian a velocidades que a veces nos llenan de asombro.

Conforme a normas estatutarias y reglamentarias, en abril próximo habrían de realizarse comicios para la renova-

ción parcial de autoridades, oportunidad que había elegido para mi alejamiento. Ante esa situación, las cuatro agrupaciones que representan a nuestra masa societaria —“Lista Blanca”, “Juventud, Lista Celeste”, “Lista Azul” y “Lista Amarilla”— han arribado a la feliz coincidencia de evitar la puja electoral fusionándose en una sola lista de candidatos. Quiero destacar muy especialmente este hecho halagüeño, que significa dejar de lado parcialidades, para sumarse mancomunadamente a la continuidad de la acción institucional, y en una actitud que, sin lugar a dudas, antepone a toda otra consideración el in-

terés por la eminente función de nuestro Club en el ámbito nacional y mundial. Pero las mencionadas agrupaciones han condicionado esa fusión en una sola nómina de postulantes, a mi continuidad en la Presidencia del Club. Este es el cambio de circunstancias a que me referí antes, y el que me ha hecho reconsiderar una decisión serenamente adoptada.

En mérito a la unidad lograda y al factor que la condiciona, del que me siento personalmente responsable, he resuelto aceptar la titularidad del ACA para el período que se inicia en mayo próximo, con la íntima convicción de que así queda asegurada la pro-

yección de una línea directriz, solamente inspirada en una auténtica vocación de servicio de profunda raigambre nacional. No obstante ello, dejo aclarado que mi aceptación no es incompatible con el expresado deseo de dar paso a nuevos hombres en el tiempo mínimo indispensable, más precisamente cuando, de común acuerdo con mis colegas dirigentes, hayamos armonizado mi propósito de retirarme, con la más absoluta certeza —que la tengo— de que mi alejamiento no constituirá un obstáculo para las superiores realizaciones a que está destinado nuestro Club.

**Dr. CESAR C. CARMAN**

será adoptado por CODASUR como prueba puntuable para el Primer Campeonato Sudamericano de la especialidad. Al mismo tiempo se determinó que se gestionará ante la Federación Mundial de Automovilismo Deportivo el correspondiente puntaje para el Campeonato Mundial, a partir de 1980. El ACA será el organizador y deberá elaborar los reglamentos deportivos con la directa colaboración de la Comisión RALLY CODASUR, integrada por el ingeniero Rafael Sierra, del ACA, como presidente, y los señores Rubén Dumot, del Paraguay, y Gustavo de León Alcorta, de Uruguay.

2º Se aceptó por unanimidad la formación del Grupo Iberoamericano y se solicitó a la Presidencia que tome las providencias necesarias en contacto con el doctor César C. Carman, para que por lo menos “cada Comisión de Trabajo de la Federación Mundial de Automovilismo Deportivo cuente con un representante sudamericano”.

Por último se aprobó realizar una asamblea general extraordinaria en la sede del Automóvil Club del Uruguay los días 24 y 25 de febrero para tratar el siguiente Orden del Día: Reforma del estatuto de CODASUR; Reglamento del Campeonato Sudamericano de Rally y Reglamento de Fórmulas SUDAM.

## CONFERENCIA DE BALESTRE



El 23 de enero tuvo lugar una conferencia de prensa convocada por el señor Jean-Marie Balestre, presidente de la Federación Mundial del Deporte Automotor. Llevóse a cabo en el Automóvil Club Argentino, con asistencia de su presidente, doctor César C. Carman; otros miembros de la Comisión Directiva, funcionarios de la Institución y gran cantidad de periodistas de los principales medios de comunicación.

En primer lugar hizo referencia a la nueva denominación de la que fuera Comisión Deportiva Internacional, que al transformarse en federación estará en mejores condiciones para cumplir con su cometido específico.

Se refirió más adelante a diversos puntos relacionados con los campeonatos de Fórmula 1 y señaló que, tras asistir durante quince años a muchas pruebas de esta índole y conocer prácticamente todos los autódromos, ha llegado a la conclusión de que el de Buenos Aires se encuentra entre los tres mejores del mundo en cuanto a diseño, infraestructura, seguridad y servicios.

## FALLECIMIENTOS



Dr. ADOLFO  
M. DIAZ

Falleció en nuestra capital el Dr. Adolfo M. Díaz, figura de reconocida actuación en la función pública y en nuestra Entidad, a la que estuvo vinculado desde su juventud. En 1965 fue designado vocal titular 1º de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas. Dos años más tarde se lo nombró vicepresidente de la misma y desde 1969 hasta mediados de 1975 ocupó la presidencia de dicha Comisión, hasta ser designado Presidente Honorario de ese cuerpo.

Nació el 18 de diciembre de 1902 en Pehuajó, provincia de Buenos Aires, se graduó en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires y posteriormente se dedicó al ejercicio de su profesión y a la explotación agropecuaria. Fue presidente de la Junta Nacional de Carnes hasta 1944. Al producirse la Revolución Libertadora se lo designó vicepresidente de la comisión investigadora que actuó en diversos sectores económicos. Fue asimismo fundador y directivo de la Fundación de la Sociedad Rural Argentina y vicepresidente de la Sociedad Rural Argentina.

El acto del sepelio de sus restos, en el cementerio de la Recoleta, puso de

manifiesto el hondo pesar provocado por su muerte entre quienes frecuentaron su trato y apreciaron su rectitud y caballerosidad.

Dr. SANTIAGO  
EMILIO GALIAN

Otra sensible pérdida lamenta nuestra Entidad. En Posadas, provincia de Misiones, falleció el escribano y doctor Santiago Emilio Galián, quien desde 1944 se desempeñaba como presidente de la Filial del Automóvil Club Argentino en esa ciudad.

Durante ese dilatado período, puso de manifiesto dedicación y generosidad inigualables al servicio de la Institución y de los asociados.

El Dr. Galián había nacido en Corrientes el 2 de enero de 1905 y cursó estudios primarios en Buenos Aires y secundarios en Posadas. En Buenos Aires también cursó estudios de escribano y, años después, alternando con sus múltiples actividades profesionales y privadas, se graduó de abogado en La Plata, en 1947. Fue escribano del Banco de la Nación, del Banco Industrial, del Banco Hipotecario y del Banco de la Provincia de Misiones, y en 1961 fue designado ministro de Gobierno. Paralelamente de-



sarrolló vasta tarea en entidades deportivas y sociales de Posadas. La noticia de su fallecimiento repercutió dolorosamente en aquella provincia, por la que tanto trabajó el doctor Galián en su fecunda existencia.

Dr. ABEL  
C. GANDOLFO

Cuando en julio de 1976 se constituyó la Delegación Barracas, el Dr. Abel C. Gandolfo fue designado

presidente de ella. A lo largo de estos tres años dio pruebas acabadas de identificación con los principios que guían el accionar de una Institución que, como el Automóvil Club Argentino, pone su mayor énfasis en el servicio a los asociados y al país.

Por otra parte, el doctor Gandolfo había desarrollado intensa actividad tanto en el plano profesional como en obras de acción comunitaria, motivos por los cuales su deceso fue muy lamentado.

## EL LIBRO DEL AUTOMOVIL

Trátase de una magnífica publicación de Selecciones del Reader's Digest, patrocinada por el *Automóvil Club Argentino*. A través de sus 424 páginas ofrece un extraordinario contenido, profusamente ilustrado y didácticamente distribuido en capítulos tales como: Herramientas, Funcionamiento, Averías y Mantenimiento, Accesorios, Economía del automóvil, Aptitudes para conducir, Para conducir mejor, Educación vial y Primeros auxilios.

El precio de esta obra es de \$ 29.900 al público en general y \$ 25.400 a los socios y personal del Club.

En Capital Federal y Gran Buenos Aires, esta publicación se vende en Sede Central (Oficina Estación Central, P.B.), Centros Serviciales de Palermo, Once, Flores, Belgrano, Avellaneda y Olivos, y en las oficinas ACA en *Harrods, Casa de la Provincia de Buenos Aires* y de *Santiago del Estero*. En cuanto al interior del país, puede adquirirse en las *Filiales ACA* más importantes. Los lugares de venta serán incrementados conforme lo determine la demanda por parte de los asociados.

## MAPA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

El Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación una nueva edición del mapa de la República Argentina, realizado en escala 1:4.000.000.

Impreso en 8 colores, en formato de 63 x 102 centímetros, contiene la red caminera principal con sus respectivas características, kilometraje entre localidades, la división política del país, referencias completas de la Red Servicial ACA y otros datos de interés.

La versión actualizada de esta publicación tradicional, cuya nueva edición coincide con el 75º aniversario de la Entidad, satisface una notoria necesidad y constituye una expresión más de la probada vocación de servicio del ACA.

Se han fijado las tarifas de 14.000 pesos para socios y 28.000 para no socios y puede adquirirse en todas las dependencias de la Entidad.





# ***Memoria del Ejercicio N° 74: 1/7/77 - 30/6/78***

---

Con el siguiente texto se completa la publicación de la Memoria, Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio N° 74, año 1978, que

corresponde al período 1° de julio de 1977 a 30 de junio de 1978, cuya primera parte dimos en la última edición de AUTOCLUB.

---

#### ***Honorable Asamblea:***

Al finalizar un nuevo ejercicio de nuestra vida institucional, esta Comisión Directiva tiene el agrado, en cumplimiento de disposiciones estatutarias, de elevar a consideración de la Honorable Asamblea de Delegados, la presente Memoria, el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio 1° de julio de 1977 al 30 de junio de 1978.

Durante su transcurso la industria automotriz se caracterizó por una notoria recesión mientras que el

proceso inflacionario, si bien algo desacelerado respecto del período anterior, alcanzó proporciones significativas.

A pesar de ello, los indicadores de gestión del A.C.A. muestran —en líneas generales— una mejora, que da la pauta del profundo arraigo de esta Institución señera en su género.

Los socios que la conforman han seguido brindando su apoyo y confianza a la acción servicial desplegada, lo cual compromete —aún más— la dedica-

ción de los mejores esfuerzos para perfeccionar y ampliar sus estructuras serviciales.

Bajo tales premisas se han proporcionado los mejores medios para acrecentar los niveles de eficiencia de las prestaciones. Durante el período se ha observado un afianzamiento de la estructura de organización a través de las Divisionales, lo cual facilita el logro de los objetivos apuntados.

Es de destacar, asimismo, la proyección social alcanzada por nuestra Institución en cuanto a la creación de fuentes de trabajo, representando no sólo empleos estables para su nómina de personal que al 30-6-78 alcanzó a 4.703 agentes, sino también para los terceros que contratan con ella en su carácter de proveedores o concesionarios.

La labor desarrollada durante el ejercicio, cuyos aspectos particulares se sintetizan a continuación, ha sido posible gracias al apoyo de los socios que conforman el Automóvil Club Argentino, a quienes esta Comisión Directiva agradece profundamente la confianza depositada.

Merece un especial reconocimiento la acción desplegada por los señores socios integrantes de las Comisiones Asesoras, Comisiones de Filiales, Comisiones de Delegaciones y los que actuaron como Dele-

gados y Veedores, quienes contribuyeron a esta tarea de bien común sin otro afán que el de aportar sus mejores esfuerzos.

Como es tradicional, también en este período han prestado su invaluable colaboración los organismos e instituciones oficiales, entre los 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 Telégrafos, Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Dirección Nacional de Turismo, Servicio de Parques Nacionales y autoridades provinciales y municipales. Todos ellos, en sus respectivas esferas, además de los entes privados, han cooperado en la obra del Club, mostrando la más amplia comprensión de los objetivos que persigue.

Corresponde, asimismo, expresar nuestro reconocimiento por su trabajo fecundo y constante, a todo el cuadro de personal de la institución, concesionarios de servicios e integrantes de la red de estaciones, talleres, recreos, campamentos y balnearios vinculados al Plan A.C.A.

Por último, expresamos nuestro sincero 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

Cap. de Nav. Jorge A. Ledesma  
Secretario

Dr. César C. Carman  
Presidente

### ACCION INSTITUCIONAL

#### Caudal Societario

Los 701.218 socios del Club constituyen una elo-cuente demostración de la adhesión recibida a la obra y gestión que la Institución realiza desde 1904 al servicio de sus asociados y del país todo.

#### MOVIMIENTO DE SOCIOS — EJERCICIO 1º DE JULIO DE 1977 - 30 DE JUNIO DE 1978

CATEGORIAS	SALDO AL 30/6/77	A L T A S		B A J A S		SALDO AL 30/6/78
		INGRESOS DIRECTOS (x)	PASES DE CATEGORIA	BAJAS DIRECTAS	PASES DE CATEGORIA	
Honorarios	213	14		8		219
Vitalicios	17.810		1.184	894		18.100
Plenarios	570.940	52.947	7.500	50.912	3.005	577.470
Activos	109.788	11.838	713	13.515	6.045	102.779
Adherentes	3.708	21	3	732	350	2.650
<b>TOTALES</b>	<b>702.459</b>	<b>64.820</b>	<b>9.400</b>	<b>66.061</b>	<b>9.400</b>	<b>701.218</b>

(x) Incluidas Bajas sin Efecto.

## Representaciones en todo el país

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

Por el alto sentido de argentinidad y reafirmación de la Soberanía Nacional, merece ser destacada la designación de Delegados en las Islas Malvinas y en la Antártida Argentina (Base Vicecomodoro Marambio).

El movimiento de Delegados producido en el período fue el siguiente:

CONFIRMACIONES NUEVO PERIODO ..	113
DESIGNACIONES .....	26
BAJAS .....	46
— POR RENUNCIA .....	40
— POR FALLECIMIENTO .....	3
— OTRAS CAUSAS .....	3

## Congresos, Reuniones y Asambleas

La Institución estuvo representada —teniendo una destacada actuación— en diferentes reuniones nacionales e internacionales mediante la concurrencia de delegados, colaborando —además— a través de la presentación de diversos trabajos afines a los propósitos y programas de la Entidad, los que merecieron la aprobación unánime de la concurrencia.

Se enumeran a continuación (en orden cronológico) los eventos en los cuales estuvo representado el ACA en forma oficial:

### *XXVII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC)*

Llevada a cabo en Santiago (Chile), del 28 de setiembre al 1º de octubre de 1977.

### *Reunión de la IV Región de la Alianza Internacional de Turismo (AIT) Latinoamericana*

Se realizó en Santiago (Chile), el 1º de octubre de 1977.

### *Asamblea General de la Federación Internacional del Automóvil (FIA)*

Llevada a cabo del 10 al 14 de octubre de 1977, en París (Francia).

### *Reunión del Comité Ejecutivo de la FITAC*

Realizada en Buenos Aires, el 16 de enero de 1978.

### *Reunión de la Comisión Permanente de Seguros de la FITAC*

Reunida en Buenos Aires, el 12 de enero de 1978.

### *Reunión de la Comisión Deportiva Automovilística de América del Sur (CODASUR)*

Llevada a cabo en Buenos Aires, el 16 de enero de 1978.

### *Asamblea General Extraordinaria de la Federación Internacional del Automóvil (FIA)*

Realizada en Melbourne (Australia), del 10 al 14 de abril de 1978.

### *Asamblea General de la Alianza Internacional de Turismo (AIT)*

Llevada a cabo en Niza (Francia), del 28 de mayo al 2 de junio de 1978.

## Afiliaciones

Las múltiples actividades que desarrolla la Entidad determinan su vinculación a organismos, tanto oficiales como privados, de carácter nacional e internacional en el área de turismo, vialidad, tránsito, etc., a los cuales el Club está afiliado.

Las mantenidas en el transcurso del período considerado son las siguientes:

- Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC).
- Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- IV Región "Latinoamericana" de la 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 (FEMEPYL).
- Federación Turística de la Atlántida Argentina.
- Instituto Argentino del Petróleo.
- Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM).
- Instituto Verificador de Circulaciones (IVC).

## Actividades culturales

Durante el transcurso del ejercicio julio/77 — junio/78, el ACA ha llevado a cabo diversas actividades culturales que contribuyeron a difundir entre sus asociados y público en general, distintos aspectos del quehacer cultural argentino.

### *Jueves Turísticos*

Este tradicional ciclo ha presentado una serie de conferencias con proyecciones de películas y audiovisuales que han contado con la entusiasta concurrencia de numerosos asistentes.

### *Jueves Culturales*

Se dictaron conferencias, exhibiéndose interesantes filmes además de ofrecerse conciertos, coros y danzas a cargo de agrupaciones de primer nivel en el orden nacional.

Las exposiciones de pintura y escultura merecen especial mención por la calidad de las obras expuestas.

### *Tribuna ACA*

Este nuevo ciclo pretende lograr una mayor divulgación de la obra y accionar de figuras destacadas

del ámbito nacional —muchas de ellas representantes de importantes instituciones— que exponen, en almuerzos organizados en forma mensual, temas relacionados —directa o indirectamente— con las múltiples actividades desplegadas por el ACA.

### Actividad automovilística deportiva

Luego de haber reasumido el ejercicio del poder deportivo en noviembre de 1976, la Institución ha consolidado la conducción del automovilismo deportivo en todo el país a través de una intensa actividad normalizadora por medio de la Comisión Deportiva Automovilística, entidad ésta que logró la rápida adhesión de empresas y organismos vinculados al quehacer del Automovilismo Deportivo.

Establecieron exigencias preocupacionales y pruebas psicofísicas uniformes para la habilitación de pilotos, acompañantes y concurrentes. Se inspeccionaron autódromos y circuitos brindando asesoramiento en materia de seguridad. Todas las disposiciones inherentes a competencias automovilísticas nacionales fueron verificadas introduciéndose en las mismas importantes modificaciones con el objeto de adaptarlas a las prescripciones establecidas por códigos y reglamentos internacionales.

Con la fiscalización directa del Automóvil Club Argentino, se disputaron las siguientes competencias:

### Calendario Deportivo Nacional (Julio/77 - Junio/78)

Categoría	Cantidad de Competencias al 30/6/78
• Mecánica Argentina Fórmula 4	7 (siete)
• Mecánica Argentina Fórmula 2	5 (cinco)
• Mecánica Argentina Fórmula 1	6 (seis)
• Turismo Nacional Clases "B" y "C"	9 (nueve)
• Turismo Carretera	3 (tres)
• Midget	1 (una)

Asimismo organizó el Festival Automovilístico Deportivo que se desarrolló en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, el 20.6.78, con el auspicio del Banco de la Ciudad de Buenos Aires.

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.

También ha encarado las tareas propias de la organización del Rally Internacional "Vuelta a la América del Sur", cuya largada simbólica se produjo el 17 de agosto desde Sede Central. La exigente competencia —con una extensión de casi 30.000 kilómetros— unió deportivamente a los países sudamericanos.

Además ha brindado asistencia técnica a los pilotos Ricardo Zunino y Miguel Angel Guerra, quienes compiten en Europa en Fórmula 2 y atendió —asimismo— todos los asuntos relacionados con las competencias internacionales y diversas consultas del in-

terior del país, relacionadas con el desarrollo del deporte automovilístico nacional y mundial, este último a través de la Federación Internacional del Automóvil.

## ACCION SERVICIAL

### Unidades de atención servicial

La gran infraestructura que posee el ACA para atender a sus asociados en todo el país, es adecuada permanentemente con el objeto de optimizar las prestaciones serviciales. Con tal motivo se realizan inversiones para la ampliación y remodelación de las unidades existentes.

Asimismo, es preocupación constante de la Entidad la incorporación de nuevas dependencias, las que —sin lugar a dudas— contribuyen al desarrollo del automovilismo y el turismo en todas las regiones del país.

Durante el ejercicio comentado se han incorporado las siguientes dependencias:

#### • Puestos de abastecimiento:

- Yapeyú (Corrientes)
- Villa Gesell (Buenos Aires)
- Pehuen-Có (Buenos Aires)
- Almirante Brown, Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Capital Federal)

#### • Talleres:

- Ayacucho (Mendoza).

Al finalizar el ejercicio, la Entidad cuenta con las siguientes unidades serviciales:

— Estaciones de Servicio .....	93
— Estaciones Camineras .....	59
— Puestos de Abastecimiento .....	25
— Talleres .....	2
— Playas de Estacionamiento .....	3
	182

Por otra parte, la Institución arrienda a YPF 17 estaciones de servicio y 3 dependencias a entes privados, con lo que refuerza su vocación de servicio en todo el país.

Además, 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 —bajo la denominación de "Plan ACA"— 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, tanto 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 brindados en Sede Central, contando también con bases de auxilio mecánico en cada una de ellas.

Plan ACA	Incorporaciones Totales del Ejercicio al 30-6-78	
Estaciones Vinculadas	22	181
Talleres Vinculados	2	64
	24	245

Luego, la red servicial del ACA, está compuesta al 30 de junio de 1978, de acuerdo con el detalle siguiente:

— Unidades Propias .....	182
— Arrendadas a YPF .....	17
— Arrendadas a terceros .....	3
— Estaciones "Plan ACA" .....	181
— Talleres "Plan ACA" .....	64
<b>Total</b>	<b>447</b>

### Venta de productos y servicios

La comercialización de los diversos productos y servicios que expenden y prestan la totalidad de las 202 dependencias de que dispone la Entidad, presenta —en términos generales— sensibles incrementos.

#### Combustibles

La venta ha mantenido la tendencia ascendente registrada en períodos anteriores, notándose —respecto del último— un incremento del 8,31 %.

#### Baterías

Dentro de un mercado altamente competitivo, el Club ha vendido entre sus asociados 26.515 baterías, garantizadas en todas y cada una de las dependencias de la Entidad.

#### Cubiertas

La venta de este producto —de probada calidad— ha continuado en alza; prueba de ello es el significativo incremento porcentual (17,4) con respecto al ejercicio anterior, que demuestra, una vez más, el interés de los asociados por las cubiertas "ACA".

#### Engrases

Este servicio, prestado con un alto grado de eficiencia y calidad, ha superado —en términos de cantidad— los registros del ejercicio anterior, observándose un incremento del 27,8 %.

#### Lavados

Prestados por el Club en forma eficiente y a precios sensiblemente inferiores a los de plaza, este servicio también se ha incrementado en un 13,1 % respecto del período anterior.

#### Auxilio mecánico

Con una flota integrada por 785 modernas unidades, se han prestado (durante el ejercicio comentado) 1.245.601 servicios de auxilio mecánico.

El servicio de batea —traslado múltiple de vehículos— entre Bs. Aires-Mar del Plata-Bs. Aires y localidades intermedias, continuó brindándose, en la temporada estival, a tarifas promocionales.

Cabe destacar que los servicios permanentes de patrullaje cubrieron las rutas de mayor tránsito turístico del país, contando además con puestos de emergencia que cubrieron las necesidades de auxilio

mecánico y de sanidad (primeros auxilios) de la gran masa de automovilistas.

Un párrafo aparte merecen los operativos especiales desplegados con motivo del Campeonato Mundial de Fútbol, en estrecha colaboración servicial y turística con las autoridades del EAM 78, en todas las subsedes.

### 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 1978 la red de Telecomunicaciones del ACA ha quedado conformada de la siguiente manera:

RADIOESTACIONES		
TIPO	CANTIDAD	MODO DE OPERACION
FIJAS	130	B.L.U.*
	41	FM en V.H.F.**
MOVILES	13	B.L.U.
	356	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, la nómina siguiente conforma —de común acuerdo con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro— la red de Dependencias Descentralizadas:

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

En Capital Federal y Gran Buenos Aires la tramitación de siniestros se llevó a cabo en forma integral por intermedio de la Central Rocamora y de las Dependencias Descentralizadas Flores, Avellaneda, Lanús y Quilmes, siendo esta última inaugurada durante el período en consideración.

Las carteras de seguros de automotores Pólizas 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 hacia los de riesgos parciales.

La cartera de Seguro de Vida se ha mantenido sin mayores variaciones, pero se mejoraron substancialmente los montos asegurables.

---

### 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, habilitándose —en el período de referencia— los campamentos de Uspallata y de Potrerillos (Mendoza), destacándose los trabajos de forestación en el predio que el ACA posee en la ribera de la Laguna de los Lobos (Buenos Aires), como también la habilitación de las piletas con agua de mar y el balneario modelo de Playa Grande en Mar del Plata.

Finalmente, cabe consignar que a la red propia se agregaron 53 campamentos y 3 balnearios privados, vinculados con nuestra Entidad.

---

### Pesca deportiva

---

Tal como en años anteriores, el hecho más destacado en esta materia —que sigue contando con la adhesión de numerosos socios— lo ha constituido una nueva realización del torneo denominado "Copa Confraternidad de Pesca Deportiva", llevado a cabo en la laguna de Chascomús el 16 de abril último, en la que participaron 25 clubes de la especialidad.

Asimismo, se realizaron excursiones de pesca a General Lavalle, Necochea, Mar de Ajó, Bahía San Blas y Chascomús, contando todas con el concurso entusiasta de numerosos asociados.

Como complemento de este quehacer, es de señalar que el ACA ha otorgado licencias de pesca a 1.200 asociados.

---

### Servicios gastronómicos y otros

---

En esta denominación se incluyen los restaurantes, bares, buffets, cafeterías, proveedurías y kioscos como también las peluquerías y pedicurías de la Entidad.

Todos ellos cuentan con gran aceptación entre la masa de asociados, por lo que ha sido constante preocupación de la Entidad cubrir las necesidades de aquéllos efectuando trabajos de mantenimiento y adoptando diversos recaudos con el objeto de elevar el nivel de los servicios que se prestan.

---

### Asesoramiento e información vial

---

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 250.000 socios que, personal o telefónicamente, requirieron información.

Un nuevo servicio que presta el ACA, no sólo a

sus asociados sino a la comunidad en general, es el microprograma informativo "Torre de Tránsito", que se emite —a modo de flashes— por cuatro importantes radioemisoras. Mediante este práctico servicio, los automovilistas cuentan ahora con un eficiente aliado para sortear las acechanzas que el intrincado tránsito tiende a diario en las ciudades, autopistas y carreteras principales. A través de este novedoso sistema, el conductor recibe al instante la información vial que le permite seleccionar —con la debida anticipación— el recorrido más conveniente para un viaje seguro.

---

### 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 durante el ejercicio han significado la impresión de 3.815.000 ejemplares.

---

### Servicio de aviación con apoyo de ambulancia

---

Este servicio, destinado a cumplir tareas de emergencia (auxilio sanitario), facilita al socio que lo solicita el traslado por enfermedad, accidente y otras necesidades que requieran cierta urgencia, contando —además— con un eficiente servicio de ambulancia terrestre.

La actividad desplegada puede sintetizarse de la manera siguiente:

Horas de vuelo .....	464
Kilómetros recorridos .....	118.035
Pasajeros transportados .....	333
Accidentados o enfermos .....	98

---

### Unidades turísticas

---

Los establecimientos (hoteles, hosterías y moteles) 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 —como en los anteriores— un valioso apoyo al turismo nacional, constituyendo un positivo beneficio para la masa societaria y la comunidad toda.

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

La imprescindible expansión de la red tampoco fue dejada de lado, inaugurándose las hosterías de Rosario de la Frontera (Salta) y de Ingeniero Juárez (Formosa).

---

### Actividad turística

---

El objetivo en materia turística —como en años anteriores— ha sido la promoción y el desarrollo del

turismo nacional. Por tal motivo, se organizaron excursiones colectivas prosiguiendo con el programa "Conozca la Argentina", concretándose 54 viajes que contaron, en todos los casos, con la adhesión de numerosos asociados.

Cabe agregar que el Club, compenetrado de los objetivos antes expuestos, ha implementado una cómoda y ágil financiación de estas excursiones a través del servicio de "Crédito Turístico".

### Documentación internacional y aduanera

Otro servicio ofrecido por la Institución consiste en 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 detalle de las distintas operaciones realizadas es el siguiente:

TRAMITES	JULIO 77/ JUNIO 78
	Libreta y/o Carnet de Pasos por Aduana ..
Certificado Internacional para Automóviles	28.929
Permiso Internacional para Conducir (Conv. 49) .....	32.727
Permiso Interamericano para Conducir (Conv. 43) .....	51.866
Chapa Distintivo "R. A." .....	14.943
Carnet de Presentación (FIA y FITAC) ....	1.608
Permiso Internacional de Conducir Extran- jeros (vdo.) .....	282
Habilitación L.P.A. y C.P.D. (2º viajes) ....	1.863
<b>Total de operaciones</b>	<b>161.147</b>

### Cartografía vial y turística

La labor desarrollada en esta materia por la Entidad ha sido orientada —prioritariamente— en apoyo de la concreción del programa de promoción del turismo y automovilismo fijado para el ejercicio analizado, teniendo en cuenta además que durante el mismo se llevó a cabo en nuestro país el Campeonato Mundial de Fútbol.

Por las razones antes expuestas, se realizaron distintos trabajos entre los cuales se destacan: la nueva versión de la Guía Turística de la Argentina, Folletos Turísticos con las plantas urbanas y aspectos descriptivos de las cuatro subseces del mencionado evento deportivo —Córdoba, Mendoza, Mar del Plata y Rosario—, y de otras ciudades importantes como La Plata y Santa Fe, que en el aspecto turístico no podían quedar al margen en tales circunstancias; Carta de Alrededores de Buenos Aires Zona Sur y los Mapas de las provincias de Santa Cruz, Chaco y Formosa.

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

Convenio	Publicación	Cant. ejemp.
Dirección de Turismo de Santa Cruz	Mapa Vial de la Provincia de Santa Cruz .....	10.000
	Folleto Perito Moreno .	10.000
	Folleto Puerto Deseado .	10.000
	Folleto Santa Cruz .....	10.000
	Folleto Patagonia Turística .....	10.000
Dirección de Turismo de Córdoba	Carta Serrana .....	30.000
Dirección de Turismo de Río Negro	Folleto Bariloche .....	50.000
Dirección de Turismo Prov. de Bs. As.	Mapa Caminos de Acceso y Circuitos Turísticos	5.000
	Mapa Prov. de Bs. Aires	5.000
Dirección de Vialidad	Mapa Prov. de Bs. Aires	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 parte de las existentes.

En el gráfico se puede observar el incremento producido en el período, comparado con los dos anteriores:

Cabe agregar que con motivo de la realización del Campeonato Mundial de Fútbol se colocaron numerosas señales en distintas subseces, de acuerdo con los requerimientos de las autoridades del EAM/78.

### Estudios de tránsito

Se realizaron —en el período de referencia— numerosos proyectos de señalamiento urbano y estudios de tránsito en importantes ciudades del país.

Además, se dictaron cursos para inspectores y policías provinciales, docentes primarios y secundarios.

Entre otras actividades, conviene señalar la elaboración del folleto sobre "Normas de Estacionamiento en el Macrocentro" (Capital Federal), que es distribuido, sin cargo, en todas las unidades serviciales del ACA, así como también trabajos técnicos presentados a la FITAC, los que fueron cálidamente elogiados.

### Educación vial

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

Se han dictado cursos para alumnos y docentes de jardines de infantes y de escuelas primarias, distribuyéndose 657.250 ejemplares en distintos estable-

cimientos oficiales y privados en todo el país.

Se publicó numeroso material sobre educación vial —librillos, folletos, afiches, láminas, diapositivas, etc.—, firmándose convenios con distintas municipalidades para el asesoramiento de docentes, instalación de pistas infantiles de tránsito, concursos de manchas, etc.

Continúa siendo destacable el interés despertado por el "Equipo Exposición Móvil", 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

Con un total de 30 modernos auto-escuelas, se impartieron —durante el ejercicio bajo análisis— 45.066 clases de conducción en la pista propia, modelo en su género, que posee la Escuela.

Asimismo, el Gabinete Sicotécnico, además de los reconocimientos realizados a los alumnos, prestó servicios a diversas reparticiones estatales y privadas, los que alcanzaron 8.225 exámenes.

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

#### • Santiago del Estero

Continúa siendo destacada la cantidad de aspirantes a conductores en esta ciudad.

Cabe recordar que el curso de conducción brinda —además— conocimientos teóricos 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 43 cursos de Mecánica Ligera, 2 de Especialización en Carburación y 3 de Especialización en Encendido, a los que concurren 982 alumnos.

Asimismo, han proseguido los cursos de Formación Profesional para Adolescentes, dictados de acuerdo con el convenio suscripto con el C.O.N.E.T.

---

### Documentación del automotor

---

La atención de los trámites requeridos para el patentamiento o transferencia de vehículos, alcanzó un significativo incremento en términos de cantidad (9.546 trámites).

Continuando con un ambicioso plan de expansión del servicio a los principales centros urbanos del país, el ACA habilitó —durante el período de referencia— oficinas satélites en Quilmes y San Miguel (Buenos Aires) y en Mar del Plata.

Cabe señalar el convenio suscripto con la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por el cual el Club actúa como agente recaudador de la "Contribución a la Radicación de Vehículos".

Al mismo tiempo, se ha continuado con el asesoramiento a los asociados para la obtención y renovación

de las licencias de conducir en jurisdicción de la Capital Federal.

---

### Casas comerciales adheridas

---

En el ejercicio cerrado al 30 de junio se continuó con el sistema de comercios adheridos al A.C.A. —individualizados por la clásica insignia— el cual brinda un real y positivo beneficio al asociado, posibilitando la obtención de descuentos sobre sus compras o servicios.

La cantidad de casas comerciales adheridas es de 2.260 distribuidas en todo el país.

---

### Servicio fotográfico

---

Funciona en Sede Central, brindando —como en períodos anteriores— un servicio rápido y cómodo a los usuarios.

---

### Asesoría jurídica

---

Brindó asesoramiento acerca de aspectos legales diversos a numerosos asociados.

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

---

### Cheque de Viajero ACA

---

Este cómodo y seguro servicio —que facilita al turista todo tipo de operación— ha continuado mostrando un sostenido incremento en la demanda. Prueba de ello, lo ofrecen los \$ 1.088.900.000.— vendidos en el ejercicio.

---

### Club del Auto

---

Automovilismo deportivo y técnico, turismo, caza, pesca e informaciones útiles o de interés general, conforman la estructura del programa radial que el ACA brinda a través de una programante emisora.

Los destinatarios del programa son "el país, usted y los suyos", así se afirma en la presentación de la audición, y ésa ha sido precisamente la intención del Automóvil Club Argentino al poner en sintonía el Club del Auto, cuyo personaje central es el hombre y el automóvil con el que trabaja, pasea o se desplaza en libertad por los distintos paisajes de nuestro territorio.

No es una preocupación nueva del ACA. Se trata, simplemente, de prestar un servicio más a través de un medio de comunicación tan importante como la radiofonía.

---

### Biblioteca

---

Especializada en todo lo concerniente al automovilismo, la Biblioteca —que funciona en Sede Central— no sólo ha satisfecho las permanentes consultas sino que ha orientado sobre las necesidades bibliográficas del 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, ha brindado respuesta a numerosos socios que la consultaron.



## GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

Afiliaciones	2.962.356,80
Certámenes, Exposiciones y Actos Culturales	15.739.478,18
Atenciones, Homenajes y Representaciones	51.559.194,59
Asamblea de Delegados	2.035.349,62
Indemnizaciones	5.621.057,15
Gastos Promocionales	431.611.675,09
Asesorías	204.576.587,26
Abastecimiento y Servicios Internos	525.540.993,41
Organización y Sistemas	707.433.498,84
Finanzas y Control	474.346.094,73
Dependencias y Funciones Adscriptas a la Dirección	141.889.659,95
Comisión Fiscalizadora de Cuentas (Auditoría Interna)	54.639.766,32
Filiales	78.830.903,73
Socios	141.278.712,96
Gerencias, Subgerencias y Areas	527.063.063,18
Relaciones Públicas	104.548.817,48
Relaciones Humanas	256.398.556,77
Promoción y Difusión	191.552.360,62
Delegaciones	18.099.074,60
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 3.935.727.201,28</b>
Sueldos	1.771.864.184,81
Aportes por Leyes Sociales	816.552.818,15
Gastos	1.347.310.198,32
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 3.935.727.201,28</b>

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

Insignias Sociales, Guías y Cartas de Turismo y Servicios Internacionales	23.058.124,75
Hoteles, Restaurantes y Otros Servicios por Concesionarios	831.068.644,47
Balnearios, Recreos y Campamentos	443.246.571,63
Señalamiento	472.474.086,00
Asuntos Viales	330.737.191,42
Servicio de Cheques de Viajero ACA	5.212.662,00
Servicio de Viajes y Turismo	12.612.565,00
Turismo y Hoteles	317.920.766,41
Servicio de Aviación	122.928.005,99
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	181.557.677,28
Escuela de Mecánica y de Capacitación	41.436.338,83
Servicios de Previsión	817.969.445,02
Cartografía	120.451.820,51
Biblioteca y Museos	10.751.534,05
Propiedad del Automotor	52.896.200,90
Créditos Turísticos	680.090,00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 3.785.001.724,26</b>
Sueldos	1.372.765.533,80
Aportes por Leyes Sociales	657.794.150,60
Gastos	1.754.442.039,86
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 3.785.001.724,26</b>

## ESTACIONES DE SERVICIO

DEPENDENCIAS	SUELDOS	APORTES POR LEYES SOCIALES	GASTOS	TOTAL
Administración de Estaciones	739.223.688,75	337.396.687,13	366.536.864,23	1.443.157.240,11
Servicio de Radiocomunicaciones	41.309.600,00	20.078.556,15	63.209.551,79	124.597.707,94
Estaciones	3.065.490.861,59	1.489.334.742,07	3.905.470.821,52	8.460.296.425,18
Estaciones Adheridas	34.286.070,00	16.447.035,93	24.869.818,85	75.602.924,78
Talleres	11.434.615,00	5.426.404,48	31.414.814,27	48.275.833,75
Terrenos	7.083.214,00	3.436.954,09	5.316.565,26	15.836.733,35
Dependencias en Construcción o en Período de Prehabilitación			1.569.624,98	1.569.624,98
Playas de Estacionamiento	53.732.273,00	26.336.101,81	37.392.783,53	117.461.158,34
<b>TOTAL</b>	<b>3.952.560.322,34</b>	<b>1.898.456.481,66</b>	<b>4.435.780.944,43</b>	<b>10.286.797.648,43</b>

## AUXILIO MECANICO

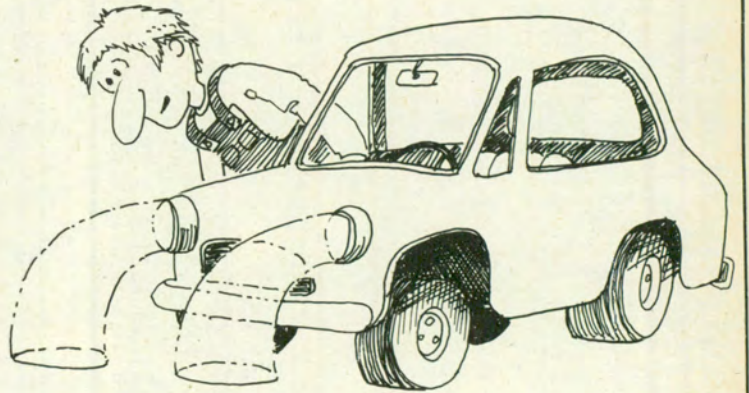
Sueldos	1.490.158.473,52
Aportes por Leyes Sociales	725.925.830,56
Gastos	1.032.201.846,21
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 3.248.286.150,29</b>

## ESTACIONES DE SERVICIO — AUXILIO MECANICO

CONCEPTO	EXPLOTACION ESTACIONES DE SERVICIO	TALLERES	PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO	SERVICIO DE AUXILIO MECANICO	OTRAS DEPENDENCIAS	TOTAL
Beneficios Brutos por Venta Combustibles	4.481.534.739,93		6.318.253,30			4.487.852.993,23
Lubricantes	891.043.433,23	79.443.851,00	749.781,00			971.237.065,23
Accesorios y Repuestos	551.647.026,74	7.422.654,00			126.249,00	559.195.929,74
Mercaderías Varias	9.316.895,00				28.469.415,00	37.786.310,00
Cubiertas y Cámaras	1.200.573.103,27	235.355.575,00	18.221.807,00		6.678.119,00	1.460.828.604,27
Buffet	458.438,00				61.627,00	520.065,00
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 7.134.573.636,17</b>	<b>322.222.080,00</b>	<b>25.289.841,30</b>		<b>35.335.410,00</b>	<b>7.517.420.967,47</b>
Servicios Tarifados						
Lavados	65.301.270,00	28.200,00				65.329.470,00
Engrases	33.924.215,00					33.924.215,00
Taller y Gomería	185.296.436,00	3.481.417,00	4.374.400,00			193.152.253,00
Estadías	68.042.653,00	12.256,00	227.098.392,00			295.153.301,00
Auxilio Mecánico	94.070.238,15			5.815.404,03	631.844,00	100.517.486,18
Servicios Varios	26.558.132,06	149.972,00	147.119,00	6.508.700,00	2.732.017,00	36.095.940,06
<b>TOTAL</b>	<b>473.192.944,21</b>	<b>3.671.845,00</b>	<b>231.619.911,00</b>	<b>12.324.104,03</b>	<b>3.363.861,00</b>	<b>724.172.665,24</b>
Total Recursos de Estaciones	7.607.766.580,38	325.893.925,00	256.909.752,30	12.324.104,03	38.699.271,00	8.241.593.632,71

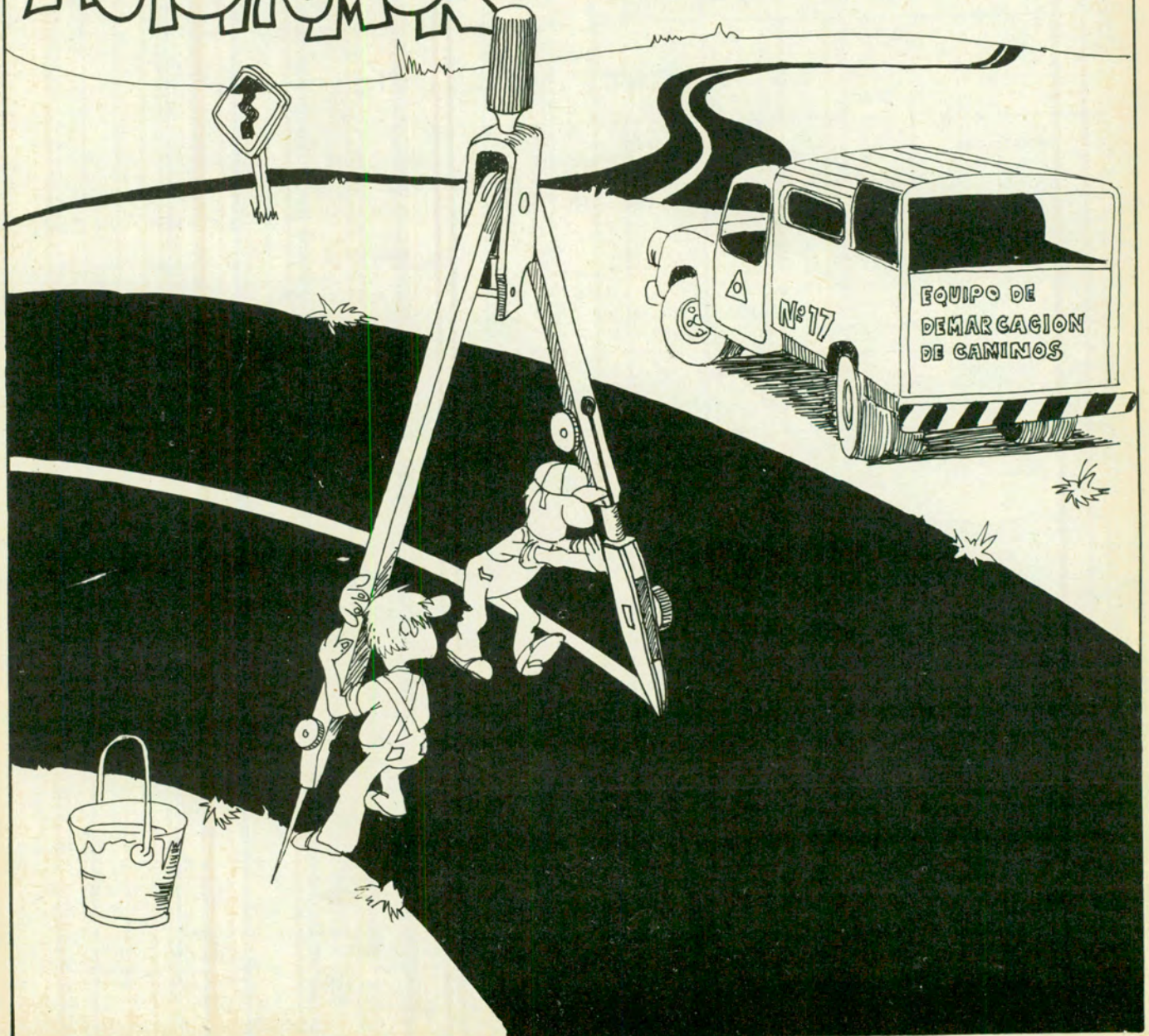
TALL

- ME PARECE DON. QUE TIENE  
POCA BATERIA...



# AUTOHUMOR

POR Mario Di Genaro



# 96 melodías encantadoras acompañan su descanso

UNA COLECCION EXCLUSIVA DE  
**Selecciones**  
del Reader's Digest  
NO SE VENDE EN DISQUERIAS

**96 grandes temas  
por magníficos  
intérpretes**

**8** long play espectaculares en una lujosa caja-discoteca con índice instantáneo. El más selecto contenido grabado con el brillante sonido de RCA, y un precio extraordinariamente bajo -casi la mitad de su valor en el comercio. **Pídalos hoy mismo y disfrútelos en su hogar!**

Esta vez el trabajo de los expertos de **Selecciones** se orientó hacia la formación de un conjunto de temas musicales que facilitan el reposo y el vuelo imaginativo, haciendo más gratificante el fin de la jornada.

Tres grandes orquestas de salón, dos conjuntos sinfónicos, dos coros mixtos y dos célebres concertistas de piano gra-

baron los 96 temas que forman esta colección única.

Las composiciones pertenecen a creadores de talento, como Cole Porter, Glenn Miller, Edith Piaf, Henri Mancini, Vincent Youmans, Beethoven, Schuman, Brahms y Liszt, entre otros.

Un verdadero tesoro de melodías que no puede faltar en su discoteca privada.

Ordénelo hoy mismo enviando el cupón

ESTE ES EL CONTENIDO COMPLETO DE

## "MUSICA PARA SOÑAR Y REPOSAR"

### A la luz de los candiles

Septiembre bajo la lluvia  
Te llevo bajo mi piel  
Tarde perezosa  
Hey there  
En la quietud de la noche  
Más de lo que tú sabes  
Nocturno de otoño  
Me subes a la cabeza  
Nebuloso  
Hay cosas así  
Cuando juntemos las manos  
Tiempo en mis manos  
*Daniel Michaels*  
y su orquesta

### Voces celestiales

La brisa y yo  
Charmaine  
Bailando en la oscuridad  
Yellow bird  
Noche y día  
Pronto

Serenata a la luz de la luna  
Luna sobre Miami  
La antigua y dulce  
canción de amor  
Luna azul  
Pasando un rato  
Cuando el día termina  
*Coros de John Norman*  
y *Robert Mac Donald*  
Orquesta sinfónica RCA

### Pianos para el cocktail

(Popurrí)  
Recuérdame - Pensando en ti -  
El sólo pensar en ti - Todo va -  
Qué es eso que llaman amor -  
Tú me haces algo - Es mágico -  
No me dejes sin tu amor - El  
amor es la cosa más dulce -  
Estoy enamorado de ti -  
Deseable - Ritmo fascinador -  
La vida color de rosa - El Sena  
Abril en Paris - Con una canción  
en mi corazón - Montaña  
verdosa - Te envanece - Es  
otoño - Otoño en Nueva York  
*Johnny Potoker*  
acompañamiento rítmico

### Paraíso Hawaiano

Amor pagano  
Amorosas manos de hula  
Dulce Leilani  
Triste Hawai  
Hola, amor mio  
La canción de las islas  
*Al Caiola* y su orquesta

### Melodías para piano y orquesta

Concierto para piano N° 1  
Selección (Tchaikovsky)  
Gran Polonesa (Chopin)  
Concierto para piano N° 2  
selección (Rachmanninoff)

Concierto para piano N° 2  
(Scherzo) (Saint-Saens)  
Rapsodia sobre un tema de  
Paganini (Rachmanninoff)  
Pantásla-Húngara (Liszt)  
*Solista: Earl Wild*  
*Orquesta: Filarmónica Real*  
*Director: Russell Stanger*

### Música de sobremesa

Río de luna  
Canción de la India  
La paloma  
Tema de la Quinta Sinfonía  
Poema  
Tema del concierto N° 2  
Pueblo tranquilo  
Flamingo  
El aria de la flor  
Danza de Anitrá  
Tema de Romeo y Julieta  
Esta noche  
*Leq Stevens* y su orquesta

### Violines en la noche

Toquen gitanos! Bailen gitanos!  
Canción de amor gitano  
Tears of love  
La cumparsita  
Cuando el amor muere  
Ojos negros  
Gitano, toca, Violín toca  
Gitano  
Tuyo es mi corazón  
Estrellita  
Mi oración  
Dos guitarras

### Henri Rene y su orquesta

### De suave poesía

Danza Española (Massenet)  
Carnaval: "Chopin" (Schumann)  
Los patinadores (Meyerbeer)  
Rosamunda (Schubert)  
Bacanal (Glagunov)  
Danza Cosaca (Tchaikovsky)  
Coppelia: Vals (Delibes)  
Danza de la suite N° 2  
(Tchaikovsky)  
Danza de los espíritus (Gluck)  
Danza del velo (Delibes)  
Orquesta Filarmónica Real  
*Director: Anatole Fistoulari*

### Claro de luna

Sonata Claro de Luna  
(Beethoven)  
Nocturno en Mi bemol (Chopin)  
Vals en Do menor (Chopin)  
Träumerei (Schumann)  
Minueto (Paderewski)  
Sueño de amor (Liszt)  
Vals olvidado (Liszt)  
Reverie (Debussy)  
Preludio N° 6 (Rachmanninoff)  
Vals en La bemol (Brahms)  
Romanza (Rubinstein)  
*Pianista: Ralph Votapek*



POR SOLO  
**\$ 39.900.-**  
PRECIO  
TOTAL

**Música  
para  
Soñar y  
Reposar**  
Una colección  
especial para  
crear su clima  
de relax

EN BRILLANTE SONIDO  
ESTEREOFONICO

AL DORSO, OTRO INTERESANTE OFRECIMIENTO DE SELECCIONES

### Indique claramente el artículo que desea recibir

Sí, sírvanse enviarme

**MUSICA PARA  
SOÑAR Y REPOSAR**

Al recibirlo en mi hogar abonaré  
\$ 39.900 (más \$ 4.100 por gastos  
de envío y contra reembolso)

Deseo ahorrar \$ 4.100  
Envío adjunto cheque/giro  
N° \_\_\_\_\_ a la orden de  
READER'S DIGEST MEXICO S.A. de  
C.V. por \$ 39.900

Sí, sírvanse enviarme

**EL MUNDO QUE  
NOS RODEA**

Al recibirlo en mi hogar abonaré  
\$ 27.900 (más \$ 4.100 por gastos  
de envío y contra reembolso)

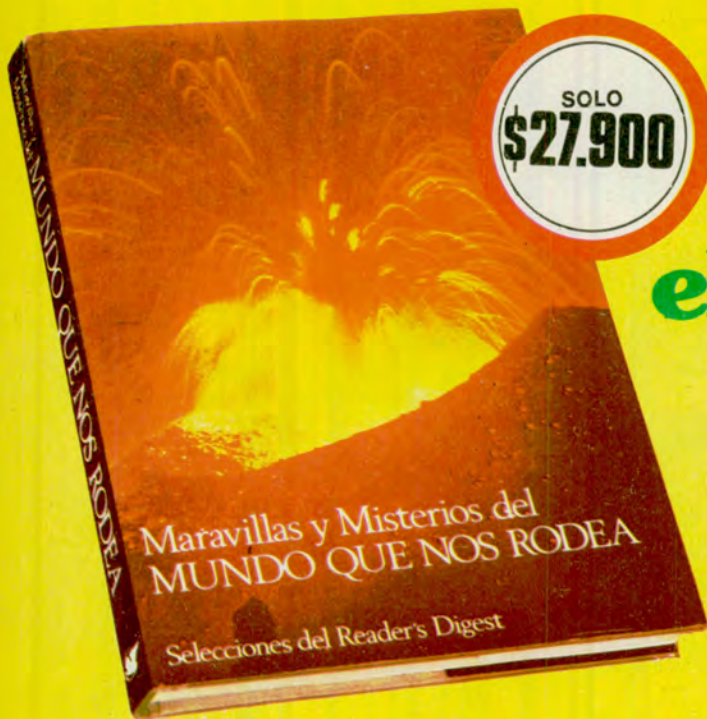
Deseo ahorrar \$ 4.100  
Envío adjunto cheque/giro  
N° \_\_\_\_\_ a la orden de  
READER'S DIGEST MEXICO S.A. de  
C.V. por \$ 27.900

OFERTA LIMITADA VALIDA POR 45 DIAS ac 29

APELLIDO Y NOMBRES			
CALLE	NUMERO	PISO	OTO
LOCALIDAD		PROVINCIA	M 303
COD. POSTAL	Nº CUENTA	CPPO	ENVIÓ
RESERVADO PARA SELECCIONES		CLAVE	PAGO

**CON LA GARANTIA TOTAL DE SELECCIONES**  
Con devolución de su dinero! (vea al dorso)

# Infórmese y admírelo



El mundo en que vivimos es una caja rebotante de sorpresas insólitas, de hechos asombrosos, de datos increíbles. Para que usted los conozca, **Selecciones del Reader's Digest** reunió todo este valiosísimo material en un libro de gran categoría, magníficamente ilustrado y realizado con el esmero que pone en todas sus ediciones internacionales.



MARAVILLAS Y MISTERIOS DE

## el mundo que nos rodea

Desde los confines de la atmósfera hasta los más profundos abismos del planeta, descubriendo sus secretos, admirando sus bellezas, estudiando todos sus apasionantes detalles.

Esto es lo que usted recibe en su hogar:

- Un lujoso volumen de gran formato (23 x 31 cms.)
- Encuadernación fina y sólida (tela y cartón) protegida por sobrecubierta plastificada en colores.
- 320 páginas impresas en papel ilustración de la más alta calidad.
- 68 artículos preparados por 51 autores especializados, con la colaboración del equipo de redactores del **Reader's Digest** y la supervisión de eminentes científicos.
- 382 fotografías e ilustraciones a todo color, en un espectacular despliegue gráfico.
- 9 secuencias ilustradas.
- 31 recuadros destacados sobre importantes temas complementarios.
- 7 páginas de índice analítico
- y la garantía de responsabilidad editorial que respalda a todas las obras de Selecciones.

### SELECCIONES le devuelve su dinero!

Selecciones le devuelve todo el importe que usted paga en forma **provisoria** si este producto no le satisface totalmente. Remítalo dentro de los 7 días de recibido —por correo o personalmente— a Lima 967, 1073 Buenos Aires, y la suma que usted abonó le será reintegrada automáticamente y en el acto.

#### Acompañe a los audaces

Hay muy pocas oportunidades de integrar una expedición a las heladas cumbres del Himalaya y comprobar que alguna vez fueron fondo del mar. O sumergirse en la fosa de las Marianas —más de 10.000 metros— con Walsh y Piccard en el batiscafo Trieste. O acompañar a los espeleólogos-acuonautas en la exploración de un peligrosísimo río subterráneo de Italia. O compartir con Cousteau la riesgosa aventura que casi le cuesta la vida cuando un alud submarino estuvo a punto de sepultarlo.

#### ¡Y descubra maravillas!

Jardines de coral de belleza incomparable... Misteriosas pinturas realizadas por artistas prehistóricos... Hermosas esculturas hechas por el agua y el viento... Fascinantes juegos de luces de las auroras boreales... Tremendos cataclismos y sus consecuencias desastrosas... Olas de 30 metros de altura, surtidores de agua hirviente, arenas que "cantan", furiosos tornados que viajan a fantásticas velocidades, infernales cataratas de lava candente, fabulosos tesoros que la Tierra guarda en sus entrañas...

Si lo prefiere, admírelo y adquiéralo personalmente en Lima 967, Buenos Aires, Rivadavia 5129, Buenos Aires o Catamarca 1680, Mar del Plata

CORTÉ POR AQUÍ Y ENVÍE HOY MISMO

Respuestas Postales Pagadas

Reader's Digest

MEXICO S.A. DE C.V. - SUCURSAL ARGENTINA  
 APARTADO ESPECIAL N° 176  
 CORREO CENTRAL  
 1000 CAPITAL FEDERAL

El franqueo será pagado por el destinatario

