

Buc. 61 (B)
FRANQUEO PAGADO
Concesión N° 4938
TARIFA EDUCADA
Concesión N° 209
CODIGO
POSTAL
1461

autoclub



Ejemplar exclusivo para
Socios del ACA -
Prohibida su venta

Año XX - N° 107
Junio 1980 - \$ 3.500



RALLIES: QUÉ SON, CÓMO SE CORREN



Si hoy mismo toma este mensaje...
 ...y viene a vernos... mañana... o quizás...
 pasado mañana... salga con los brazos cargados
 de las novedades que le están haciendo falta
 para la práctica de su deporte favorito y paseos al aire libre

**Usted y su familia están en condiciones
 de obtener su cuenta personal**

CASA MATRIZ: Lima 363/71/77
LANUS ESTE: O'Higgins 1960/4
LA PLATA: C. 47 E. 7 y 8

CASA CENTRAL: Callao 666
LOMAS DE ZAMORA: Boedo 102
MORON: Rivadavia 18256

BELGRANO: Cabildo 2475
QUILMES: Alem 27
ROSARIO: San Martín 925

**RESPUESTAS
 POSTALES PAGADAS**

**EL FRANQUEO
 SERA PAGADO
 POR EL
 DESTINATARIO**

**PROVEEDURIA DEPORTIVA
 APARTADO ESPECIAL Nº 1
 SUCURSAL 20
 1420 CAPITAL FEDERAL**

Doblar y pegar los dorsos

Sres. PROVEEDURIA DEPORTIVA S.A.I.C.:

Por el presente cupón manifiesto mi interés
 en que se me otorgue una cuenta por valor de pesos

_____ en números y letras
 pagaderos en 10 (diez) cuotas mensuales.

Nombre y Apellido _____

Dirección _____

Localidad _____

Teléf. part. _____ Tel. com. _____

SUMARIO



● NOS ESCRIBEN	6
● A NUESTROS LECTORES. Presencia argentina	9
● Itinerarios del Noroeste. El valle de los Quesos, por Roberto Janz	10
◀ El auto y su cuidado La función vital del filtro de aire, por Jorge Gualtieri.	16
▼ Cuatricentenario. Así creció Buenos Aires	20
● Automotores. Bajo el signo del cambio, por R.A.	30
● Artesanías. El tiempo, ese callado tejedor, por Federico B. Kirbus	34
● AQUI NOSOTRAS, por Trixi	38
● Itinerarios patagónicos. San Carlos de Bariloche - Lago Steffen, por Fermín Luque	42
● LETRA NUEVA	45
● Rallies. Cuanto más difícil, mejor, por R.L.M.	46
● Escuela de Mecánica. Al alcance de su mano, por A.G.S.	52
● Ing. Rafael V. Sierra. Una vida entre autos, por M.D.G.	55
● AUTOCLUB INFORMA	56
● NOTICIERO ACA	58



NUESTRA PORTADA

La Argentina será escenario en julio próximo de un acontecimiento deportivo: la primera carrera por el Campeonato Mundial de Rallies. En una nota especial, se explican los pormenores de esta modalidad competitiva, que atrae multitudes en diversos países.

autoclub

JUNIO '80

N° 107

DIRECTOR

Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

COMISION ASESORA

Dr. BALTASAR MARTINEZ BRIONES
Vicepresidente 1° de la C.D. del ACA
LINO PALACIO
FRANCISCO A. RIZZUTO
JUAN E. EZCURRA
JUAN C. PEÑA

Dr. SANTIAGO PITA ROMERO
RAUL M. LISSARRAGUE
OSVALDO RODRIGUEZ HUNTER

COMISION FINANCIERA

Capitán de navío (R.E.)
JORGE A. LEDESMA
Vicepresidente 2° de la C.D. del ACA

Dr. JUAN M. SANDBERG HAEDO
Tesorero de la C.D. del ACA

ENRIQUE P. ROSSI
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas del ACA

CARLOS J. CODAZZI
LUIS ESPARBE

JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION
MANUEL DIAZ GUERRA

COLABORADORES ESPECIALES
RICARDO ARCUCCI
ADOLFO GARCIA SAEZ

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 Ranelli, Federico B. Kirbus,
Roberto Janz, Fermín Luque,
Archivo General de la Nación
y Agencia Fotográfica Integral

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1461), Capital Federal, TEL. 801-1837. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 59045 - PUBLICACION AD-

HERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA Y AL CENTRO DE INFORMACIONES DE PUBLICIDAD.— La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueron 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:
608.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 3.500.-

NUEVA

GRAND PRIX-S

LA RADIAL DE ACERO

Dos cubiertas en una

Una creación que representa la más alta conquista en la tecnología del neumático, Grand Prix-S de Goodyear, diseñada por computadoras y sometida a rigurosos controles de rayos X. Las ventajas de la construcción radial

se multiplican con la incorporación del acero a su estructura. Se logra así un neumático radial de máximo agarre y máxima duración. Por eso, la Grand Prix-S se conoce en el mundo como la radial que es dos cubiertas en una.

GOODYEAR

La elegida de los campeones

Precio de Lista 145-SR-13: \$ 162 629. - al 29/4/80

NOS ESCRIBEN

• BELLO GESTO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de resaltar el hermoso gesto que han tenido para conmigo el personal de la *Delegación Paso de los Libres*, del *Automóvil Club Argentino*, para su publicación y conocimiento.

A finales del mes de agosto próximo pasado extravié en un taxi de la ciudad antes mencionada un llavero con las llaves de mi departamento, oficinas y otras. La pérdida aludida fue advertida por mí cuando ya estaba en la ciudad de *Concordia*, al parar para cargar combustible en la *Filial* del *ACA*. Como solución se me presentó llamar por teléfono al *ACA* de *Paso de los Libres*. Allí fui atendido por una persona muy servicial, cuyo nombre y apellido ignoro, que se preocupó por mi situación y quedó en localizar al taxista y ubicar el paradero de las llaves, comprometiéndose a enviarlas a *Concordia* tan pronto como las encontrara. Así sucedió: recibí el llavero con el primer ómnibus que salió desde aquella localidad a ésta y pude proseguir viaje hasta la ciudad de *Paraná*.

Quiero poner de manifiesto este hermoso gesto y, por supuesto, enviar mi agradecimiento a la persona anónima que antes he destacado así como a toda la *Filial de Paso de los Libres*, que enaltece a nuestra *Entidad*.

Rodolfo Prati
Socio N° 576.392
Catamarca 323 - Dpto. 15
Paraná (Entre Ríos)

• EFICIENCIA

Señor Director:

Quiero hacer llegar a usted, y por su intermedio a la *Filial de Carlos Paz* (sierras de Córdoba), mi agradecimiento por la esmerada atención recibida y sobre todo por la eficiencia del empleado asignado para el auxilio, cuyo nombre no recuerdo pero que ustedes podrán individualizar por la fecha y hora en que se hizo el servicio.

En viaje a través de la *Pampa de Achala* el día 20 de junio próximo pasado, siendo aproximadamente las 18 hs, sufrí un desagradable accidente, que por suerte no llegó a ser trágico. A causa de la flojedad del terreno, al tomar una curva en descenso, mi auto se hizo ingobernable hasta quedar semisuspendido al borde de un barranco. Quiero ahorrar los

6 autoclub

penosos momentos vividos y destacar, en cambio, la desinteresada y solidaria atención de todos los que pasaban por ese lugar, colectivos de diferentes líneas, camiones cargados de obreros que regresaban de sus trabajos y turistas, quienes informaron a la citada *Filial del Automóvil Club Argentino*, la que inmediatamente despachó un auxilio. El mecánico a su cargo, con gran habilidad, sacó el coche de la difícil situación sin ocasionarle ningún daño. Así, tras reponerme de la tensión nerviosa sufrida, pude seguir viaje esa misma noche, hacia mi provincia.

Gracias, nuevamente, y felicitaciones por el eficiente personal que hace honor a la *Institución*.

Alfredo Z. Rébora
Urquiza 378
Rosario del Tala (Entre Ríos).

• VIDA SALVADA

Señor Director:

Encontrándome durante el mes de enero en *Miramar*, el día 19 resolvimos con mis familiares ir al *Balneario Las Brusquitas*, del *ACA*. En determinado momento me alejé un tanto de mi gente y, ya dentro del mar, sobrevino un golpe de olas sucesivas que me colocaron en difícil trance. No había personas cerca de mí y por mis propios medios, a pesar de los esfuerzos, nada conseguía para salir de la peligrosa situación. Ya me convencía de que mi suerte estaba echada, que nadie llegaría en mi auxilio. Sin embargo, Dios habla alertado a los muchachos guardavidas del *Balneario*; al momento pude escuchar el alboroto de su poderosa juventud, que con toda la celeridad que las aguas les permitían, vigorosamente venían hacia mí para rescatarme, y así me salvaron. En una camilla me trasladaron hasta una camioneta que alguien generosamente ofreció y, por ellos mismos, fui llevado hasta el Hospital Municipal de *Miramar*. Allí recibí los más solícitos cuidados y tras unos días de internación y algunos otros que concurrí para observación, fui dado de alta; tanto médicos como personal del establecimiento, tuvieron para conmigo una atención admirable.

Hay una persona que mucho lamento no poder ubicar: se trata de un jovencito que no estaba muy lejos y que debió haber advertido de mi apuro y dio la voz de alarma movilizándolo a todos esos muchachos —*Diego Busatto, Fabián Busatto, Rubén Rojas, Mario Iriart, Norberto Troncoso y Marcelo Malbrán*— que tan

bien se portaron. A todos gracias, muchas gracias. Insisto en destacar mi gratitud y la de mi esposa, porque, Dios mediante, con su invalorable ayuda, estoy aquí y lo cuento.

Socio Activo N° 157.589/0

• RULEMAN

Señor Director:

Por la presente deseo hacer público mi agradecimiento al personal del *ACA* de la *Estación Dolores*. El día 29 de diciembre próximo pasado fui auxiliado en la Ruta 2, km 177, con el remolque, en forma rápida y segura y conducido hasta la mencionada estación por el señor *Carlos A. Lo Place*. Allí, los mecánicos *Carlos Ferreta* y *Raúl Caldres* realizaron el cambio de un rulemán trasero con toda eficiencia.

Deseo que esta carta sea publicada en la sección *NOS ESCRIBEN*, porque el personal tan idóneo y capaz así lo merece.

Oscar L. Marín
Don Bosco 682
San Isidro (BA)

• EXPERIENCIA DE TODA UNA VIDA

Señor Director:

Adjunto el formulario debidamente firmado, que me hace acreedor a la promoción de *Socio Vitalicio* y las correspondientes fotografías para el carné. Agradezco las felicitaciones y el reconocimiento a los treinta años de actividad en la *Institución*. Al margen del trámite indispensable, no puedo dejar pasar por alto el hondo significado que para mí tiene tal designación, y que representa un poco de historia en mi quehacer como automovilista y en mi actuación profesional como médico y pediatra. Sería injusto que este acontecimiento pasara sin más ni más, con la simple entrega de un nuevo carné. Para mí significa muchísimo más: *casi toda una vida de trabajo alternando entre el consultorio y el volante*. ¡Y cuántas anécdotas han ido quedando en el camino, en las calles y en el recuerdo...!

Por ejemplo, aquel 31 de diciembre, a las 22, cuando al cerrar la puerta del auto quedaron las llaves en su interior. Me encontraba en *Belgrano* asistiendo a una criatura y, cumplida la atención, tomé conciencia del problema; en mi casa de *Martínez* me esperaban mi familia y los

EN VERDAD, SU COCHE NECESITA...



CUSTODIA

Guardar con cuidado y vigilancia.

CELADA

Engaño o fraude dispuesto con disimulo.

RESGUARDO

Guardia y seguridad de alguna cosa. Defensa o reparo.

BROQUEL

Protección, defensa y amparo.

SEARCH 110

ANTIRROBO ANTIASALTO

Y no UNA ALARMA que haga ruido, toque bocina, encienda luces, etc.

El sistema de protección mas completo y moderno que pueda instalar en su automóvil.

El dispositivo antirrobo y antiassalto SEARCH 110 es un sistema de seguridad totalmente novedoso y distinto a todas las formas anteriores de protección. Mediante una pequeña unidad de computación evita el robo de su coche.

No es una alarma, por cuanto no hace ruido, no toca bocinas, no enciende luces: esas señales sirven en realidad para informar al ladrón del tipo de alarma que lleva el vehículo.

Las alarmas requieren una puesta en funcionamiento para que actúen en el momento de peligro. Siempre es

necesario apretar un botón, hacer girar una llave, introducir la en algun lugar exterior del coche, o realizar algun movimiento especial y sospechoso cada vez que se abandona o se aborda el vehículo.

En cambio el sistema SEARCH 110, no requiere ninguna de estas operaciones por cuanto se encuentra permanentemente colocado y listo para actuar en el momento preciso.

Es el sistema antirrobo silencioso que mediante una pequeña unidad de computación evita el robo de su coche. Es lo más avanzado en sistemas electrónicos y brinda la mas absoluta seguridad.

SE CONECTA AUTOMATICAMENTE SOLAMENTE SU PROPIETARIO PODRA INTERRUMPIR SU FUNCIONAMIENTO.

¿LE CONVIENE QUE LE ROBEN SU COCHE?

Las pólizas de seguro protegen por los valores asegurados: en cambio no resarcan las pérdidas producidas por la devaluación monetaria que ocurre durante la tramitación, ni por los gastos que insume la misma, ni por el lucro cesante.

...pero pensándolo bien, USTED TAMBIEN LO NECESITA

El sistema SEARCH 110 está programado para protegerlo a ud. y a su coche contra asaltos.

Elimina la posibilidad de represalias y evita el despojo del vehículo.

Ninguna alarma ofrece una protección tan efectiva y sin riesgos en caso de un asalto. Ante una amenaza de muerte nadie se anima a apretar un botón o realizar cualquier movimiento que pudiera resultar sospechoso a los asaltantes. No obstante, el momento económico actual, las pocas posibilidades de recuperación o el reemplazo de la unidad perdida, llevan a algunas personas inexpertas a adoptar actitudes heroicas de las que generalmente salen muy mal parados.

El sistema SEARCH 110 no requiere ningún movimiento especial, se encuentra permanentemente activado y le ofrece la protección en caso de asalto sin arriesgar su vida ni su unidad.

La activación del sistema SEARCH 110 logra que el automóvil sea leal únicamente a su dueño.

Si su conductor desciende, el coche se detiene a poca distancia y resulta imposible a los extraños hacerlo arrancar nuevamente.



SOLO USTED CONOCERA LA "CELADA"

Para conservar su secreto, Ud. mismo podrá colocarlo. Su colocación es sencilla y rápida y no se requieren herramientas especiales. Las instrucciones y gráficos para su colocación son claros y precisos.



"RESGUARDA" SU COCHE EN TODO MOMENTO"

Controla el vehículo cuando está estacionado y cuando está en movimiento. Permite el funcionamiento normal en playas y garajes, con la total seguridad de que la unidad sigue igualmente protegida.

SOLIDO "BROQUEL" QUE DEFIENDE SU VIDA Y SUS INTERESES.

Ya se han vendido más de un millón de unidades que funcionan sin inconvenientes en las principales ciudades del mundo.

RESERVA ABSOLUTA

Sólo quien coloque EL SISTEMA SEARCH 110 conocerá "todos" sus secretos.

Cómo se coloca.

Dónde se ocultan sus partes vitales.

Cómo se ocultan las mismas.

Cómo se le hace funcionar.

Cómo se le desactiva.

No es magia, sólo es técnica elevada a su más alta expresión.

DOS AÑOS DE GARANTIA.

El sistema de protección integral SEARCH 110 es un equipo electrónico totalmente construido con elementos de estado sólido hermético y ultracompacto, lo que permite instalarlo en cualquier lugar del automóvil, ya sea externo o interno. No admite la destrucción, el puenteo, ni la anulación de sus efectos.

¡¡OFERTA INCREIBLE!!
PARA LOS LECTORES DE ESTA REVISTA
Válida por sólo 60 días desde la recepción de su ejemplar

PÍDALO DIRECTAMENTE Y COLOQUELO USTED MISMO - Llene con letra de imprenta los datos completos - Recorte este cupon y envíelo en un sobre.

MANANTIAL C y D. de ABACA S.A.

Av. Juan B. Justo 2507 - (1414) Buenos Aires

Solicitó(*) equipos SEARCH 110 antirrobo y antiassalto

Nombre y apellido

Dirección Localidad

Nº Postal Provincia

Telef. (*) Indicar cantidad

EN CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES*

Marque con una (X) la forma de pago elegida.

(Entrega a domicilio, sin recargo)

AL CONTADO:
Al recibir el equipo pagare \$ 280.000
Menos bonificación especial \$ 35.000
Precio neto \$

ANTICIPO DOS CUOTAS:
Al recibir el equipo pagare \$ 98.000
y dos cuotas mensuales de \$ 98.000 c/u

AL INTERIOR DEL PAIS:

CONTRARREMBOLSO:
Contra entrega abonare \$ 245.000
mas gastos de envio \$ 9.500
Precio \$ 254.500

PAGO ANTICIPADO:
Adjunto cheque giro Nº
Hco. orden de \$ 245.000
Abaca S.A. por

Para vehiculos gasoleros \$ 490.000 (precio neto con IVA).

AGENCIAS: CORDOBA - Superalarma Tucumán 71-2º "3" • MENDOZA - Ing. Raúl Manini Nacusi - J. Leonidas Aguirre 67 Of. "32" • SALTA - Protec Motor Argentina S.R.L. - Córdoba 46 Of. "9" • SAN JUAN - Calcutec - Acha 117 Sur Local "3" • SANTA FE - Organización Mario S.R.L. - 25 de Mayo 3310 • ROSARIO - Juan Carlos Soler - Buenos Aires 5929 • ROSARIO - Rosario Camping - Güemes 2867.

PLAZAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

NOS ESCRIBEN

amigos para celebrar la fecha. ¿Qué hacer? ¿Dejar el coche? Pero... ¿Y el ACA? Llamé por teléfono, expliqué el caso, me pidieron tener paciencia por estar muy limitado el servicio. Una hora después el auxilio mecánico levantaba mi coche para remolcarlo y llegamos justo para celebrar el Año Nuevo. No creo que el empleado haya podido hacerlo con los suyos, pero mi agradecimiento se renueva todos los "fin de año".

Sería muy larga la lista de oportunidades en que el ACA me sacó de verdaderos apuros, pero relataré uno más. Regresaba del Uruguay con mi esposa y los chicos. Con una fuerte sudostada en el estuario, desembarcamos después de un inenarrable viaje. El auto nos esperaba en el estacionamiento, la lluvia y el viento arreciaban; agotados y con sueño, subimos. No arrancó, pues estaba todo mojado, una cubierta en llanta y el auxilio desinflado. ¿Quién podría ser nuestra certera ayuda? El ACA. Conseguí que el sereno de la Estación Fluvial me dejara hablar por teléfono, lo que logré después de una hora. Casi a medianoche, ateridos de frío y de hambre, apareció el ángel salvador en su camión amarillo. Como no pudo arreglar el vehículo, nos trasladó a todos incluido el auto. Recorrimos así unas cincuenta cuadras hasta encontrar una gomería, y mientras reparaban las cubiertas, el mecánico reparó el suyo. A las tres de la madrugada pudimos al fin retornar a casa. Cuatro horas con un empleado noble, símbolo de una Institución que lo honra porque él la honra. A duras penas pude hacerle aceptar una gratificación, ya que se negó rotundamente a aceptarla. Era su trabajo...

Hemos recorrido nuestro país en todas direcciones y siempre encontramos el muñequito del ACA, que aparte del combustible nos brindó alojamiento, comida, mecánica y, sobre todo, amistad. Es parte de nuestras memorias de viaje. Recientemente, en Brasil, me sorprendí cuando me contestaron al requerir posible atención en ruta: no se preocupe. Si usted es socio del ACA, aquí será atendido como si fuera socio del *Touring y Automóvil Club do Brasil*. ¿Cómo no querer a nuestro querido ACA! Jamás tuve una queja hacia él, en más de un millón de kilómetros. ¿Suerte? Más bien, eficiencia.

Le ruego me disculpe por haber extendido esta carta, que sólo quería ser una nota de agradecimiento, pero me siento tan honrado de pertenecer a la Institución, que no he podido dejar de evocar algunos hermosos recuerdos que

han afianzado mi relación con el Automóvil Club Argentino durante más de un cuarto de siglo.

Mario R. Olivares
Pasteur 122
Martínez (BA)

● PRIORIDAD DE PASO

Señor Director:

Solicito de usted tenga a bien disponer se me informe por intermedio de la sección "Nos escriben", de la revista *AUTOCLUB* sobre el siguiente aspecto que hace a la conducción de vehículos:

El coche "A" transita por una calle o avenida de sur a norte y al llegar a una bocacalle, a la derecha del coche "A", un vehículo "B" desea ingresar en la calle o avenida que transita el primero y continuar también en dirección sur-norte. De acuerdo con las reglamentaciones de tránsito internacional, ¿quién tiene prioridad?

Juan B. Barillaro
Socio Activo N° 199.648

Nota de la Redacción: En todos los casos en que dos vehículos llegan simultáneamente a una intersección, aquel que se halla a la derecha siempre tiene prioridad de paso. Esta regla es válida en toda circunstancia —excepto en caso de rotondas o si existen señales o semáforos o agentes de tránsito dirigiendo la circulación del cruce—, tanto a nivel nacional como internacional. En el país fue establecida por el Reglamento General de Tránsito (ley 13.893) e internacionalmente por la Convención Vial de las Naciones Unidas, Viena, 1968 (art. 18, pto. 14).

● PROTECCION INTERNACIONAL

Señor Director:

Me es grato dirigirme a su revista para destacar la atención y eficiencia con que en ocasión de una falla mecánica en mi automotor, en Río de Janeiro, fui atendido por el auxilio mecánico del *Touring y Automóvil Club do Brasil* que conducía el señor *Walter Margues Ramalho*, quien a pesar de atender un modelo de automóvil extraño a su diaria tarea, desarmó y armó parte del carburador con la escasa luz de una linterna, pues era de noche, y con su eficacia y entusiasmo permitió que pudiera proseguir mi viaje hasta hoy, en que he llegado a mi país, sin otros problemas mecánicos.

Es indudable cuánto vale la protección directa o indirecta como en este caso, a través de convenios con otras entidades similares, que el *Automóvil Club Argentino* ofrece a sus asociados.

Mabel Gladys Corio de Solla
S.P.N° 781.178/8

● EXCURSION FELIZ

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en nombre del grupo que efectuara la excursión *Mar, lagos y montañas* entre el 12/1/80 y el 26/1/80, para destacar el comportamiento ejemplar de la guía, señorita *Rosa Palacio*, y de los señores conductores, *José Tomissi* y *Eduardo Balzardi*. A la primera, por su eficiente conducción del grupo de turistas, y a los segundos, por sus conocimientos mecánicos y pericia en la conducción, ya que pudieron efectuar reparaciones importantes en el vehículo, aun sacrificando su tiempo de descanso.

Todo el personal afectado a este servicio se destacó por su corrección, buena predisposición, dedicación y contracción al trabajo, contribuyendo, de esta manera a que la excursión tuviera el clima de seguridad y tranquilidad necesarias para apreciar la belleza de las regiones visitadas.

Alfredo Eduardo Rodríguez
Socio Activo N° 1323

● LAS TAHONAS: UN OLVIDO VIAL

Señor Director:

En la creencia de que concierne al interés de los viajeros, tanto como a las autoridades de la provincia de *Buenos Aires*, me permito dirigirme a usted dándole a conocer un olvido que existe en los nuevos letreros colocados en la Ruta Provincial N° 36, recientemente terminada de asfaltar y que une las localidades de *Lisandro Olmos* y *Pipinas*.

El olvido que menciono se relaciona con la localidad de *Las Tahonas*, que está situada entre *Alvarez Jonte* y *Verónica*, en el partido de *Magdalena*, provincia de *Buenos Aires*, y su estación (hoy paralizada), está situada a 2 km de las ruta antes mencionada.

Resulta conveniente tener presente que la Ruta Provincial 36 es actualmente muy transitada por automovilistas que

A NUESTROS LECTORES

PRESENCIA ARGENTINA

El Congreso de Primavera realizado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) —entidad madre del automovilismo mundial integrada por 90 países— en abril último, en la ciudad de Río de Janeiro, sirvió para poner de relieve —una vez más— la presencia argentina en ese foro internacional. Los representantes del Automóvil Club Argentino ocupan privilegiadas posiciones en la FIA, pues pertenece a nuestro país una vicepresidencia y los hombres del ACA figuran también en diversas Comisiones, que tienen a su cargo la conducción de importantes aspectos del automovilismo y el turismo mundiales.

Allí, en presencia de delegados de todo el mundo, los dirigentes argentinos tuvieron oportunidad de presentar ponencias y estudios acerca de temas tan acuciantes para la humanidad como energía, desarrollo caminero y seguridad vial.

También en automovilismo de competición cupo intensa tarea a nuestros representantes, que intervienen activamente en el estudio y en las decisiones que se toman en tan importante materia. Esa labor en el seno de la FIA fue la que nos permitió obtener una fecha para el campeonato mundial de rallies, cuya primera prueba con puntos, se disputará dentro de muy poco, aquí, en la Argentina. Así, hasta el momento, tenemos dos fechas mundiales: la de rallies y la tradicional de Fórmula 1. Y todo permite suponer que en breve poseeremos una tercera competencia de automovilismo mundial en la Argentina, correspondiente a una nueva especialidad: campeonato de duración o de larga distancia. Hemos solicitado ya una fecha de este nuevo certamen y, en principio, ha sido acordada. Será una carrera de seis horas de duración, o 1.000 kilómetros, que se disputaría en el Autódromo Municipal.

Un éxito completo, como se ve, acompañó a las gestiones de nuestros dirigentes en la reunión del automovilismo mundial. El Automóvil Club Argentino ha logrado ocupar posiciones preeminentes en las organizaciones internacionales, donde la acción de sus representantes también contribuye de modo ponderable a realzar la imagen de nuestra patria en el exterior, porque en estos foros se comprueba, de tal modo, cómo se vive y trabaja en esta Argentina, y se construye en paz un país moderno, estable, acorde con los merecimientos de sus habitantes y con lo que se pretende legar a las generaciones futuras.

LA DIRECCION

van o regresan de la costa atlántica y, como bien lo manifiestan las autoridades provinciales, es el desahogo de la Ruta Nacional N° 2; por ello sería interesante que los viajeros que circulan por dicho lugar conozcan, aunque más no sea, el nombre de las localidades que existen en nuestra patria. Además, por la mencionada vía circulan micros que van a *Dolores* por la ruta 11.

Como no tengo conocimiento si por vuestro intermedio, tomará *Vialidad* las medidas correspondientes para subsanar tal olvido, me permito solicitarle que publique mi pedido en la revista que usted tan dignamente dirige.

Luis A. Salaberry
Socio N° 289.499/3

● EL DESEADO ALOJAMIENTO

Señor Director:

Me dirijo a usted a fin de destacar y darle a conocer la actuación que les cupo a dos empleados de esa *Institución*, quienes se desempeñan en la *Filial San Rafael*, de la provincia de *Mendoza*.

Encontrándome con mi familia y un grupo de amigos de vacaciones en esa provincia, nos decidimos a conocer la mencionada localidad y luego el dique El Nihuil. Al regresar de nuestra excursión, ya en hora avanzada, decidimos pasar la noche en aquella ciudad, por lo que nos dirigimos a vuestra *Filial* para requerir información y asesoramiento. Fuimos atendidos por los empleados *José Burgoa* y *Juan Carlos Caballero*, quienes a través de sus atenciones nos sorprendieron por la buena predisposición y gentil dedicación que nos prestaran. En razón de que los hoteles de la zona se hallaban colmados —ello establecido a través de los primeros contactos telefónicos— y dispuestos los mencionados a solucionar el problema que se nos presentaba, efectuaron distintas diligencias con su vehículo particular, alternándose, en distintos residenciales y lugares de alojamiento, hasta que consiguieron su propósito. En este punto debo aclarar que éramos cuatro matrimonios y nueve chicos.

Este relato, aunque breve, encierra, sin embargo, la intención de resaltar la actuación de aquellos muchachos, puesto que con su proceder, se pudo solucionar rápidamente una dificultad que, por lo menos para nosotros, resultaba, amén de sorpresiva, sin solución.

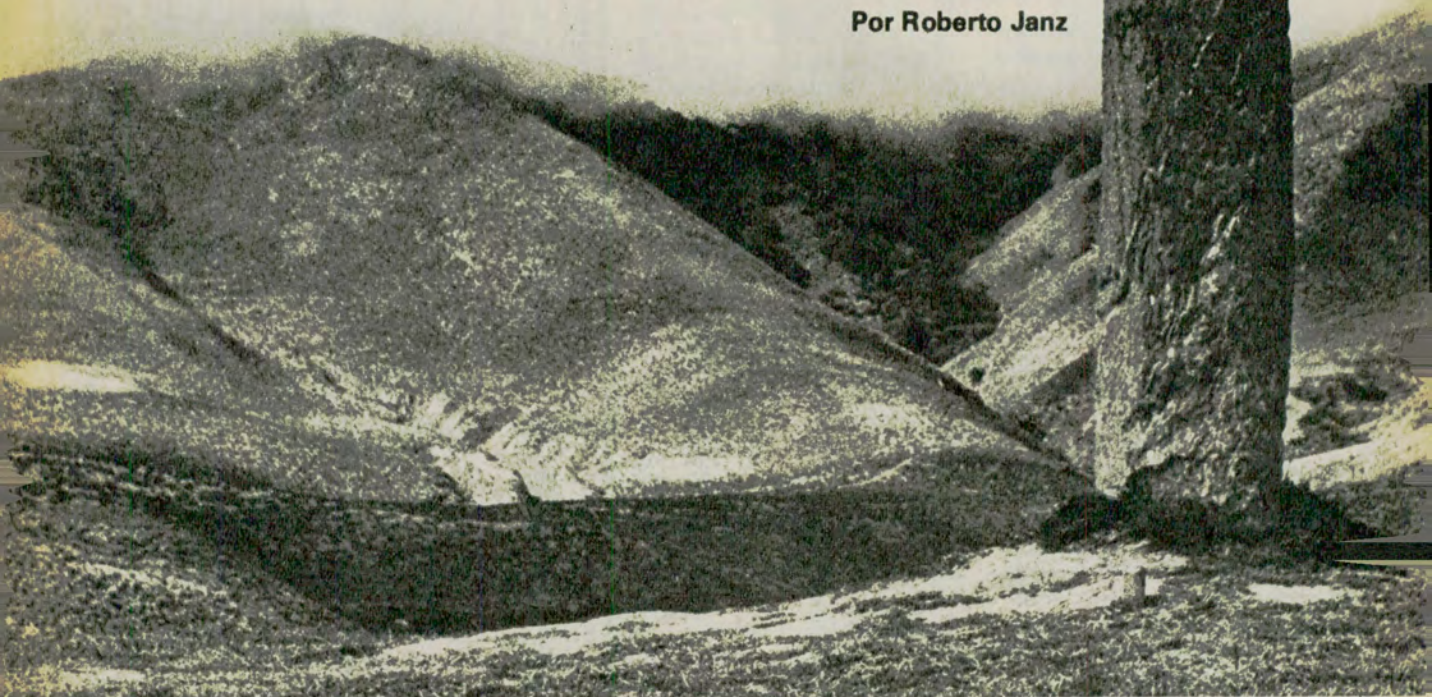
Ricardo Estrella
S.P. N° 705.726/4



ITINERARIOS DEL NOROESTE

EL VALLE DE LOS QUESOS

Por Roberto Janz



Una antiquísima cultura prehispanica perdura en el Valle de la Ciénaga, donde también subsisten valiosos vestigios del pasado aborigen. Tafí del Valle, población principal de esa zona, ha sido escenario de la Fiesta Provincial del Queso, en cuya elaboración descuellan las familias lugareñas, empleando técnicas que nos retrotraen a los tiempos de la Colonia.

FAMOSOS por su sabor, los quesos de *Tafí del Valle* nacen y maduran al pie de las *Cumbres Calchaquiles*, en cuya vertiente oriental y paralelos al cordón, se extienden los 6 km del maravilloso *Valle de La Ciénaga*, propiedad de la antigua estancia homónima, en donde un reducido núcleo de familias de notorio arraigo indígena, manufacturan uno de los productos más tradicionales de la región. Desde lo alto, cuando las densas nubes del período estival lo permiten, una mancha verde esmeralda anuncia las proximidades del paradisíaco valle. Allí, un disperso poblado de 25 fa-



Una de las familias dedicadas a la manufactura de quesos de horma y quesillos de cabra que dieron fama a la región. Obsérvese que en las casas de la zona el adobe y la paja siguen siendo materiales principales. Los muros exteriores son de pirca.



Un cóndor planea sobre el Parque de los Menhires (Tafí del Valle), enigmáticos monumentos pétreos tallados por los aborígenes hace siglos.



Al pie de las Cumbres Calchaquies pasta el ganado ovino, que provee de lana a las tejedoras lugareñas.

DIRECCIONES UTILES

Para completar la información, conviene consultar las hojas de ruta del *Automóvil Club Argentino* y visitar la *Delegación Oficial de la Provincia de Tucumán* en Buenos Aires, Bartolomé Mitre 836, primer piso, y la *Secretaría de Estado de Turismo de Tucumán*, en San Miguel de Tucumán, Calle 24 de Setiembre 484, TE. 18591.

PRACTIQUE TENIS

ESCUELA DE TENIS CLASES INDIVIDUALES Y COLECTIVAS, ALQUILER DE CANCHAS, ILUMINACION ARTIFICIAL.

RESERVAS TELEFONICAS

ANEXO: CONSTRUCCION DE CANCHAS DE POLVO DE LADRILLOS. FRENCH 1364 MORON (1708). TEL. 628-4722/5865



PRODUCTOS ARGENTINOS DISTRIBUIDOR MAYORISTA

NUECES - PASAS DE UVA - PIMENTON - ACEITUNAS
DULCES - ESPECIAS - COMINO - CUEROS - ETC.

ENVIOS AL INTERIOR

CASILLA DE CORREO 36, SUC. 6. B. 1406,
BUENOS AIRES. TEL. 658-0067 - 654-9417



COMO LLEGAR

Desde San Fernando del Valle de Catamarca (Catamarca) hay una sola alternativa, que es la siguiente: bajando en dirección suroeste por la Ruta Nacional N° 38, hasta empalmar, después de Chumbicha, con la Ruta Nacional N° 60, para luego entrar en la Ruta Nacional N° 62, rumbo al norte hasta Andalgalá. Desde esta simpática localidad, se sigue por la misma ruta en dirección oeste hasta Belén, donde se entra en la famosa Ruta Nacional N° 40, que nos acerca a Santa María. A partir de aquí se continúa por la Ruta Provincial N° 337, se pasa por Amaicha del Valle, comenzando más adelante la trepada de la Cuesta del Infiernillo (altura máxima 3.030 m) para descender luego a Tafi del Valle, con un total recorrido de 545 km.

Desde Salta hay dos posibilidades; la primera, por Cafayate, tomando la Ruta Nacional N° 9 hasta La Viña, continuando luego por la Ruta Nacional N° 68 hasta Cafayate, para proseguir luego por la Ruta Nacional N° 40 hasta empalmar en el km 1.025 con la Ruta Provincial N° 307, que lleva hasta Tafi del Valle por el tramo descrito anteriormente, con un total recorrido de 317 km. La otra es por Rosario de la Frontera, tomando por la Ruta Provincial N° 7, empalmado con la Ruta Nacional N° 34, que en dirección sur lleva hasta Rosario de la Frontera, para luego seguir por la Ruta Nacional N° 55 y la N° 9 después de El Tala, hasta San Miguel de Tucumán. Desde aquí, tomando la Ruta Nacional N° 38 se llega hasta Acherá, donde se debe empalmar con la Ruta Provincial N° 307, entrando en continua subida por el sinuoso camino de la Quebrada de la Angostura, imponente por sus abismos y lujurioso verdor, pasando por nada menos que la selva tucumano-salteña. Finalmente, arriba, cambia el paisaje y se llega a Tafi del Valle con un recorrido total de 418 km.

milias que viven y trabajan sobre las ruinas de sus antepasados, son testimonio fehaciente de la cultura tafi, como herederos de la cual se enorgullecen de conservar sus rasgos, apellidos y costumbres. Siguiendo las muchas huellas que unen Tafi del Valle con los poblados de Anfama, Chaquivil y Ancajuli, enclavados entre las faldas orientales de las Cumbres Calchaquies, he descubierto, para mi asombro, un desconocido mundo "prehispano". A lo largo de aquellas escabrosas sendas, que a pesar de ello son muy transitadas, artesanos y comerciantes colocan en el mercado cueros, tejidos y pequeñas cosechas, funcionando aún hoy el sistema de trueque.

● UN ESTILO DE VIDA

Dentro de sólidas casas de piedra y adobe, con puertas y ventanas, techadas con paja, siempre humea un fuego abierto que tiñe de negro el cuarto destinado a cocina. En manos de mujeres ágiles y fuertes funcionan las conanas y los morteros indígenas, cumpliendo las mismas tareas de desmenuzar y moler el maíz. En las cercanías de las casas se encuentra el horno de adobe, de donde sacan caliente y cubierto de ceniza, el pan casero y la chasca dulce. Todos los días, por la tarde, la mujer que barre la galería y el patio de tierra o de piedra, arma una escobilla con ramas de muña muña (arbusto aromático), cuyo roce perfuma el ambiente. Sus pequeñas hojas, de carácter estimulante y digestivo, se agregan al mate cuando es cebado a la hora del descanso. En épocas remotas, escultores anónimos tallaron en dura roca los menhires, que señalan el firmamento como cuando el indio los colocó y cuyas enigmáticas figuras aún encierran su indescifrado mensaje. Todavía hoy, la roca señala los comienzos de la vida de una raza, del momento en que se la utiliza para separar de su madre al re-

cién nacido, igual que hace 2.000 años, cuando florecía la más reciente de las culturas indígenas del país, la tafi. Una piedra plana y pulida en sus cantos es sacada del fuego, cortando y cauterizando la vena por la que fluyó la vida hasta ese momento. Todo transcurre en el más absoluto silencio y la madre es asistida por la mujer de mayor confianza. Así nacen todavía algunos descendientes de las primitivas y numerosas familias de los Mamani, Huanco y Condori, antiguos habitantes de los altos valles de las Cumbres Calchaquies a quienes las distancias separan y aíslan del mundo moderno.

● UNA INDUSTRIA ARTESANAL

Mientras que el grueso de la hacienda vacuna (criolla y pardo suiza) permanece pastando sobre los cerros, un

determinado número de las mejores vacas lecheras son separadas y mantenidas en los campos cercanos a las casas, con el objeto de obtener diariamente leche para consumo y con destino a la fabricación de quesos. Todos los días, por la mañana temprano, se ordeña, para luego obtener la cuajada cortando la leche con suero, dentro de una casa destinada a la manufactura y prensado de las hormas, llamada quesería. Luego, la cuajada se coloca en bateas de madera, en donde se extiende y desmenuza, agregándosele sal, para ser colocada después en moldes de metal, para proceder a prensarla envuelta previamente en lienzo fino. Dos veces al día se saca la cuajada de los moldes para amasarla, volviendo nuevamente a la prensa hasta eliminar todo el suero que contiene. Tres días después la horma es sa-

cada de su molde y colocada sobre zarzos fabricados con cañas, generalmente suspendidos en la misma habitación donde se encuentra la prensa, quedando los quesos estacionados allí para su maduración. Algunos pobladores que no tienen moldes ni prensa, usan cinchones de paja trenzada y, por prensa, dos piedras planas. Los quesos de prensa presentan la corteza lisa, mientras que los otros llevan dibujadas las irregularidades de la trenza de paja que les sirvió de molde.

● UNA FIESTA DE SABORES

El mayor de los premios que puede otorgarse a un producto regional es la celebración anual de sus excelencias. Por ello, entre los días 8 y 10 de febrero del corriente año se celebró en el simpático y bullicioso Tafi del Valle, la Fiesta Provincial del Queso, que contó con 30 stands de exposición y venta, con la participación de las estancias de La Ciénaga, Las Tacanas, El Mollar, Los Cuartos, Las Carreras y El Churqui. Estas dos últimas fueron creadas en 1779 y 1784, respectivamente, y son las más antiguas del valle. Esta reunión tradicional comprendió también un festival folklórico y demostraciones de motonáutica y aladeltismo en el perillago del Dique La Angostura, los que fueron organizados por la Secretaría de Turismo de la provincia de Tucumán y la Intendencia de Tafi del Valle.

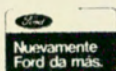
● UN POQUITO DE ETIMOLOGIA

Creo que éste es el momento indicado para explicar algunos pormenores de la etimología del renombrado y más bello valle tucumano, célebre por su verdor y frescura, llamativo aún en pleno verano, y famoso por sus quesos. Se cree que los indios taffes no eran naturales del valle, pero sí que dieron origen a su actual nombre. Claro que en el siglo XVI su forma conocida era Taulí y no Tafi, debido a que Taulí-

Las razones de siempre.



Si usted tiene Falcon, es por su elegancia, su estilo sereno y generoso.
Por su mecánica noble, infatigable.
Por su interior cálido y confortable.
Por sus éxitos deportivos, de los que Falcon siempre sabe sacar experiencia.
Porque su costo de mantenimiento es mínimo.



Y su valor de reventa tan constante como su éxito.
Es cierto. Las razones para tener Falcon no cambian.
Se suman cada día.
Y eso es lo bueno.
Lo confiable y gratificante de tener un Falcon en casa.
Un verdadero clásico.

Ford Falcon. El clásico argentino.

FORD FALCON



Precio sugerido al público vigente al 1-4-80 del vehículo totalmente equipado, incluyendo Impuestos Internos, Fondo Nacional de Autopistas e I.V.A. (sin flete): Falcon de Luxe: \$ 45.582.742.-

gasta fue un pueblo primitivo de indios *solcos* a los cuales pertenecieron los *taffes*, que hablaban la lengua *kakana* y, precisamente, el nombre *Tauf* deriva del participio aymará *thaau*, que significa "lugar donde sopla aire frío". Conviene aclarar que la lengua *kakana* recibió un importante aporte de la lengua *aimará*.

● RAZONES DE UN MICROCLIMA

El Valle de Tafi está situado en el centro de la región occidental de la provincia de Tucumán, a 2.000 m de altitud y es una cuenca de superficie muy irregular que consta de dos secciones: una alta al norte, y otra más baja y ancha, al sur, separadas por un gran cono de deyección más nuevo, el del río Blanco. Su extensión total es de 15 km de largo por 5 de ancho en su parte llana. La zona baja del valle está dividida por la elevación de Loma Pelada (2.680 m), circundada por un camino de ripio de 15 km de largo, que permite recorrer la región y disfrutar del maravilloso paisaje serrano, extraordinariamente verde en verano y nevado en invierno. Tafi del Valle está rodeado de altas cimas, con el Cerro Nuñorco Grande (3.321 m) al sur; el Morro Alto Grande (3.111 m) al este; el cerro Alto de las Nieves (4.630 m), al norte, y el cerro Alto de Muñoz (4.437 m), al oeste.

Las corrientes de vientos predominantes en la cuenca son: la que sopla desde el sur, que penetra por el valle de La Angostura y la Quebrada del Portugués, que corre durante la mayor parte del año, sobre todo en verano, y que lleva humedad a la región; la corriente de viento cálido y seco del norte, llamado "el Zonda", que sopla con fuertes ráfagas, arrasando nubes de polvo y arena. Los vientos del nordeste son portadores de humedad atlántica y su condensación se produce por ascenso en la vertiente oriental de las Cumbres Calchaquiles y Sierra del Aconquija.

14 autoclub



Cada familia elabora su propio pan, como en los viejos tiempos.



Las cabras se integran al paisaje en el entorno familiar.

El máximo de precipitaciones pluviales se registra entre los 800 y 900 m de altura sobre el nivel del mar, en la selva subtropical basal, con un promedio anual de 2.500 mm, es decir, dos veces y media más de lo que llueve en San Miguel de Tucumán, en Tafi del Valle y en La Ciénaga, ya que en estos últimos lugares se registra un promedio anual de 410 mm. La radiación y permanencia solar es excepcional y las temperaturas registradas en el valle permiten calcular una media en enero de 18,5° C (mes más caluroso) y media de junio 8° C (mes más frío).

● EL TAFI PREHISPANO

Los restos arqueológicos hallados permiten suponer que Tafi del Valle se encontraba poblado mucho antes de que llegaran los conquistadores (entrada de Diego de Rojas a mediados del año 1543). Según apreciaciones de Germán Burmeister, que vivía en San Miguel de Tucumán en el año 1860, parece que estos altos valles fueron desde tiempos muy remotos "residencia preferida de la población aborigen". En Tafi del Valle existió una clara influencia de la

cultura *diaguita*: así lo confirman las construcciones de piedra, la cerámica y la técnica agrícola empleada, cuyas huellas aún permanecen intactas. Sobre el faldeo norte del cerro Nuñorco Grande y en los conos de deyección que forman las sierras que limitan el valle por su lado oriental, se encuentra aún hoy las grandes terrazas de cultivos. Estos *andenes*, similares a escalones, con bordes de piedra que distan entre sí de 6 a 10 m, aproximadamente, siguen las líneas de nivel del terreno donde existe mayor declive. Alrededor de estos *andenes* de cultivo se observan vestigios de viviendas, en cuyas cercanías se localizan grandes piedras planas con uno o varios "morteros" excavados en su superficie y a la par la "mano" del "mortero" con que el aborigen machacaba el grano. También se han hallado pequeños ídolos y hachas de piedra.

El más significativo de los testimonios que dejó la cultura *tafi* es, sin lugar a dudas, el *menhir*. Estas piedras verticales, de aproximadamente 3 m de altura (las hay más grandes y también más pequeñas), por 0,50 a 0,60 m de ancho y alrededor de 0,20 m de espesor, fueron esculpidas la mayoría en una de sus caras o simplemente pulidas. El aborigen utilizó para ello *micacita* de color gris (pizarra metamórfica compuesta esencialmente de cuarzo y mica) y *granito rosado*. Las figuras fueron trabajadas con piedras más duras, usadas a modo de cincel, y terminadas luego por frotación hasta una profundidad de 1 a 4 cm. Hoy todavía quedan *menhires* por rescatar, entre ellos uno muy grande que se encuentra tumbado entre el denso follaje de la Quebrada del Portugués, camino original que utilizó la expedición de Diego de Rojas para entrar en la provincia indígena de Tucumán, y en la actualidad, huella que une Tafi del Valle con Ibatín (primera fundación de Tucumán, en el año 1550). ●

PEUGEOT

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (PALERMO)
Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634

VENTAS
POR
MAYOR
Y MENOR



REPUESTOS Y
ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION

REPUESTOS
Y ACCESORIOS

M. BENZ

220 - 250 - 280
240 - 350 - 450

PROXIMAMENTE

B.M.W.

Repuestos La Comercial S.A.

WARNES 1157 - Buenos Aires - Tel. 855-1259/5454

DISTRIBUIAMOS CALIDAD

LINEA COMPLETA PARTE ELECTRICA
ENVIOS AL INTERIOR

ENCENDIDO WINOQORA S.A.

J. A. Cabrera 5665/63 casi Bonpland • Tel. 771-4696 • 773-4788

DEFENSAS TAMEKO

CROMADO GARANTIDO
EXIJA LA MARCA GRABADA.



PRECIO
AL 6/80

DESDE \$ 222.000 -

VARIABLE SEGUN MARCA

Descuento Socios del A.C.A.

REMITIMOS AL INTERIOR

C/CHEQUE O GIRO.

INDEPENDENCIA 1558/66
Tel. 37-0583 - BS. AIRES

AUTOMOVILES Y PICK-UP TODAS LAS MARCAS
COLOQUELAS EN LAS CASAS DEL RAMO O EN N/FABRICA

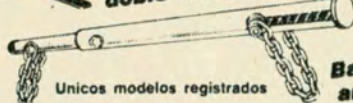
Cubre Auto
desde \$ 59.000.-



SINONIMO DE
SEGURIDAD



Baliza triángulo de
doble reflexión



Unicos modelos registrados

Barra para remolque
amortiguable

DISTRIBUYE: COVER CAR: Av. SAN MARTIN 3070 - CAPITAL



La Legítima MOLDURA
PROTECTORA AUTOADHESIVA
Lleva la
marca **COLORAMA** exijala

SE SUMAN A LA LINEA 2 NUEVOS PERFILES

América y Sport

COLISAS • BURLETES
MOLDURAS PROTECTORAS
EQUIPO ORIGINAL

PRODUCTO

ULINO

Desde \$ 45.000.-

Un taller en el baúl de
su Coche...

ENTARUGADORA BAIMA
Para reparación de cubiertas SIN
CAMARA \$ 100.000.-

MICROCOMPRESOR
BRIEVA

Alimentación batería 12 V.
Presión máxima 90 Lbs. Med
23x17x9 cm infla neumáticos,
pelotas, etc \$ 170.000.-

MANOMETRO
BRIEVA

Para calibrar la presión
de neumáticos. \$ 12.000.-

TEMPORIZADOR
BRIEVA

Regula el funcionamiento
del limpiaparabrisas con
pausas de 3 a 120 segun-
dos, evitando rayaduras.
\$ 85.000.-

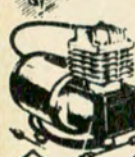
FUENTE BRIEVA

220 a 12 V 10 amp
Especialmente diseñada
para alimentar el micro
compresor \$ 125.000.-

DISTRIBUYE:

CIDEA S.A.C.I.

J. B. Justo 3232 - Capital - 855-8820 (1414)



Precios vigentes al 1/7/80

NOMBRE

DIRECCION

LOCALIDAD

PROVINCIA

MARCAR CON UNA X
LOS ARTICULOS SOLICITADOS

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 - TORING - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - Etc.
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARGO Hnos. S.R.L.
24 DE NOVIEMBRE 541 • Tel. 97-4410/7488
CAPITAL • ENVIOS AL INTERIOR

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR

**CASA
ISIDRO**

VENTAS
POR
MAYOR

GALICIA 102 - esq. Warnes 600
Tel. 855-4464 - Capital Federal

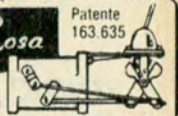
COLOCAMOS PALANCA
EN EL ACTO AL PISO

Di Rosa

Patente
163.635

IKA • FORD • GM • CHRYSLER (de 3 y 4 vel.)

Av. Constituyentes 5624 • Tel. 572-9117 • Desde \$ 260.000 • 6/80



CUIDESE DE LAS MULTAS!.. COLOQUE YA: COLOCACION EN EL ACTO

SILENCIADORES Y ESCAPES

OSVALDO

• Revisión gratuita • Calidad superior • Sonido reglamentario
• Los mejores precios **BRASIL 161** casi esq. Paseo Colon
CEBIVRO 3776 casi esq. Malabia • 71-5598 • **BULNES 1490** casi esq. Honduras

ESCAP
De OSVALDO LITVAK

RESORTES de SUSPENSION



Desde \$ 32.300.- (Cap. Fed.)

Fabrica y distribuye

ANICETO GOMEZ
ALBARINO 627 • Bs. Aires
Tel. 641-2907/8429

RADIADOR PORTATIL



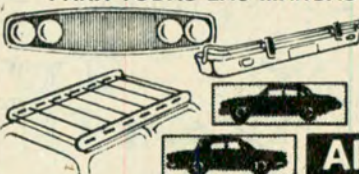
NUEVA
DIRECCION
RODRIGUEZ
PENA 474
Cap. (1020)
HORARIO: L a V.
9 a 12/14 a 19.30
Sábados: 9 a 13
Desde \$ 350.000
Mod. 6 Radiantes.

INDIVIDUAL

TRENQUE LAUQUEN: Muebleria Zelasqui
MENDOZA, G. CRUZ: Buenos Aires 98
M. DEL PLATA: Hotel Belgrano 2561
BAHIA BLANCA: Belgrano 69
LA PAMPA, STA. ROSA: Quintana 162
ROSARIO: San Juan 1516
FAB. y VENTAS: Calle 78 N° 2078 San
Andrés (1651) Tel. 755-0262 y 752-2520

ACCESORIOS

PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES



• REJILLAS • PARAGOLPES
• UNAS • BAGUETAS
• ORNAMENTOS • INSIGNIAS
• PORTAEQUIPAJES • FAROLES
• DEFENSAS • ETC.
ANTENAS desde \$ 24.000 -
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

ARLES S.C.A.

WARNES 1255 - (1414) Bs. Aires - Tel. 855-7920/1035

**SUSPENSION
DIRECCION
FRENOS**

SOLO TRABAJOS DE
OPTIMA CALIDAD

alineación
Ferrone

LA TECNICA MAS MODERNA
AL SERVICIO DEL COCHE MODERNO
Coches Nacionales e Importados

CAMPANA 5175 - CAP. - TEL. 571-7915



schelfi La luz es vida.

ALINEACION de FAROS en 15'

SEGURIDAD EN EL TRANSITO NOCTURNO
MANEJAR NO SERA MAS UNA ANGUSTIA NI EL RIESGO DE ENCANDILAR

OFICINA:
RIVADAVIA 12126 - Ciudadela
A 5 cuadras de Av. Gral. Paz

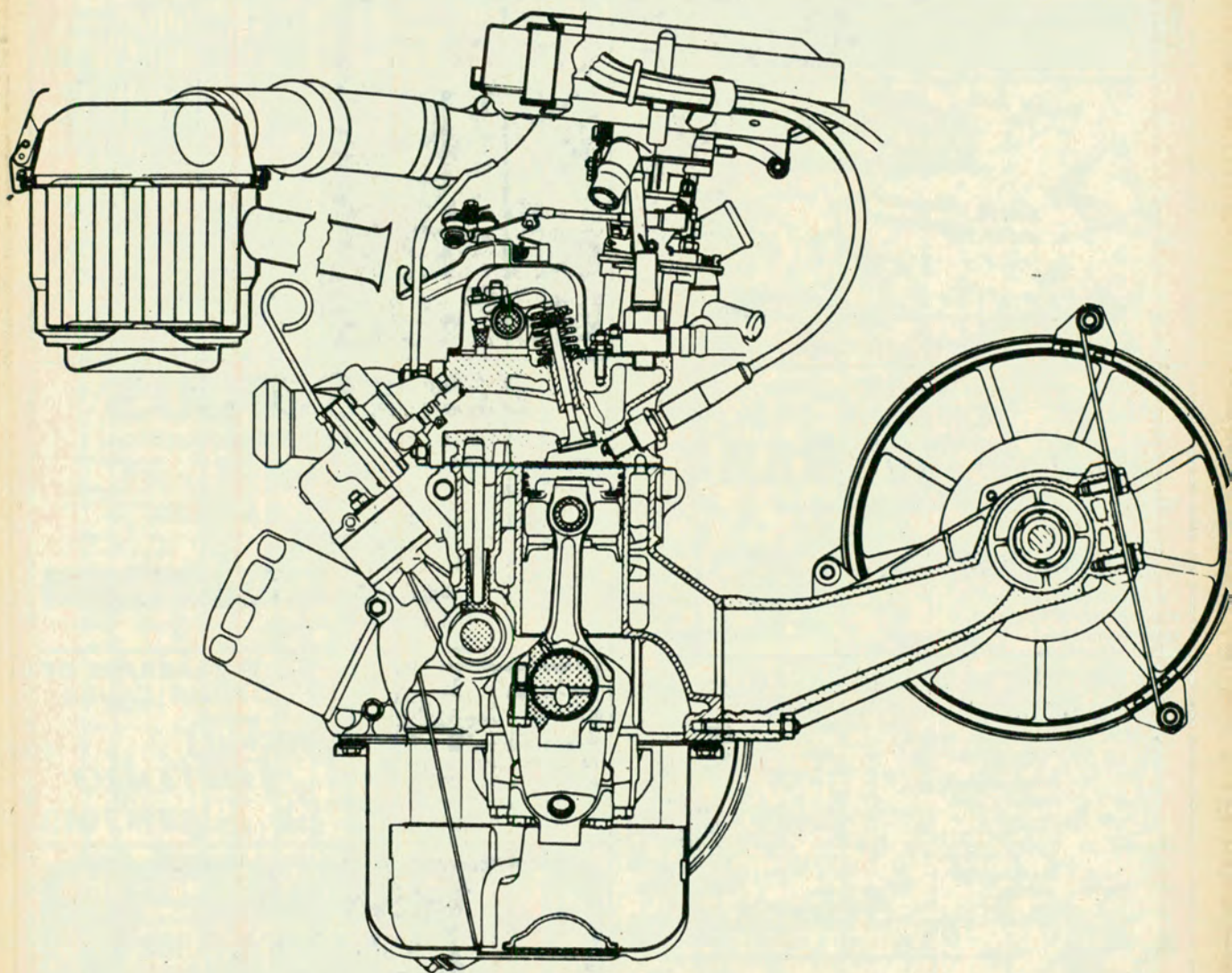
SERVICE:
LUCHTER 41 - 653-2664
En la misma manzana de la oficina

EL AUTO Y SU CUIDADO

LA FUNCIÓN VITA

Este elemento, al que buena parte de los automovilistas prestan escasa o ninguna atención, resulta, no obstante, fundamental para la vida del motor, pues lo preserva de las temibles partículas abrasivas que lleva en suspensión el aire que aquél consume, en una proporción nada desdeñable: 10.000 litros de aire por cada litro de combustible.

Por JORGE GUALTIERI



Este es el motor del Fiat 133, con filtro de aire combinado. La primera etapa filtrante es en baño de aceite y la segunda del tipo de cartucho de papel microporoso (ele-

mento seco). La secuencia fotográfica (a la derecha) ilustra sobre la manera correcta de proceder a la limpieza de un cartucho de papel con un pico de aire comprimido.

DEL FILTRO DE AIRE

SI TENEMOS en cuenta que por cada litro de nafta consumido por un motor de automóvil se emplean 10.000 litros de aire, en un recorrido de 200 kilómetros, por ejemplo, con un automóvil cuyo consumo podemos establecerlo en 10 litros cada 100 kilómetros, la cantidad de aire consumida será de nada menos que 200.000 litros.

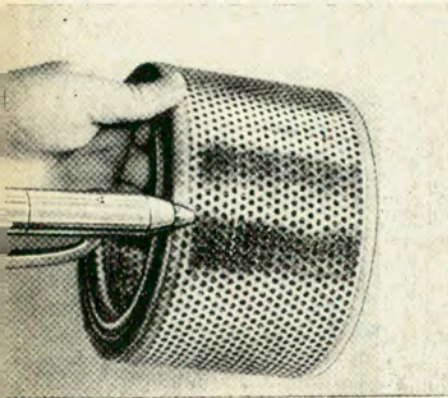
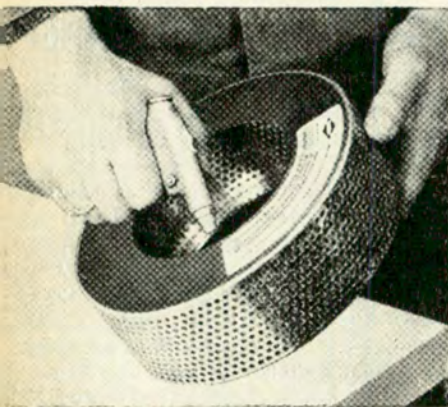
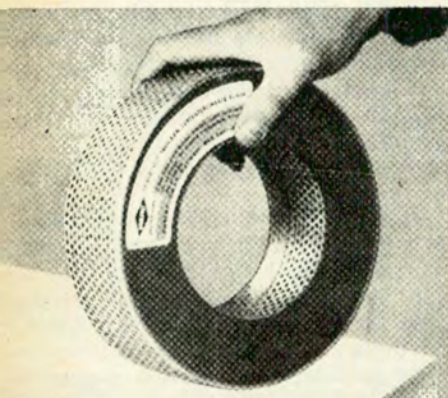
El aire contiene en suspensión microscópicas partículas duras y abrasivas

provenientes del polvo y otras materias que, *de no ser retenidas en su mayor parte por un sistema de filtrado, causarían acelerado desgaste en las superficies metálicas de los cilindros, pistones, aros y demás piezas internas del motor.*

El filtro de aire cumple con la muy importante misión de *impedir que las partículas ingresen en los cilindros.* Podemos comprender el difícil trabajo encomendado a este componente, si considera-

mos el enorme caudal que debe filtrar durante el funcionamiento del motor, con tamaños de partículas abrasivas que equivalen en muchos casos a 1/400 parte del diámetro de un cabello humano y en cantidades promedio de 50 diezmilésimas de gramo por metro cúbico de aire, lo que representa una proporción importante en virtud del gran volumen de aire aspirado.

Los filtros de aire desempeñan, ade-



Si los frenos de su automóvil están en infracción, ud. también.

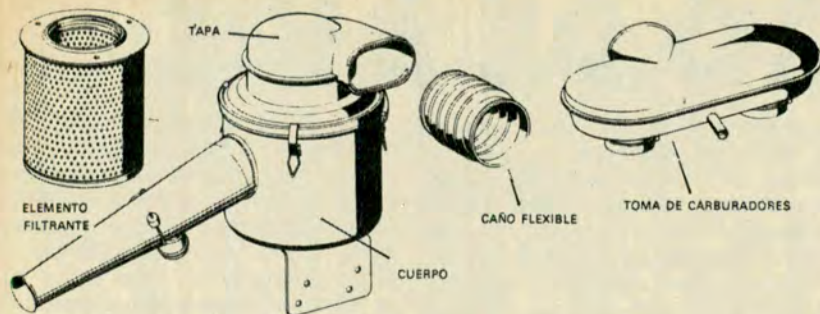


Si el sistema de frenos de su automóvil es merecedor de una multa, su seguridad corre serio riesgo. Lea bien la "boleta".

Verá que la ausencia o mal funcionamiento de los frenos, constituyen las faltas más penadas. Por algo es. Revise de inmediato todo el sistema de frenos y utilice únicamente productos Wagner Lockheed, de efectivo rendimiento y larga duración, garantizados por la gran experiencia y moderna tecnología de Farloc. Wagner Lockheed, para ponerse a salvo de riesgos y "boletas"



Producido por FARLOC. Seguridad total en frenos.



Partes integrantes de un moderno filtro de aire del tipo seco para automóviles. Su poder filtrante nominal llega al 99,9 por ciento, con retención de partículas de hasta 5 micrones de diámetro. Los de aceite tienen un poder filtrante del 98,5 por ciento y retienen partículas de hasta 10 micrones de diámetro.

más, otras dos funciones significativas: a) actúan como silenciadores de admisión amortiguando el ruido de aspiración (silbido) del aire que pasa por el difusor del carburador, y b) hacen disminuir las posibilidades de incendio motivadas por el retorno de llama de combustión al carburador a causa de alguna falla, como encendido muy atrasado o mezcla pobre de aire-combustible.

● FILTRO DE AIRE DEL TIPO SECO

Es muy usado en automóviles modernos y consiste en una caja de filtro metálica, con tapa y dos aberturas en cuyo interior se encuentra el elemento filtrante. Este se compone de un cartucho de papel microporoso especial, tratado químicamente y plisado en zigzag para ofrecer una amplia superficie de filtración y poca resistencia al paso del aire, el cual penetra en el filtro por la toma de entrada y atraviesa el cartucho, siendo retenidas en éste las partículas.

El aire filtrado sigue luego su camino hacia el interior del motor por la salida del filtro y múltiple de admisión. La máxima eficiencia filtrante nominal de este tipo de filtros llega al 99,9 por ciento con retención de partículas cuyo diámetro mínimo alcanza los 5 micrones (1 micrón equivale a la milésima parte de un milímetro). El papel de los cartuchos es antiinflamable para evitar que un posible retorno de llama al carburador cause un principio de incendio.

● FILTROS EN BAÑO DE ACEITE

Este filtro está constituido por un recipiente inferior que contiene aceite y una parte superior en la que se instala inte-

riormente un elemento filtrante de malla metálica (cobre, aluminio o acero). El aire penetra en el filtro a través de una toma o abertura e incide en la superficie del aceite cambiando rápidamente su sentido de dirección, lo que ocasiona que las partículas más grandes se desprendan de la corriente de aire por los efectos de la fuerza centrífuga, siendo atrapadas por el aceite. Posteriormente, el aire se dirige al interior del motor, pero antes debe pasar por el elemento filtrante de malla metálica, la que humedecida por las gotitas de aceite que transporta el aire, retiene las partículas más pequeñas por adherencia. Los mejores filtros de aire en baño de aceite ofrecen una eficiencia filtrante máxima del 98,5 por ciento y retienen partículas de hasta 10 micrones. También diremos que en algunos tipos de filtros de aire se combinan etapas del tipo seco y en baño de aceite para aumentar la eficiencia filtrante.

Cuando los automóviles deben circular constantemente en zonas bajo severas condiciones de partículas contaminantes del aire, se coloca un sistema de filtrado primario adicional o suplementario del tipo ciclónico centrífugo, que hace desprender las partículas más grandes, las que caen y se depositan en un recipiente plástico.

● TAREAS DE MANTENIMIENTO E INSPECCION

El correcto servicio del filtro de aire esté íntimamente ligado con la vida útil del motor. La duración de las piezas que lo integran aumentará en proporción directa a los cuidados dispensados al sistema de admisión y filtro de aire. A continuación reseñamos las tareas más importantes relativas al cuidado de los filtros de aire descritos, y que todo automovilista podrá realizar.

Tipo seco: Bajo condiciones normales de marcha (calles y carreteras asfaltadas o adoquinadas), el cartucho de papel debe reemplazarse cada 10.000 kilómetros aproximadamente. Cuando se transita con frecuencia por caminos de tierra, es necesario disminuir apreciablemente los intervalos entre recambios.

Cuando las condiciones son favorables, es posible limpiar el cartucho y volverlo a instalar para que opere algunos miles de kilómetros más. El procedimiento es el siguiente: Después de quitar la tapa se procede a extraer el elemento filtrante. Limpiar el cartucho con aire comprimido limpio y seco, dirigiendo el chorro desde el interior hacia afuera (en sentido contrario a la dirección normal del aire) y de arriba abajo. El pico de salida de aire se debe mantener a varios centímetros y la presión no debe exceder los 5 kg/cm² para evitar romperlo.

Cuando no se dispone de aire comprimido, se puede limpiar el cartucho golpeándolo suavemente contra una superficie dura, cuidando de no torcer sus tapas.

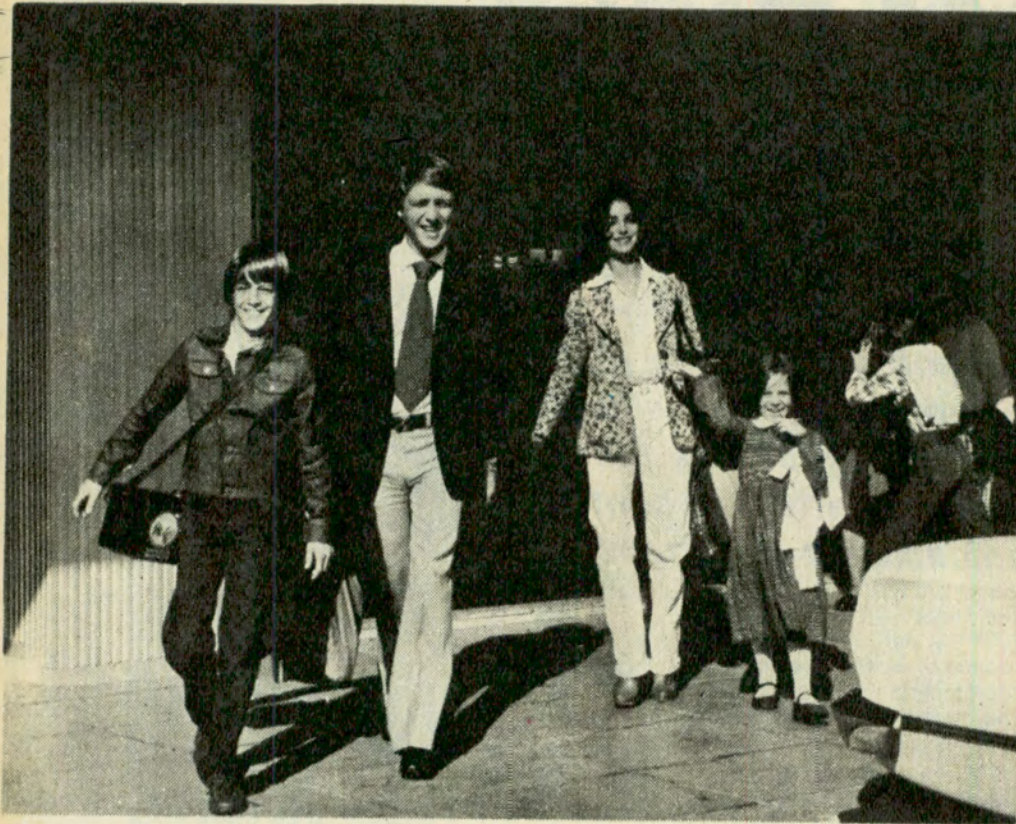
Comprobar también el buen estado y asiento de las juntas y, en caso necesario, cambiarlas. No se debe aplicar ningún tipo de combustible al cartucho de papel. La tapa y el cuerpo exterior e interior de la caja se pueden limpiar con un trapo humedecido en gasoil o querosene (no usar nafta). Por último, colocar el cartucho en el cuerpo y centrar la tapa apretando la tuerca mariposa o los tensores elásticos de sujeción.

Filtro en baño de aceite: Su mantenimiento consiste en cambiar el aceite del depósito cada 1.500 - 2.000 kilómetros, lavando el elemento filtrante de malla metálica y las demás piezas con kerosene o gasoil y dejar secar o sopletar las mismas. Sumergiendo el elemento filtrante en un recipiente que contenga algún combustible de los mencionados y dejándolo en el mismo durante varias horas para que se desprenda la suciedad de la malla metálica, se logra una limpieza muy eficaz. El aceite es del mismo tipo y viscosidad que el utilizado en el motor, y el depósito del filtro dispone de una marca que indica su nivel máximo, la que nunca debe sobrepasarse al reponer aceite limpio.

Además, debe comprobarse el perfecto estado de las juntas de goma sintética y la hermeticidad en las conexiones de los tubos de salida, ya que puede ingresar aire sin filtrar a los cilindros.

Unos pocos gramos de polvo pueden arruinar un motor, por lo que es necesario controlar cuidadosamente el estado de los tubos de goma, su correcta instalación y apriete de las abrazaderas, reponiendo cuanto antes toda pieza con evidencias de fallas. ●


Gracias



Las damos nosotros; la gente de Aerolíneas Argentinas. Gracias. Por recibir nuestro afecto y devolvernos cariño. Por valorar nuestro trabajo y estimularnos a seguir. Por sonreír en cada encuentro. Por hacernos sentir que estamos en lo cierto. Por compartir nuestros sentimientos. Y por identificarse con nuestra vocación: querer a la gente. Gracias; en nombre de Aerolíneas Argentinas.

La gran posibilidad

Gente que quiere a la gente

 **AEROLINEAS ARGENTINAS**

CUATRICENTENARIO



ASÍ CRECIÓ BUENOS AIRES

Los hechos y adelantos decisivos que, a lo largo de cuatro siglos, determinaron el progreso urbanístico y la extraordinaria transformación del "rancherío" establecido en 1580 por Juan de Garay, en la gigantesca y pujante metrópoli actual. Una historia poco conocida que escribieron albañiles, arquitectos, ingenieros, e ignorados pioneros de la industria, las artes, el comercio, las comunicaciones y el transporte.

COMO se expuso en la nota publicada en el último número de **AUTOCLUB** (véase "Así nació Buenos Aires"), las primeras décadas de la ciudad de "La Trinidad" y "Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Aire" fueron muy duras. Situada en el desierto confín meridional del inmenso imperio americano de España, la humilde urbe permaneció en estado de virtual estancamiento y abandono en todos los aspectos del progreso urbano, pese a que ya se perfilaba nítidamente y era reconocida por los funcionarios reales su decisiva importancia en el plano estratégico y comercial. En efecto, dada su condición de único puerto español sobre las costas atlánticas de América del Sur, pronto se canalizó por Buenos Aires un intenso tráfico mercantil, cuyo destino final eran las ricas y populosas ciudades del Alto Perú. A su vez, la plata de Potosí salía

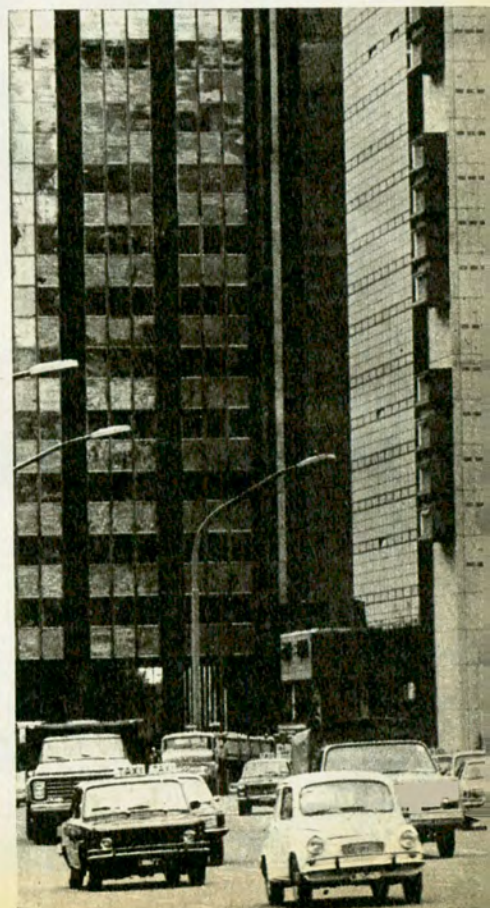
en cantidades siempre crecientes por Buenos Aires, donde la recibían los mercaderes extranjeros, a cambio de manufacturas y esclavos africanos.

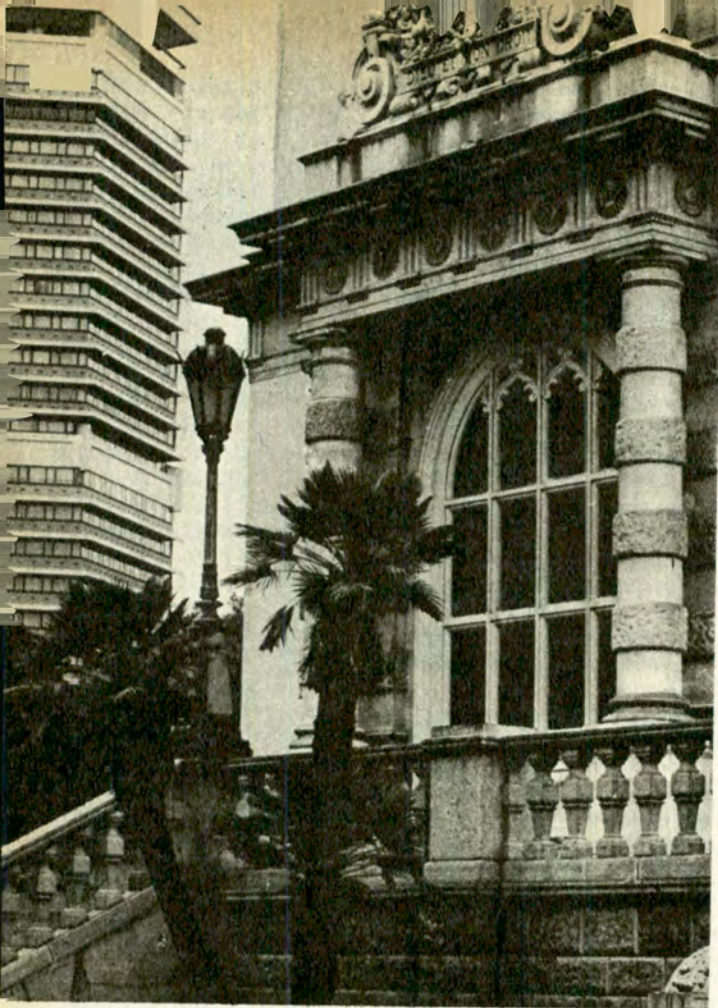
Esa evasión del precioso metal fue el hecho que determinó finalmente a las autoridades peninsulares a decretar en 1594 la clausura del puerto de Buenos Aires, sumiendo a su población en una situación realmente desesperada. Fue entonces cuando se inició la práctica del contrabando, que cobró cada vez mayor impulso y ya no se interrumpió en todos los largos siglos de la dominación hispánica. Buenos Aires floreció así a pesar de todas las prohibiciones comerciales, y su vital posición estratégica como reducto defensivo frente al expansionismo portugués, dirigido desde Brasil, y las incursiones de los navíos ingleses, determinó al rey Carlos III a convertirla en 1776 en ca-

▶
Conjunción de
estilos y
épocas en la
zona de Plaza
Britania.

▶
La imagen del
Buenos Aires
en gestación.
Zona de
Catalinas
Norte.

▶
Detalle de
una de las
novísimas
torres de
Catalinas
Norte.





becera del nuevo *Virreinato del Río de la Plata*, gigantesca entidad geopolítica creada entonces *para servir de muro de contención a las ambiciones lusitanas y británicas en el extremo sur del continente americano.*

Cuando *Buenos Aires* accedió a la encumbrada posición de capital virreinal, obtenida hasta entonces sólo por opulentas urbes como *Lima* y *México*, su "paisaje" edilicio había ya experimentado cambios decisivos. En efecto, muy distantes habían quedado para entonces los difíciles años iniciales, cuando uno de los primeros extranjeros que dejó testimonio de su paso por la ciudad platense, el marino holandés *Hendrik Ottsen*, describió así el desamparo en que se encontraban los primitivos "porteños": "*Los vecinos eran pobres diablos que no tenían qué ponerse en el cuerpo, y mostraban los dedos de los pies que les pasaban por la punta del zapato. . . .*"

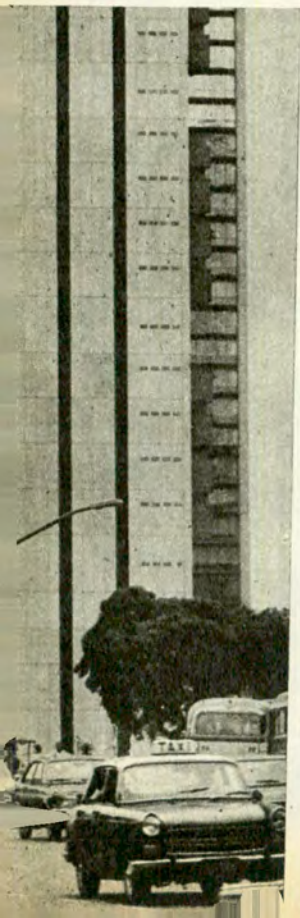
El creciente poderío político, militar y económico alcanzado ya por Buenos Ai-

res (un visitante señaló en 1777 que los habitantes se vestían "*como los españoles europeos*"), y expresó su asombro por el desarrollo comercial informando que "*aun en las calles más remotas se ven tiendas de ropas*", estimando que "*habría cuatro veces más que en Lima*", se tradujo en una profunda transformación de la primitiva y misérrima arquitectura porteña: *la mayor parte de las viviendas y edificios de barro y paja fueron reemplazados entonces por nuevas y sólidas construcciones de ladrillos y techos de tejas.*

● SURGE LA GRAN ALDEA

Los cambios habían comenzado a producirse durante el segundo gobierno del gran caudillo criollo *Hernandarias* (1602-1609), quien introdujo los techados de tejas, iniciando la fabricación de estos elementos. Durante su mandato se llevó a cabo la reconstrucción de la *Iglesia Mayor* (más tarde *Catedral*), y tuvo lugar la erección del primer recinto destinado al *Cabildo de Buenos Aires* (era todavía de adobe, y fue levantado en 1608 por el alarife *Juan Méndez*). En el último año citado se produce, a su vez, un hecho de decisiva trascendencia para el progreso de la ciudad: *el tejero Fernando Alvarez instala el primer horno de ladrillos.* Pero la gran renovación sólo tuvo lugar en el siglo siguiente, cuando *Buenos Aires* cobró vital importancia militar como baluarte para enfrentar la penetración portuguesa en la región rioplatense (en 1616 la urbe pasó a ser cabecera de la *gobernación autónoma del Río de la Plata*, que fue separada de la antigua *gobernación del Paraguay*).

Hacia 1713 se inicia la reconstrucción del antiguo reducto de tierra apisonada que hacía las veces de *Fuerte* (el primer reducto había sido erigido en 1593 en el solar que hoy ocupa la *Casa de Gobierno*, frente a la *Pla-*



za de Mayo, por el gobernador *Fernando de Zárate* y fue más tarde objeto de repetidas reformas). Estas vastas obras demandaron la instalación de muchos hornos de ladrillos en la zona de extramuros situada al sur de la ciudad que hoy ocupa el *Barrio de San Telmo*. Los planos originales fueron trazados por el ingeniero *José Bermúdez*, y los trabajos concluyeron durante el mandato del gobernador *Bruno Mauricio de Zabala*, conducidos por el ingeniero *Domingo Petrarca*, hacia 1725. La primitiva denominación de la flamante fortaleza fue de "*Don Juan Baltasar de Austria*", pero posteriormente se la cambió por la de "*San Miguel*". Estaba situada sobre la barranca que daba al río, circundada por el lado de tierra por un profundo foso, que más tarde fue rellenado. Allí residieron los gobernadores hispánicos y los primeros mandatarios patriotas. La secular e imponente construcción fue lamentablemente demolida en

1853 para dar paso a las obras de la *Aduana Nueva* (sólo se conservó uno de los edificios internos, que utilizaron como *Casa de Gobierno* los presidentes *Mitre*, *Sarmiento*, *Avellaneda* y *Roca* hasta la construcción de la actual "*Casa Rosada*", en 1880-1890).

La construcción del *Fuerte* fue acompañada por la erección de otras importantes estructuras que dieron una nueva fisonomía al paisaje porteño. Entre ellas se contó la nueva fachada de la *Catedral*, provista de dos grandes torres-campanario, cuya construcción dirigió el jesuita *Andrés Blanqui* (en 1752 se produjo el sorpresivo desmoronamiento de las bóvedas internas del templo, y la fachada, que había quedado en pie, fue demolida en 1778. La *Catedral* fue reconstruida, pero no así su frente, que sólo se erigió entre 1822-1827). El citado *Blanqui* intervino también en la construcción del nuevo edificio del *Cabildo*, cuyos planos

originales se estima fueron trazados por otro arquitecto jesuita: el italiano *Juan Bautista Primoli*. Las obras se iniciaron en 1725 pero sólo concluyeron en 1765, cuando se erigió la elevada torre, en la cual se instalaron una campana y un reloj adquirido en *España* a cambio de 200 cueros vacunos. Sujeto a distintas y lamentables reformas que alteraron por completo su aspecto original, e incluyeron el cercenamiento de su torre y de parte de sus galerías para abrir primero la *Avenida de Mayo* y luego la *Diagonal Sur*, el *Cabildo* fue finalmente restaurado en 1940 por el arquitecto *Mario J. Buschiazzo* y recuperó su configuración colonial.

Con anterioridad a la proclamación de *Buenos Aires* como capital del *Virreinato*, se construyeron también los principales templos de la ciudad: el de *San Ignacio* entre 1710 y 1734, según planos del jesuita *Juan Krauss*, quien retuvo la vieja fachada y la torre erigidas en

1690 con piedras traídas de la isla *Martín García* (ese frente, es, por lo tanto, la construcción más antigua que se conserva actualmente en Buenos Aires); la *Iglesia y Convento de Santa Catalina*, donde en 1745 se instalaron las primeras monjas que residieron en Buenos Aires; la basílica de *Nuestra Señora del Pilar*, levantada entre 1716 y 1732 por los padres Recoletos; la iglesia de *La Merced*, habilitada en 1733; la de *San Juan Bautista*, en 1729; el templo de *San Francisco*, erigido entre 1726 y 1754; la capilla de *San Roque*, en 1750; el templo y convento de *Santo Domingo*, entre 1751 y 1773; y la antigua iglesia de *San Nicolás de Bari*, emplazada en terrenos que hoy ocupa la *Avenida 9 de Julio*, en su cruce con la avenida Corrientes, demolida en 1931 para abrir paso a la *Diagonal Norte*, pese a que en su histórica torre había sido enarbolada por primera vez en Buenos Aires, el 23 de agosto de 1812, la ban-



dera celeste y blanca creada por Manuel Belgrano (episodio que recuerda una leyenda inscrita en una de las caras del Obelisco levantado en 1936 en conmemoración del IV Centenario de la Fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza).

● CAPITAL VIRREINAL

La construcción de todos los grandes edificios públicos y religiosos arriba señalados fue acompañada por una renovación profunda en la arquitectura doméstica. Los antiguos ranchos de adobe y techos de paja (hasta el obispo de Buenos Aires había habitado en una de esas precarias viviendas), fueron reemplazados casi en su totalidad en el radio céntrico de la ciudad por sólidas casas de paredes de ladrillos, techos de tejas, gruesos portones de madera y ventanas enrejadas con barras de hierro. Esas típicas viviendas "barrocas" porteñas se mantuvieron con pocas mo-

dificaciones (a comienzo del siglo XIX los techos de tejas fueron reemplazados en su mayoría por azoteas) hasta los tiempos de Rivadavia y Rosas, cuando se difundió la denominada "arquitectura neoclásica" o "postcolonial", caracterizada por líneas aún más depuradas y austeras (las casas eran meros prismas de paredes lisas desprovistas de toda moldura y ornamentación, incluyendo los decorados portales que lucieron algunos de los más importantes edificios del Buenos Aires colonial, como el hermoso "palacio" de la familia Azcuénaga, conocido también como la "Aduana Vieja", pues dicha institución tuvo allí su primera sede en 1783). Buenos Aires fue así, durante todo el período virreinal una ciudad de sencillo aspecto, sin el lujo y el esplendor edilicio que caracterizaron a las otras grandes capitales de la América española, como Lima y México.

Sin embargo, su población se elevaba a más de 30.000

habitantes, y la urbe estaba en comunicación permanente con todos los distritos de su jurisdicción y de los vecinos virreinos, por medio de una red de caminos servidos por una eficiente red de postas. El correo terrestre había comenzado a funcionar por esas rutas (la del Alto Perú, la del Paraguay y la de Mendoza y Chile) en 1748 por iniciativa del acaudalado vecino Domingo Bascavilbaso, y el correo marítimo con España comenzó sus servicios regulares en 1767, cuando arribó a Montevideo proveniente de la península el paquebote "El Príncipe" trayendo 334 cartas.

En el año 1783, y también por iniciativa del virrey Vértiz, se abre el Real Convictorio Carolingio, escuela de enseñanza secundaria en la cual se formaron los principales dirigentes del movimiento revolucionario de 1810. Estaba situado en el local del antiguo Colegio de los jesuitas, junto a la Iglesia de San Ignacio (solar hoy

ocupado por el Colegio Nacional de Buenos Aires, directo sucesor de dicho establecimiento). Se realizan grandes trabajos de nivelación de las calles céntricas y el enladrillado de las aceras. En 1789 durante el mandato del virrey Arredondo se efectúa, a la vez, el primer empedrado de una calle porteña, en el tramo de la actual calle Rivadavia comprendido entre San Martín y Florida.

● AÑOS DIFÍCILES

En vísperas de la Independencia la ciudad contaba ya con una imponente Plaza de Toros erigida en 1800 en el Retiro (actual Plaza San Martín), con capacidad para 8.000 espectadores (fue demolida en 1819); un amplio y nuevo teatro conocido como el Coliseo Provisional, construido en 1804 en la esquina de las actuales calles Cangallo y Reconquista, frente a la Iglesia de La Merced, con capa-



La metrópoli atesora lugares bucólicos como éste, en Palermo.



El planetario sugiere espacios siderales, naves espaciales.

ancianos

16 años en solucionar problemas de vejez

LAS MEJORES INSTALACIONES
GRAN PARQUE - ATENCION
MEDICA LAS 24 HS. DEL DIA
SOCIOS DEL ACA NO PAGAN
DERECHOS DE INTERNACION
PARTICULARES Y OBRAS
SOCIALES. LABORTERAPIA

Psiquiatría-Geriatria

CLINICA
MEDICA
PRIVADA
SAN FERNANDO

Del Arca 608 - San Fernando
TE.: 744-3961/7319



Así nació el "colectivo": fueron taxis, transformados por el ingenio popular.

ciudad para 1.200 personas (hasta 1838 fue el único teatro con que contó la ciudad; se lo demolió en 1872); la denominada *Recova Vieja*, la primera gran galería comercial que existió en Buenos Aires, construida en 1803 en la *Plaza de la Victoria* (actual Plaza de Mayo) frente al Cabildo; el remozado *Paseo de la Alameda* en la ribera del río, al cual el virrey *Sobremonte* dotó en 1804 de bancos, faroles y una hermosa fuente; el primer *muelle de pasajeros*, erigido a la altura de la actual calle Sarmiento en 1802 (a pesar de estar construido de piedra, las olas terminaron por desbaratarlo hacia 1820). Los porteños, por su parte, hablan ya disfrutado de la lectura de los primeros periódicos editados en Buenos Aires y en todo el *Río de la Plata*, impresos por la Imprenta de Niños Expósitos: el *"Telégrafo Mercantil, Rural, Político-Económico e Historiográfico del Río de la Plata"*, que en 1801 sacó a la venta el coronel español *Francisco Antonio Cabello y Mesa*; y el *"Semanao de Agricultura, Industria y Comercio"*, que comenzó a aparecer en 1802, editado y dirigido por primera vez por un criollo: *Hipólito Vieytes*.

En ese clima de progreso se forjó la generación que llevó a cabo en *Mayo de 1810* el movimiento de la *Independencia*. El fin de la dominación hispánica sólo se logró a través de una

cruenta guerra, que fue seguida por las sangrientas luchas civiles. Semejantes circunstancias impidieron que Buenos Aires experimentase cambios profundos en su estructura urbana. Siguió prácticamente presentando el mismo aspecto de "Gran Aldea" hasta la finalización del período rosista. Pese a ello, el "paisaje" porteño experimentó en las siguientes décadas algunos cambios de importancia. Entre ellos se contó la *inauguración, el 25 de mayo de 1811, de la Pirámide de Mayo, primer monumento público erigido en nuestra ciudad*, frente al histórico Cabildo en que se había iniciado el movimiento revolucionario. Al pie de la *Pirámide*, por otra parte, fue cantado por primera vez en forma pública el *Himno Nacional Argentino*, compuesto por *Vicente López y Planes* y *Blas Parera*. Esto sucedió el 25 de mayo de 1813.

Durante el período *rivadaviano* se producen algunos hechos de suma importancia. Entre ellos se destaca la creación de la *Universidad de Buenos Aires* en 1821, la supresión del secular *Cabildo porteño* en el mismo año, la creación del *Departamento de Policía*, que tuvo su primera sede en el edificio del antiguo *Seminario Colonial*, situado junto al *Cabildo*; la construcción de la primera *Sala de Representantes*, erigida en 1822 por el ingeniero francés *Próspero Catellin* (dicho recinto se conserva y está en

restauración en el conjunto histórico conocido como *"Manzana de las Luces"*; véase nota *"Al rescate del Pasado"* en *AUTOCLUB N° 105*, diciembre de 1979). El mismo ingeniero fue quien llevó a cabo entre 1822 y 1827, con la colaboración de su compatriota *Pierre Benoit*, la monumental fachada que presenta actualmente la *Catedral*, en estilo neoclásico y con doce enormes columnas (la escultura que adorna el frontispicio recién fue realizada en 1857 por el escultor francés *Joseph Dubordieu*). A *Rivadavia* se le debe también el establecimiento de una nueva nomenclatura oficial de las calles céntricas porteñas, nombres que en su mayoría han perdurado hasta el presente. Otra de sus grandes innovaciones fue el establecimiento del *Cementerio de la Recoleta*, que recibió los primeros cadáveres el 18 de noviembre de 1822 (el de una muchacha de la *Banda Oriental*, de 25 años, llamada *Dolores Maciel*, y un negro liberto, de nombre *Juan Benito*). En esa época tienen lugar dos hechos precursores: el 25 de mayo de 1823 el ingeniero británico *Santiago Bevans*, realiza en la *Plaza Victoria* (actual *Plaza de Mayo*) el primer intento de *iluminación de gas efectuado en nuestro país*; y el 13 de noviembre de 1825 se *desplaza por primera vez en aguas argentinas un buque de vapor*. Fue la embarcación inglesa *"Druid"*, que

unió a Buenos Aires con *San Isidro*, en viaje de ida y vuelta, transportando 40 pasajeros.

Durante el largo gobierno de *Juan Manuel de Rosas* también se produjeron hechos destacables, aun cuando, repetimos, la ciudad en su conjunto no experimentó cambios decisivos. El *Restaurador de las Leyes*, construyó entre 1836 y 1838 su famosa residencia de *Palermo de San Benito* (origen del actual *Parque 3 de Febrero*), en una zona anegadiza de la costa del *Plata*, al norte de la urbe. La obra le demandó enormes esfuerzos, que superó con su proverbial tenacidad (el suelo pantanoso fue rellenado con tierra negra, y se excavaron gran número de zanjas y canales de desagüe, procediéndose a la plantación de miles de sauces traídos del *Delta*). El gran caserón fue construido en la esquina de las actuales avenidas *Libertador* y *Sarmiento* en el lugar donde se alza la estatua de *Sarmiento* realizada por *Rodin* (después de *Caseros* fue la primera sede del *Colegio Militar*, y se lo demolió en 1899). Para facilitar el acceso a su residencia, *Rosas* hizo pavimentar el *Camino del Bajo* (actual *avenida Libertador*). Durante su gobierno, asimismo, se reanizó la construcción del denominado *"Paseo de Julio"* (actual *avenida Leandro N. Alem*) siguiendo el trazado de la antigua *Alameda* colonial. Por ambas arterias circuló en 1849 el primer *ómnibus* con que contó *Buenos Aires*, tal como lo informa un aviso aparecido en el periódico *"La Gaceta Mercantil"*: *"Una diligencia y un ómnibus saldrán todos los días de la fábrica de coches de la Alameda al lado de la cancha de pelota, para la quinta de S.E. . . ."*. En esos años también se registran innovaciones de enorme importancia para el futuro: en 1845 comienza a funcionar en el *Molino San Francisco* la primera máquina de vapor industrial que fue introducida en nuestro país. Dicho esta-

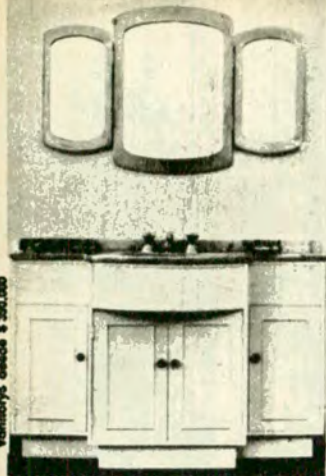
GRIFERIA DE ESTILO

Especios
Toalleros
con argollas
Bachas
Mesadas de
Mármol

Accesorios
para baños

Muebles
Standard
y a medida

Decoración
integral
de baños



SOMOS FABRICANTES
Créditos a sola firma
ENVIOS AL INTERIOR

Castelvecchio

DESCUENTOS A LOS SOCIOS DEL A. C. A.
MONTEVIDEO 960 Buenos Aires

permitanos entrar en su living con nuestros
diseños y la artesanía que nos caracteriza.



Sofá 3
cuerpos en pana \$ 1.550.000



Rinconero en gamuzón 6 mod. \$ 2.990.000
Especialidad en cueros, panas y telas

Domingos abierto

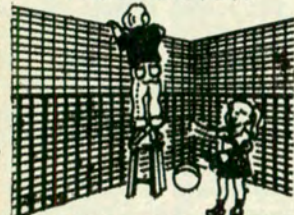


producción belmondo

Fábrica, exposición y ventas
PAYSANDU 1972 esq. Cucha Cucha
(alt. Juan B. Justo 3700) CAPITAL

Pago en cuotas • Envíos al interior

ELLOS MERECE PROTECCION



BALCONES NATATORIOS
BAULERAS TERRAZAS
ENTREGA INMEDIATA

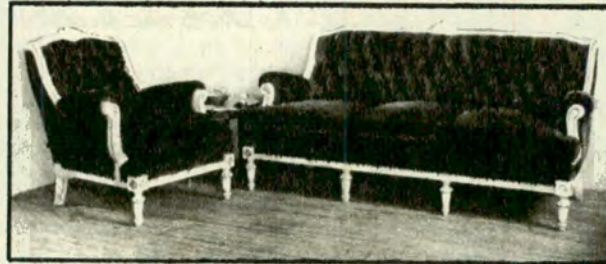
PROTE-BAL

ZUVIRIA 5542 CAP.

602-4500-23-9440/9858

TAPICERIA EL ESTILO

TRES ARROYOS 1430 CAPITAL (alt. J. B. Justo 4200)
Lunes a Domingo abierto de 9 a 20 hs.



DIRECTO Juego Morris simil cuero \$ 970.000
Juego Inglés en pana \$ 1.940.000
DE FABRICA Chesterfield en cuero \$ 1.690.000

Envíos
al
interior

AMUEBLE SU COCINA Y PAGUELA EN 5 CUOTAS SIN INTERES



Realizamos a medida en madera y laminado
plástico, el diseño que Ud. solicite
AMOBILIAMIENTO 2000 S.A. Envíos
al interior
De lunes a
domingo
abierto de
9 a 20 hs.

J. B. ALBERDI 3699 CAP.
CABILDO 4646 CAP.
AV. COLON 3689 Mar del Plata

Módulos desde \$ 280.000

Establecimiento Metalúrgico "BRAGADO"

Toldos de aluminio y polies-
ter. Cerramientos.

de todo tipo. Mamparas decoradas
para baños. Tejidos Mosquiteros
Aliradores, Defensas para bal-
cones, techos luminosos. Diviso-
res de oficina.

DOMINGOS ABIERTO TODO EL DIA
Damos facilidades de pago.

llámenos al
828-3058

Fábrica, exposición y ventas
AV. BAONA 4154 HAEDO



Envíos al interior

FABRICA DE CAMAS de hierro o de bronce

Dormitorios, camas gemelas y superpuestas.
20 modelos diferentes. Camas de bronce.



ENVIOS
AL
INTERIOR

desde \$ 230.000

SIGFRIDO SCHUSTER

SARGENTO CABRAL 2050 • 760-7393 (1605)
MUNRO A 5 cuadras de Panamericana y Malaver

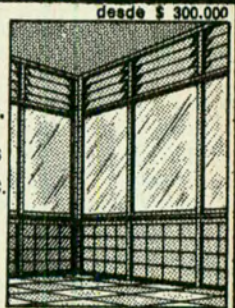
BETA

NUEVAMENTE:
Ligamos a Ud. para
brindarle mayor confort.

TECHOS DE TEJAS
CERRAMIENTOS, MAMPARAS
DE BAÑO, TOLDOS,
DIVISIONES DE OFICINA, ETC.

Solicite técnico:
CENTENERA 2420 CAP.
TEL. 922-9410

Exp. y Ventas
AV. CRUZ 1371
TEL. 922-3846



Envíos al interior

Nuestros
modelos están
diseñados para la
incorporación de:
PERCHENAGUE
de patente internacional que
permite en el ancho de 1 metro
colgar 13 prendas para ser elevadas
y descendidas con un leve movimiento
automático (Aeme Argentina, importador
exclusivo).

UNICO EN EL PAIS
AEME ARGENTINA

Exposición y ventas: Av. Cabildo 3453 Capital
70-2254 70-6551. Fábrica: Zaniola 3043/45 Can



Precio sugerido \$ 1.200.000

Precio sugerido: \$28.000 m².

desde \$ 240.000

blecimiento estaba situado en las actuales calles Balcarce y Alsina. Hacia 1849 se introducen también los primeros equipos fotográficos del sistema conocido como deguerrotipo. Las fotos más antiguas de Buenos Aires que se conocen fueron obtenidas hacia 1850 por el daguerrotipista norteamericano Charles Fredricks.

● EL GRAN CAMBIO

La caída de Rosas en 1852 marcó la iniciación de una nueva y decisiva etapa de transformaciones en Buenos Aires y el país. La inmigración, que ya había comenzado a afluir en la última etapa del gobierno rosista, fue creciendo aceleradamente en los años subsiguientes, al ser promovida resueltamente por las autoridades. Aun cuando Buenos Aires se vio enfrentada en una cruenta rivalidad con el gobierno de la Confederación Argentina, presidido por el general Urquiza (este enfrentamiento con las provincias recién concluyó en 1880, al declararse a Buenos Aires Capital de la República), la ciudad experimentó un período de pujante progreso en todos los terrenos. En 1856 ingresaron más de 5.000 inmigrantes, en su mayoría de nacionalidad italiana (2.378 provenían de Italia, 1.460 de España y el resto de otros países europeos). Esa masa de trabajadores y artesanos aportó una suma de nuevos conocimientos y oficios, introduciendo entre otras innovaciones el estilo arquitectónico denominado "italianizante", que cambió el aspecto de la ciudad.

Fue así como, progresivamente, desapareció la Gran Aldea, y Buenos Aires se transformó en una nueva y dinámica ciudad. Los cambios se iniciaron en torno de la Plaza Victoria (Plaza de Mayo), donde fue construido el primer Teatro Colón (en el solar que hoy ocupa el Banco de la Nación Argentina), realizado por el ingeniero



Carlos Enrique Pellegrini entre 1855 y 1857, cuya estructura era totalmente de hierro; la Aduana Nueva, levantada por el ingeniero británico Eduardo Taylor con frente al río, en terrenos que habían pertenecido al antiguo Fuerte, cuya demolición se llevó a cabo en 1853; la remodelación de la misma Plaza y de la Pirámide de Mayo, efectuadas en 1857 por el ingeniero y célebre pintor Prilidiano Pueyrredón, con la colaboración del escultor francés Joseph Dubordieu (la primitiva pirámide fue recubierta por una nueva de mayor tamaño, coronada por la estatua de la República); la construcción del primer edificio destinado a Congreso Nacional, realizado por el arquitecto cordobés Jonás Larguía entre 1862 y 1866, en la esquina de las actuales calles Hipólito Yrigoyen y Balcarce (la sala de sesiones se conserva en el interior del Banco Hipotecario Nacional, levantado en el mismo solar en 1942). Frente a la Plaza de Mayo se levantó, a su vez, un suntuoso edificio destinado a Correos y Telégrafos, obra realizada por el arquitecto sueco Carlos Kihndberg entre 1873 y 1876 (hoy constituye el ala sur de la Casa de Gobierno). También a esa época corresponde la instalación de la estatua del

general Belgrano, que inauguró el presidente Sarmiento el 24 de septiembre de 1873 (la estatua del General José de San Martín había sido erigida con anterioridad, el 13 de julio de 1862, en la plaza homónima).

En el período anterior a 1880 se produjeron a su vez otras innovaciones fundamentales: la construcción del Muelle de Pasajeros, a la altura de la calle Sarmiento, realizado por el ingeniero Prilidiano Pueyrredón, que suprimió definitivamente el tradicional desembarco en carros; la instalación del sistema de alumbrado de gas, efectuado en 1856 por la firma Jauret Hnos., que instaló un gasómetro en la actual Plaza Britania, frente a la Estación Retiro; la instalación de las líneas telegráficas, a partir de la primera entre Buenos Aires y la localidad bonaerense de Moreno, que comenzó a funcionar el 11 de abril de 1860 (en 1866 se inauguró la línea subfluvial que permitió la comunicación telegráfica con Montevideo, y el 5 de agosto de 1874 el presidente Sarmiento envió el primer mensaje a través del cable submarino trasatlántico que puso a Buenos Aires en comunicación, con el resto del mundo); la construcción del primer ferrocarril argentino, el "Camino de Hierro de

Buenos Aires a Floresta", cuyo primer convoy, tirado por la locomotora La Porteña, realizó el viaje inaugural el 29 de agosto de 1857, uniendo en sólo 35 minutos la Estación del Parque (situada donde hoy se levanta el Teatro Colón en la Plaza Lavalle, y Floresta; la instalación de la red de tranvías tirados por caballos (los primeros comenzaron a rodar en 1866 y en 1873 las líneas existentes realizaron ya 438.000 viajes, transportando 12.000.000 de pasajeros).

Desde 1734, y por iniciativa del gobernador Miguel Salcedo, las calles de Buenos Aires contaban, por otra parte, con nombres oficiales, en su mayoría de santos (la calle Perú y su continuación Florida, llevaba la denominación de calle de San José), y las más céntricas disponían de un sistema de alumbrado con faroles provistos de velas de sebo, instalado en 1774 por el entonces gobernador Juan José Vértiz (por este hecho se lo llamó más tarde "Virrey de las luminarias").

A Vértiz, además, se le deben otras iniciativas de gran trascendencia cuando ejerció el cargo de virrey: la instalación del Teatro llamado de "La Ranchería" (por la manzana en que estaba ubi-



◀ En Belgrano, conservan viejas mansiones algunas características de ese barrio.

◀◀ Lo que vendrá: veloces autopistas surcarán muy pronto la ciudad.

su realización fundamental: la apertura de la Avenida de Mayo (no llegó, empero, a ver iniciadas las obras, que recién comenzaron en 1889, inaugurándose la imponente arteria el 9 de julio de 1894).

● AGUA, LUZ Y COLECTIVOS

La transformación impulsada por *Alvear* fue acompañada por otros hechos decisivos que convirtieron a Buenos Aires en una ciudad realmente monumental a principio del siglo XX. Las obras de aguas corrientes y cloacas se habían iniciado en 1868 al instalar el ingeniero inglés *Juan Coghlan* la primera planta de purificación junto al solar que hoy ocupa el *Museo Nacional de Bellas Artes*, en la Avenida del Libertador, pero la construcción del moderno sistema de abastecimiento de agua potable y eliminación de residuos cloacales se emprendió recién en 1874, siguiendo el plan trazado por otro ingeniero británico: *Juan Bateman*. Superando muchas dificultades financieras, la vasta empresa adquirió verdadero impulso a partir de 1887, cuando se construyó la primera gran planta de almacenamiento en la manzana delimitada por la avenida *Córdoba*, y las calles *Río Bamba*, *Ayacucho* y *Viamonte*. En 1901 disfrutaban ya de los servicios de agua potable más de 500.000 personas, y cuatro años después se concluían las obras del proyecto *Bateman*, pero la ampliación de la red prosiguió sin pausas (en 1934 se logró abastecer de agua corriente a toda la población de la ciudad. que

cado, que llevaba ese nombre tradicional, delimitada por las actuales calles *Perú*, *Moreno*, *Chacabuco* y *Alsina*) en 1789, cuyas funciones quedaron interrumpidas al ser destruido el local por un incendio provocado por el estallido de un cohete en su techo de paja en 1792; la creación del *Protomedicato*, tribunal destinado a controlar el ejercicio de la medicina, en 1779; de la *Casa de Niños Expósitos* (ubicada en la esquina nordeste de las actuales calles *Perú* y *Moreno*), primer asilo de huérfanos con que contó la ciudad, en 1779; y, lo más importante, la introducción de la primera imprenta en la ciudad. Esta comenzó a funcionar en 1780, traída de *Córdoba*, en el local de la *Casa de Expósitos*, razón por la cual se la conoció como "Real Imprenta de Niños Expósitos".

Pero la transformación fundamental de Buenos Aires tuvo lugar después de

1880. Para entonces la ciudad había superado la terrible crisis de la fiebre amarilla (azotó en 1871 a los porteños, provocando la muerte de 13.614, sobre un total de 190.000 habitantes), y el último enfrentamiento armado provocado por la capitalización de Buenos Aires (la ley auspiciada por el presidente *Avellaneda* fue promulgada el 20 de septiembre de 1880 por el Congreso Nacional reunido en la Municipalidad del pueblo de *Belgrano*, declarado provisionalmente *Capital de la República*). La nueva era de extraordinario progreso se inició al asumir el general *Julio A. Roca* la presidencia. Este designó intendente a *Torcuato de Alvear*, quien emprendió una serie de obras de importancia fundamental para la modernización acelerada de la ciudad. Acusado por muchos como destructor de las antiguas tradiciones, no se arredró empero ante ninguna crítica, y llevó a ca-

bo una verdadera "revolución" en el paisaje de la urbe porteña durante los años que ejerció su mandato (1880-1887): demolió la *Recova Vieja*, dando su configuración actual a la *Plaza de Mayo* (frente a ésta *Roca* hizo construir entre 1880 y 1886 la actual *Casa Rosada*, obra del arquitecto sueco *Enrique Aberg* y del italiano *Francesco Tamburini*); refaccionó el *Cementerio de la Recoleta*, cuyo pórtico monumental levantó el arquitecto italiano *Juan A. Buschiazzo*; convirtió en verdaderas plazas las de *Constitución*, *Once de Septiembre* (actual *Plaza Miserere*), *San Martín* y *Lavalle*; creó el *Paseo de la Recoleta*, posibilitando la transformación de esa zona en uno de los sectores más hermosos y elegantes de la ciudad; llevó a cabo la *pavimentación masiva* de las calles con moderno adoquinado y, finalmente, entre muchas otras obras, impulsó la que habría de ser



ENVIOS AL INTERIOR

SE COPIAN
PERO NO
SE IGUALAN

FUNDAS

SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTO

Casa Central

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

Desde \$95.000

entonces sumaba ya más de 2.000.000 de habitantes).

Otro adelanto fundamental fue la introducción de la electricidad. Los primeros ensayos de empleo para la iluminación de la revolucionaria energía los había realizado en 1853 un dentista vasco llamado *Juan Etchepareborda*, quien al año siguiente logró iluminar con lámparas de arco la *Recova Nueva*, en *Plaza de Mayo*. Pero la aplicación efectiva de la iluminación eléctrica en *Buenos Aires* se inició recién en 1882, cuando el empresario norteamericano *W. R. Cassels* instaló una pequeña usina en el *Mercado del Centro* (demolido, estaba situado en la manzana delimitada por las calles *Perú*, *Chacabuco*, *Moreno* y *Alsina*), con la que proveyó del increíble fluido a una serie de lámparas instaladas en las calles *Perú* y *Florida*. Otro pionero fue el porteño *Rufino Varela*, quien instaló en 1887 una usina en un local de la calle *San Martín*, frente a la *Catedral*, con la cual alimentó focos emplazados en la calle *Florida*. También instaló lámparas en el *Parque 3 de Febrero*, y en 1889 iluminó eléctricamente el *Teatro Opera* (estaba situado en el solar que ocupa el actual *Cine Opera*, en la *avenida Corrientes*), que fue el primero de *Buenos Aires* que contó con ese adelanto. La electricidad accionó también los primeros teléfonos que tuvo la ciudad, instalados en 1881 (el primer usuario particular fue el doctor *Bernardo de Irigoyen*, en cuya casa de la esquina de *Viamonte* y *Florida*, fue instalado un teléfono el 4 de enero de ese año), y propulsó al primer tranvía "sin ca-

▶ En 1911 se inició la construcción del subte (línea A) a cielo abierto.

▶ Obreros trabajando en el espigón para el Balneario Municipal, año 1928.



ballos" que, introducido por el norteamericano *Charles Bright*, maravilló a los porteños al desplazarse despidiendo chispas por la *avenida Las Heras* en la noche del 22 de abril de 1897, desde *Plaza Italia* hasta la calle *Canning*. También fue ese fluido el que mantuvo encendidas las lámparas del proyector *Lumiére* con el que se realizó, en la noche del 28 de julio de 1896, la *primera exhibición cinematográfica en nuestro país*, en la *sala del Teatro Odeón* (todavía existe, en la calle *Esmeralda* casi esquina *Corrientes*), por iniciativa del periodista *Eustaquio Pellicer*. Y la intervención revolucionaria de la electricidad abarcó a su vez la construcción del primer "Subte" de *Buenos Aires* y también de *América del Sur*, (la actual línea "A") que se llevó a cabo a partir de 1911 bajo la *Avenida de Mayo* y la calle *Rivadavia*, desde la *Plaza de Mayo* hasta la *Plaza Once*. El 2 de diciembre de 1913 fue inaugurado, y al día siguiente, al ser librado al público, más de 170.000 deslumbrados por-

teños se trasladaron en sus veloces convoyes (la línea "B", de *Chacarita* al *Correo Central* fue inaugurada en 1931; la línea "C", de *Plaza Constitución* a *Retiro*, en 1934; la línea "D", de *Plaza de Mayo* a *Estación Palermo*, en 1937; la línea "E", de *Plaza de Mayo* a *Boedo*, primer tramo, en 1944).

Y a los tranvías eléctricos y el "subte" se sumó el transporte automotor. El primer auto que circuló en la *Argentina*, lo hizo en *Buenos Aires*. Era un vehículo *Benz* biplaza, y rodó por las calles porteñas en 1892, conducido por *don Dalmiro Varela Castex*, quien al ser fundado el *Automóvil Club Argentino*, el 11 de junio de 1904, fue designado primer presidente de la precursora entidad (el *ACA* con el diario "El País", organizaron en 1906 la primera carrera en rutas que se realizó en la República, desplazándose los competidores desde *Buenos Aires* al *Tigre*, ida y vuelta). Los "carros sin caballos" pronto conquistaron el corazón de los porteños, y a los vehículos particulares se sumaron en 1903 los primeros *taxís* y al año siguiente la primera línea de *ómnibus*, que circuló por la *Avenida de Mayo*. Y finalmente, el 25 de septiembre de 1928, comenzaron a circular los primeros *colectivos* por la *avenida Rivadavia*, uniendo la calle *Lacarra* con la terminal del "subte" en *Primera Junta*. El nuevo servicio fue "inventado"

por un grupo de taxistas (*Rosendo Pazos*, *Antonio Gutiérrez*, *Felipe Quinta* y *Aristóbulo Blanquet*), que para incrementar sus ingresos y ante la merma de clientes, iniciaron con sus autos, que transportaban siete pasajeros, viajes regulares en el recorrido arriba señalado, cobrando 20 centavos por persona. Pronto, a esa línea precursora se unieron otras y al finalizar el año más de 800 *colectivos* circulaban por las calles de *Buenos Aires* (hoy lo hacen más de 14.000 y transportan anualmente 2.400.000.000 de pasajeros).

● LA REINA DEL PLATA

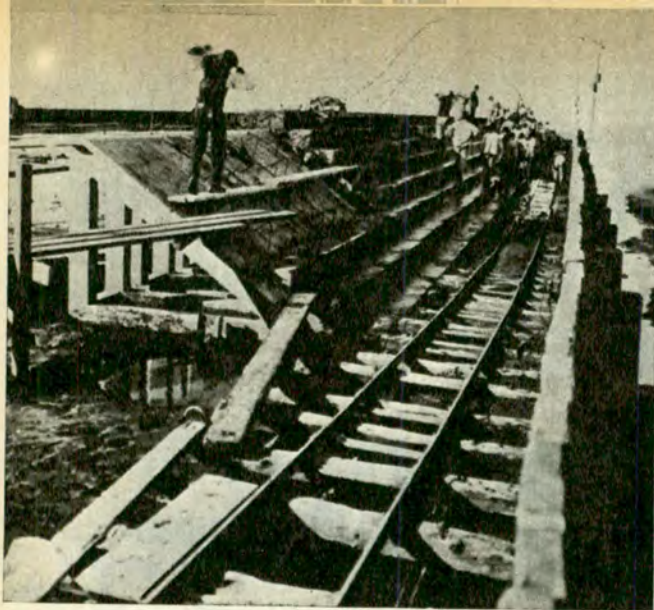
El tranvía eléctrico, el subte, los trenes suburbanos, los ómnibus y, finalmente, los colectivos, hicieron posible el acelerado "ensanchamiento" de *Buenos Aires*, cuya población se había concentrado antaño en los barrios cercanos al centro de la ciudad. Nació así el "Gran Buenos Aires", cuyo crecimiento asombroso no tiene visos de interrumpirse (actualmente, la población de la *Capital Federal* es de 3.000.000 de habitantes, en tanto que 8.000.000 pueblan el *Gran Buenos Aires*, sumando un total de 11.000.000 de seres humanos los que concentra la gigantesca "Reina del Plata"). Y esa expansión de la ciudad

Existen

Fotocopias Adulteradas!
Documentos Adulterados!



Presentando este aviso antes del 31-8-80 le entregaremos sin cargo, Fotocopia Autenticada de su Cédula Automotor.



fue acompañada por una paralela evolución de su estructura edilicia. Ya en 1910 un visitante extranjero, deslumbrado por el espectáculo fastuoso que presentaba *Buenos Aires* durante las fiestas del Centenario, efectuó la siguiente observación: "*Buenos Aires, ese océano de edificios, ofrece el excepcional y curiosísimo fenómeno de una ciudad enorme, que camina sin cesar, conquistando la llanura...*" Efectivamente, el incremento de las construcciones a comienzo del siglo XX fue excepcional: en 1909 los permisos para erigir nuevas casas sumaron 1.500 por mes, o sea, 18.000 al año, y para 1914 la ciudad contaba ya con 131.724 casas y una población de 1.565.814 habitantes. Ese crecimiento continuó sin pausas hasta alcanzar las cifras demográficas arriba indicadas.

Pero también la ciudad se expandió "verticalmente". Las antiguas construcciones de una sola planta que constituían la inmensa mayoría, fueron cediendo lugar a edificios de altura en permanente crecimiento. Aparecieron así los primeros "rascacielos" porteños: el *Plaza Hotel*, de 9 pisos en 1909; el edificio del *Ferrocarril Sur*, de 14 pisos, en *Paseo Colón*, en 1910; la *Galería Güemes*, de 80 metros de altura en la calle *Florida*, en 1915; el *Palacio Barolo*, de 100 metros de altura, en la *Avenida de Mayo* en 1923 y el "*Palacio*

Mihanovich", el primero de 20 pisos con que contó la ciudad, en la calle *Arroyo*, cerca de *Retiro*, en 1929. Mientras la edificación se elevaba hacia las alturas, las calles también sufrían un proceso de transformación. En 1913, el intendente *Joaquín S. Anchorena* inició la apertura de la *Diagonal Norte* (Roque Sáenz Peña), y la imponente y sesgada arteria fue concluida en 1931, al llegar a su límite en *Plaza Lavalle*. Hacia 1930 se inició, a su vez, la apertura de amplias avenidas, ensanchando las calles *Santa Fe*, *Córdoba*, *Belgrano*, *Independencia* y *Corrientes*. La ampliación de esta última y tradicional arteria, centro de la vida nocturna de *Buenos Aires*, concluyó en 1936. El viejo y estrecho damero de la ciudad colonial quedó así eliminado definitivamente, y a la vera de las nuevas y amplias avenidas surgieron otros esbeltos "rascacielos", entre ellos las modernas estructuras de acero y hormigón de los edificios "*Comega*", de 21 pisos, en la esquina de *Corrientes* y *Avenida Leandro N. Alem*, y "*Safico*", de 26 pisos, en *Corrientes* 540. Por último, y dominando con su afilada estructura el verde recinto de la *Plaza San Martín*, fue construido entre 1933 y 1936 el más hermoso y elevado de los "rascacielos" porteños de la primera mitad del siglo XX: el edificio "*Kavanagh*", considerado en su momento

la estructura de hormigón armado más elevada del mundo. Con sus 32 pisos y 120 metros de altura, pasó a convertirse en el rascacielos más elevado de *Buenos Aires* y de toda *América del Sur*.

Todas esas modernas construcciones se sumaron a los suntuosos edificios públicos y privados construidos a principio de siglo, entre los cuales se destacaban el imponente *Palacio del Congreso* (realizado entre 1897 y 1906 por el arquitecto italiano *Victor Meano*) el *Teatro Colón*, la *Casa Central de Correos y Telégrafos*, el *Palacio de los Tribunales*, la *Aduana*, el *Palacio de la familia Paz* (hoy *Círculo Militar*), el magnífico *Palacio de doña Mercedes Castellanos de Anchorena* (hoy *Palacio San Martín*, sede de la *Cancillería*), y el *Palacio de don Matías Errázuriz*, en la actual *avenida del Libertador* (hoy *Museo Nacional de Arte Decorativo*), considerado como el más bello exponente del clasicismo francés en *Buenos Aires*. La ciudad adquirió así un aspecto realmente monumental que asombró a todos los visitantes extranjeros.

Y su imponente aspecto quedó rubricado en 1937 con la iniciación de la apertura de la *Avenida 9 de Julio*, "la más ancha del mundo" (140 metros), durante el mandato del gran intendente *Mariano de Vedia* y *Mitre*. Fue durante su administración cuando se levantó asimismo, el estilizado *Obelisco* (de 67,50 metros de altura, fue concluido el 23 de marzo de 1936), realizado por el arquitecto *Alberto Prebisch*, como monumento recordatorio del *Cuarto Centenario*

de la *Fundación de Buenos Aires por Pedro de Mendoza*. Y entre 1934 y 1941 se concluyó la extensa *avenida General Paz*, que con sus cintas de cemento y verdes espacios arbolados pasó a constituirse en el límite entre la ciudad de *Buenos Aires* y la provincia homónima.

● PROSPECTIVA

Para cerrar esta reseña del decurso urbanístico de *Buenos Aires*, indicaremos que la arquitectura actual está representada en *Catalinas Norte*, próximo a la *Estación Retiro* y al puerto metropolitano. En esa estrecha franja de terreno que queda entre el antepuerto y la *avenida Leandro N. Alem*, se yerguen una serie de torres, de audaz concepción, que acaso sean el bosquejo de una nueva *Buenos Aires*, recién alumbrada.

En ese esbozo habrán de tener pronto realidad las autotopistas que se construyen a todo vapor y que abren nuevas incógnitas respecto de las probables líneas de desarrollo que seguirá la *Reina del Plata*.

Si están acertados los estudios prospectivos, esta megalópolis no cesará en su crecimiento, a pesar de los vaticinios lúgubres de urbanistas y otros críticos. Porque el siglo próximo —asegura la prospectiva— asistirá al crecimiento de las principales aglomeraciones urbanas en todo el planeta. Es probable, en caso de verificarse estos pronósticos, que una inmensa ciudad, casi lineal, se extienda desde la actual *Rosario*, de *Santa Fe*, hasta *La Plata*, en el sur. Entretanto, sigamos disfrutando de este *Buenos Aires* ●

Exija:

FOTOCOPIAS AUTENTICADAS

POR CALIGRAFOS PUBLICOS

LEY 20243 - 20859

LAVALLE 1368

Fotoc. Simple \$ 500



autoclub 29



El Passat, en dos versiones de motor (1.471 y 1.588 cm³), es una de las ofertas de la Volkswagen, que integra ya el abanico de opciones para el comprador argentino.

AUTOMOVILES **BAJO EL** **SIGNO DEL** **CAMBIO**

Aires renovadores aventaron el letargo de la industria local, ante el impacto de las nuevas reglas de juego y su consecuencia inmediata: la aparición de los autos importados, que amplían el horizonte de los compradores potenciales. Las cuatro empresas que perduran responden con amplios planes y con la espectacular fusión Fiat-Peugeot. Perspectivas de un mercado presumiblemente ampliado en el marco de acuerdos regionales.

A PARTIR DE la sanción de la Ley de Reconversión de la Industria Automotriz, el mercado automotor del país comenzó a sufrir una transformación que, aunque no ha alterado sustancialmente la fisonomía tradicional del sector, agregó, sí un elemento nuevo y buscado deliberadamente por la nueva norma legal: *el automóvil importado*. El "recién llegado", primero tímidamente, pero después con mayor asiduidad, comenzó a pasear por las calles y rutas del país, provocando no poca curiosidad y mucho interés por ver en acción modelos, motores y diseños en su mayoría desconocidos para los argentinos.

Fue así como el auto importado, en un corto lapso, logró adueñarse de una franja del mercado que si bien no es significativa —ni al parecer lo será en un futuro inmediato— tuvo como efecto revitalizante ampliar el horizonte de opción para el comprador argentino, que ahora puede elegir entre los muy buenos autos de fabricación nacional y los no menos buenos importados de allende los mares.



El legendario 1300 L, el coche que mayor producción alcanzó en el mundo. Es apreciado en todas las latitudes pues ha recorrido millones de kilómetros, con excelente resultado.

De todas estas alternativas surge un interrogante: *¿Qué pasará, de ahora en más, con la industria nacional automovilística?* La respuesta, para quienes siguen de cerca el proceso, ya ha sido dada en parte: nuestras fábricas, una vez pasado el cimbronazo inicial y el período de adaptación a las nuevas reglas del juego, han salido fortalecidas y dispuestas a no perder el lugar alcanzado en las preferencias del automovilista argentino.

Como pruebas de esta nueva actitud, adecuada al signo de los nuevos tiempos, se mencionan la fusión de empresas que, como *Fiat* y *Peugeot*, están sólidamente afincadas en el país, y el vasto plan de realizaciones encarado por las cuatro fábricas nacionales que han

quedado en la Argentina tras el retiro de *General Motors* y *Citroën*.

• ¿UNA "NUEVA" INDUSTRIA?

De lo dicho anteriormente, se colige que el nuevo régimen produjo sus efectos y que una de las primeras consecuencias fue la eliminación de lo que se ha dado en llamar "productores marginales", que reciben tal denominación, no porque hayan probado ser ineficientes (*General Motors* y *Citroën*, por ejemplo), sino por su escasa participación en un mercado fluctuante que provoca, por citar un ejemplo, una actual retracción en el mercado de los "chicos", un factor determinante en el retiro de *Citroën*.

La pregunta entonces surge inmediata: ¿estamos ante una nueva industria automovilística? La respuesta, necesariamente, tiene que empezar por explicar el sentido de la palabra "nueva". Si por ella se entiende un cambio radical en la estructura productiva de la industria automovilística, no hay tal cosa. Sí, en cambio, hay una total adecuación de la industria al desafío que le plantea la irrupción de los autos importados y que, a juzgar por los pasos dados por las cuatro fábricas que permanecen en el país, implica también hacerse cargo de la situación que impera en el mercado automovilístico mundial, en el cual se registra una agresiva penetración de las fábricas japonesas en "santuarios" que

otrotra eran territorio indiscutible de las empresas automotrices europeas y americanas. De ahí la política de alianza de muchas de las grandes fábricas, que persiguen como objetivo prioritario reunir fuerzas ante sus competidores actuales y potenciales. De ahí, también, en nuestro mercado, la fusión de *Fiat-Peugeot*, que debe ser entendida como parte de una estrategia internacional y latinoamericana y en el marco de las normas de intercambio compensado que establece la *Ley de Reversión*.

• LO QUE VENDRA

Resulta entonces interesante pasar revista a la actual situación de nuestra industria automovilística, de acuerdo con los anuncios hechos hasta el presente.

A este respecto, no hay duda de que la fusión de *Fiat* y *Peugeot* constituyó un hito trascendente en este proceso. Claro está, como toda evolución requiere un tiempo, el fruto de esa fusión, a estar con lo manifestado recientemente por el director general de *Safran-Peugeot*, *Michel Caillault*, recién podrá ser apreciado por los argentinos en 1981, cuando salgan a la venta en el mercado local los primeros automóviles que producirá la novísima sociedad. *Caillault* despejó la incógnita: "Los modelos serán semejantes a los que producen las casas matrices de las dos firmas y cubrirán toda la gama de fabricación que pueda interesar al usuario argentino". Y como síntesis de la política empresarial de la sociedad agregó: "Nunca serán —esos automóviles— híbridos y

DI TELLA socios acá dto. especial
RILEY repuestos y
ARGENTA accesorios legítimos
BOBQUE miguel
1500 montaseguro
monroe 2794-capital
tel. 784-2401
envíos al interior en el día

Equipo de Pesca: Caña de fibra de vidrio 2 tramos, empuñaduras de hilo matizado (Japan), herrajes de bronce, Reel frontal 2 posiciones, sistema de recuperación automático Nylon, rotores, perlas, anzuelos, línea y caja. Todo garantizado

\$ 69.900

Carpa Quequen: 4/5 personas, con doble lecho, cierre Corona, Zócalo super medida, ventana con cortina, mosquitero y tapa, garantía escrita por 2 años

\$349.900

o en 10 cuotas fijas sin interés de

\$ 59.999

Paraná 59 (1017)

PEZCALANDIA, San José 165 - Cod. 1076

Envíos en el día a todo el País

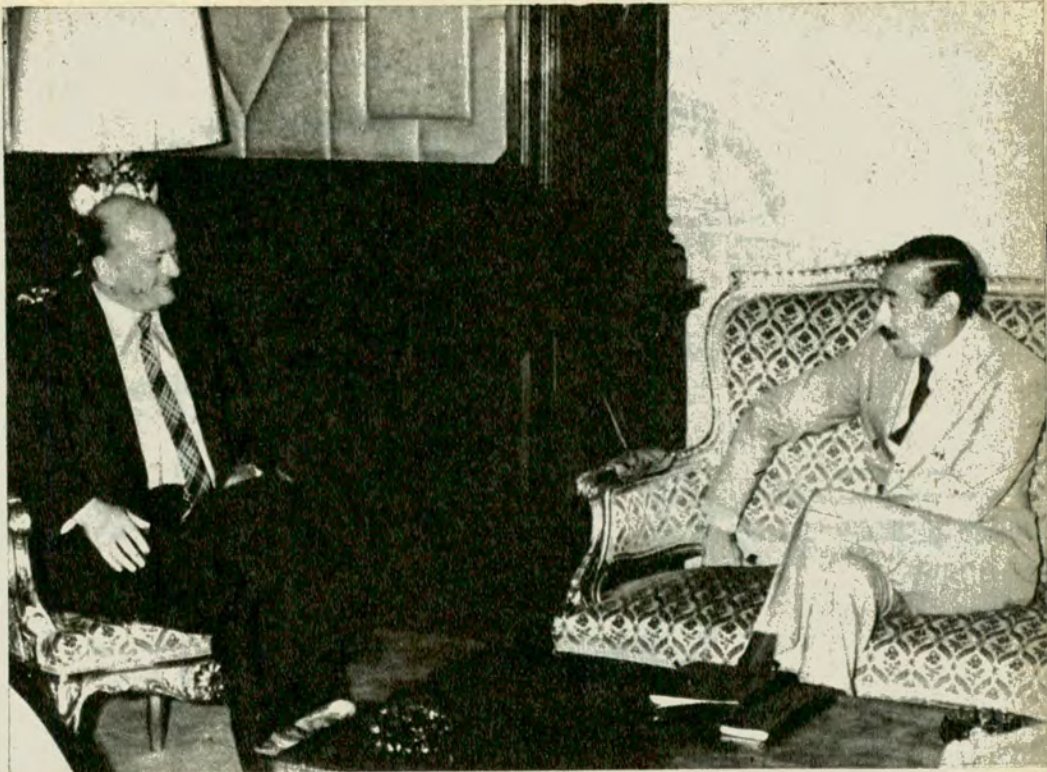
Solicite catálogo sin cargo.
Descuentos a Socios del A.C.A.
- Ventas por Mayor y Menor

siempre conservarán el sello de sus características y marcas". Y que Fiat-Peugeot se quedarán en la Argentina lo revelan también recientes manifestaciones del director general de Fiat, que en marzo último anunció en Córdoba nuevas e importantes inversiones de la sociedad. El doctor Pablo Sabattini dijo que hacía un año que las dos empresas estaban estudiando las posibilidades de fusión y que se llegó a un acuerdo después de un prolongado análisis del mercado. Como dato ilustrativo de la determinación de Fiat-Peugeot de permanecer en el mercado, agregó que "sólo en el plan de construcción de automóviles, las inversiones conjuntas de la nueva sociedad, alcanzarán los 200 millones de dólares", y que no se va a cerrar ninguna planta, sino, por el contrario, se las va a especializar para lograr el máximo de productividad posible. Por lo tanto, cualquier comprador que opte por un automóvil Fiat-Peugeot, tendrá la seguridad de que su compra estará avalada por la seriedad que caracteriza a ambas empresas.

Y como un ejemplo más del *reacomodamiento que está sufriendo a nivel mundial la industria automovillista*, se puede mencionar, en lo que respecta a la fusión de Fiat-Peugeot en nuestro país, la notable pujanza de la firma francesa que se hizo cargo en Francia de Citroën y adquirió todas las plantas europeas de Chrysler, lo cual la ubica como segundo productor del Viejo Mundo, detrás de VW.

● VOLKSWAGEN-CHRYSLER

Precisamente, estas dos últimas empresas acaban de producir en nuestro mercado un acontecimiento trascendente con la adquisición por parte de la firma alemana del paquete accionario de Chrysler en 77 millones de dólares y el anuncio de una inversión de 100 millones de la misma moneda para el montaje de la nueva línea de



El presidente de la Nación, teniente general Jorge Rafael Videla, recibió al señor Juan María Courard, presidente de Ford Motor Argentina. Este le explicó los planes de expansión.

producción; la eventual compra de Borgward y quizás, de la planta de función de IME, en la que también estaría interesada Renault.

La importancia de las cifras en juego, aunada a la ya tradicional seriedad con que opera en el mundo la empresa germana, permiten asegurar, desde ahora, que se avecina en la Argentina una dura lucha entre las cuatro fábricas nacionales por la franja de mercado que ha quedado como "terreno de batalla" después de la reconversión.

Por lo pronto, Volkswagen no ha perdido el tiempo y ya ha iniciado la importación de vehículos de su planta del Brasil, que junto con los Dodge 1500, en sus versiones Sedan y Rural, serán la línea de automóviles que los concesionarios de Dodge-Volkswagen comercializarán en todo el país. Los VW puestos a la venta son el ya legendario "Escarabajo" Volkswagen 1300 L; el modelo Passat; un funcional Furgón; el conocido VW Microbus y la Pick-Up

que también fabrica en Brasil la empresa.

Claro está, la irrupción de VW en el mercado argentino forma parte de un vasto plan de expansión de la firma alemana que contempla, entre otros proyectos, el reequipamiento de su subsidiaria en Perú, la puesta en marcha de una planta en Ecuador y la compra del control accionario de las empresas que en la actualidad montan los vehículos VW en Venezuela y Uruguay. Como puede apreciarse, se trata de un ambicioso proyecto que tiene como finalidad —utilizando como "grupo primario" la línea "GOL", que lanzará la firma este invierno en el mercado brasileño— fabricar los mismos vehículos en todos los países y utilizar así los beneficios del intercambio compensado en el marco de los pactos regionales (Acuerdo de Cartagena, por ejemplo). La línea "GOL" está compuesta por cuatro automóviles de diferentes tamaños pero desarrollados sobre una misma base mecánica.

● RENAULT ARGENTINA

Para la firma estatal francesa también soplan vientos de renovación, alentados por las nuevas reglas del juego que ahora imperan en el mercado automotor argentino. Por lo pronto, a fin del año pasado el entonces director general de Renault Argentina, Michael Collin —actualmente se desempeña como director territorial para la América del Sud—, adelantó un ambicioso plan de inversiones por 100 millones de dólares, "que tiene como objetivo —dijo— modernizar nuestras instalaciones en el país". Por ese entonces —fin de 1979— esta empresa estimaba que la penetración del automóvil importado en el mercado nacional podría estabilizarse en el nivel del 5 a 7 por ciento de su capacidad. Estas estimaciones —que por otra parte, son, con pequeñas oscilaciones, las que barajan las otras fábricas de automóviles nacionales— parecerían convalidar ciertas con-

clusiones de una encuesta realizado hace poco, en el sentido de que, por ahora y en el corto plazo, el auto importado sólo está al alcance de un sector muy reducido, de elevados recursos económicos.

Mientras tanto, Jacques Moubeig, el nuevo director general de la empresa en la Argentina, encuentra a Renault sólidamente afincada en el mercado, ya que, según una encuesta que toma como parámetro diciembre del año último y enero y febrero del corriente, con el 21,3 por ciento, está situada detrás de Ford en las ventas de automóviles en ese período.

Otro de los interrogantes tendrá respuesta durante el transcurso de este año, es el relativo a la nueva línea de automóviles que Renault lanzará al mercado argentino. Algunos observadores conjeturan que el "elegido" será el Renault 18; otros, en cambio, insisten en el R-5, pero sean cuales fueren los planes de la empresa, lo cierto es que está decidida a mantener, y aun a acrecentar, el lugar ganado en el mercado. Por otra parte, y como un modo de ampliar su horizonte de ventas, la firma estatal francesa hará un considerable esfuerzo por colocar el Torino en Brasil. A ese respecto, se afirma que este automóvil "tiene una muy buena aceptación en ese mercado, ya que no existen allí coches de ese tamaño y calidad".

● FORD MOTOR ARGENTINA

Con el respaldo del 30 por ciento del total de la ventas de automóviles durante 1979 y la inquebrantable fidelidad de una ancha franja de consumidores que a lo largo de los años han preferido sus productos, Ford Motor Argentina SA ha pasado a ser, tras el retiro de la General Motors la única fábrica norteamericana que permanece en la Argentina.

Y como no podía ser de otro modo, también Ford ha anunciado un vasto plan de inversiones, por un monto de 394 millones de dólares, durante los próximos cinco años. A estar con lo manifestado por Juan María Courard, presidente de Ford Motor Argentina en una entrevista que mantuvo con el presidente de la Nación, teniendo general Jorge Rafael Videla, la firma estadounidense destinará todo el monto de la inversión a plantas de automóviles y camiones, instalación de maquinarias para productos nuevos y modernización de las actuales instalaciones de la empresa, lo cual, expresó Courard, "demuestra fehacientemente la confianza que Ford tiene depositada en lo futuro del país".

Mientras tanto, la empresa ha elaborado una estrategia de largo plazo que cubra una franja más amplia de potenciales compradores, especialmente en lo referido a los autos "chicos" y "medianos". Además, ha establecido, a través de su red de concesionarios, planes de venta que, proporcionalmente y en relación con la evolución general de los precios de los automóviles, significan una relativa disminución, respecto de años anteriores.

● TENDENCIAS PARA EL FUTURO

Sin pretender sugerir ninguna compra en especial al lector de AUTOCLUB y nada más que con el objeto de completar con otros datos el carácter informativo de esta nota sobre el estado actual de la industria automovilística argentina después de la irrupción de los coches importados, se puede rescatar para el futuro inmediato las siguientes conclusiones:

- A pesar de los cambios operados, el mercado mantiene las tendencias verificadas en los últimos años.
- El cambio más importante para el futuro fue el crecimiento de la producción en

el último año: un 44 por ciento superior a la de 1978.

- Con este crecimiento, la colocación total de automóviles en el mercado argentino fue de 200.000 unidades en 1979.

- Un estudio del "espectro" del mercado demuestra que hay un avance de los "medio-medianos", que crecieron un 61,2 por ciento y pasaron así de un 22,6 al 25,4 por ciento de ese total.

- Los coches medianos mantuvieron en un 45 por ciento su participación en el mercado.

- Los automóviles chicos han seguido perdiendo terreno en 1979 y ahora sólo participan en un 11 por ciento de las ventas totales, mientras que en 1978 esa cifra subía al 13,5 por ciento.

- Los coches grandes mantienen su participación en el 18 por ciento.

- La fusión de Fiat-Peugeot llevaría a esas fábricas, conjuntamente, al primer puesto de las ventas, con un 31,2 por ciento, que se eleva a 35,7 si se incluye el 4,5 por ciento de Citroën. Del primer lugar de las ventas, si contemplamos esta hipótesis de trabajo, quedaría desplazada Ford (28,7 por ciento). Luego le seguirían Renault (21,3 por ciento) y Chrysler (ahora integrada a Volkswagen, con el 14,3 por ciento).

De estas consideraciones se desprende que 1980 será un año decisivo para la industria automovilística nacional la cual —todo induce a pensarlo así—, soportará con el vigor que le da su madurez la masiva irrupción de automóviles importados que, por otra parte, también responde a una necesidad y a una tendencia del mercado. La antinomia, pensamos, es falsa y los autos nacionales "convivirán" en paz con sus hermanos foráneos, para felicidad de todos los automovilistas argentinos y de todos aquellos que aspiran a serlo, los cuales ahora tienen un horizonte ensanchado considerablemente para, dinero mediante, elegir el auto de sus sueños. R.A.

CASA RODANTE

RN
Ruca Nahuel



EN FIBERGLASS

FABRICA VENTA
GUARDERIA
Y ACCESORIOS

SANTANDER 67
(Ex San Juan)
Altura Av. Garibaldi 1700
(1832) L. de Zamora
Tel.: 243-0901

Prefiera
lo mejor

TAPAUTO
M R Bruno

Precio desde \$ 195.000

Y COMO TAPAUTO BRUNO
NO HAY NINGUNO

Central LONERA

BME. MITRE 2771
T. E. 87-8481 - 9666

GAMUZAS MILAN

Directamente de Curtiembre
GAMUZAS C/U

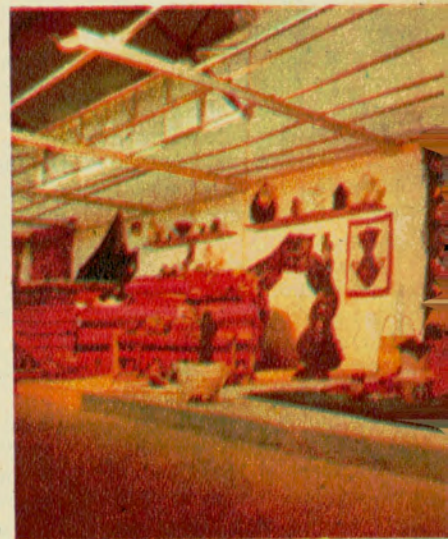
Nº 2:	68 x 53 cm	\$ 20.900.
Nº 3:	63 x 47 cm	\$ 17.390.
Nº 4:	58 x 42 cm	\$ 14.490.
Nº 5:	53 x 37 cm	\$ 11.880.
Nº 6:	48 x 37 cm	\$ 10.850.
Nº 7:	30 x 40 cm	\$ 7.720.

ADEMAS CUEROS PARA
MARROQUINERIAS Y
ARTESANIAS DE TODO TIPO
Tel. 207-7927

Precios especiales
a revendedores y
comerciantes. Franqueo incluido,
cheques a la orden de
EUGENIO MILAN E HIJO S.A.
BRANDSEN 3461
V. DOMINICO C.P. 1874
ENVIOS AL INTERIOR



▶ El taller de García Bes, artista recién fallecido. Sus tapices tienen motivos folklóricos e indígenas.



▲ Feria Artesanal de Catamarca. En la foto resalta un puyo tinogasteño, de exquisita factura.

▶ En Santiago del Estero pueden encontrarse al lado del camino tejidos de vivaz colorido.

◀ En los pueblecitos se puede ver trabajar a las tejedoras, que aprendieron su oficio por tradición heredada.





ARTESANIAS

EL TIEMPO, ESE CALLADO TEJEDOR

En América, a la llegada de los europeos se encontraba extendido el arte de tejer, cuyos orígenes se pierden en la noche de los tiempos. En el Noroeste argentino se mantuvo viva a través de los siglos esta artesanía, que ahora recibe impulso vigorizador de la expansión turística. En respuesta al interés de los visitantes, surgen nuevos valores y se crean ferias artesanales.

Por Federico Kirbus





Algunos tapices creados por M. Nanni en Cafayate, población en la cual se han establecido otros varios cultores de este arte milenario que exponen sus obras en excelentes locales.

EL ARTE de hilar y tejer es de los más antiguos que el hombre supo desarrollar para llevarlo, a veces, a notable perfección. En *Egipto* y la *Mesopotamia* asiática se hallaron pruebas de este oficio que se remontan a 5.000 años antes de Jesucristo; pero fue naturalmente el tiempo mismo el que enseñó al hombre que además de las prendas comunes y netamente utilitarias, elaboradas allí a partir del algodón vegetal, era posible producir, inclusive, tejidos de adorno, tapices y alfombras.

Aunque ni remotamente tan añeja como en aquellas cunas de la civilización, la *tejeduría* tiene también en nuestro país una antigüedad que puede medirse en por lo menos un milenio, si no más. Una exposición sumamente instructiva organizada a mediados de 1978 por el *Instituto Nacional de Antropología* en Buenos Aires llevaba precisamente este nombre:

"1000 Años de Tejeduría en la Argentina". Pero si este arte es más joven aquí, no debe perderse tampoco de vista que también el hombre americano lo es, en relación con el de *África* o de *Asia*.

La distancia, y su secuela, la incomunicación, hicieron que en nuestro continente la técnica de tejer tomara por rumbos distintos que en otras partes. En primer lugar, por la materia prima que se empleaba y que no era aquel algodón egipcio sino el ágave sisalana como única fibra vegetal y la lana proveniente de los auquénidos americanos. En *Perú*, en cambio, parece haberse conocido y utilizado una variante del algodón vegetal.

Con todo, las telas producidas por el largo y tedioso método del hilado y tejido en telares, fueron siempre intrínsecamente caras y, así, su empleo se reservaba para fines muy especiales. El "traje de todos los días" si-

guió siendo, en mayor o menor medida, la piel lanuda del animal; y en todo caso quien llegaba a tener un poncho u otra prenda (tal vez, como obsequio de bodas) continuaba usando la misma pieza durante el resto de su vida.

● BREVE AUGE DEL ALGODÓN

Tal era la situación en el *Tucumán* (aquel *Tucumán* gigantesco de la Conquista, que abarcaba lo que hoy es el *Noroeste argentino* y parte de *Bolivia*) al arribo de los primeros españoles. Se hilaba, se tejía, sí, pero usando lana animal. Recién *Hernán Mejía de Miraval*, compañero de aquel recio varón llamado *Francisco de Aguirre*, trajo en 1557 de *Santiago de la Nueva Extremadura* a esta otra *Santiago*, aquende los *Andes*, la del *Estero*, las primeras modestas semillas de algodón que, sembradas y cultivadas con cariño,

pronto se transformarían en una verdadera cornucopia para los flamantes colonos tucumanos.

En efecto, al poco tiempo comenzó la exportación del producto tanto al *Perú* como al *Altiplano*. *Hacia fines del siglo XVI el Tucumán exportaba a la repentinamente enriquecida Potosí, algodón por valor de 100.000 pesos plata anuales*. ¡Y plata por cierto no les faltaba a los potosinos!

Pero algo imprevisible revirtió este auspicioso comienzo: la extinción de los indios de encomienda y la falta de brazos para la cosecha hizo que la producción disminuyera rápidamente, a la vez que comenzaba la difusión de la oveja y el aprovechamiento de su lana, más suave y más fácil de elaborar que la de llamas, alpacas y guanacos.

Pese a todos estos altibajos, el arte de tejer propiamente dicho no se vio mayormente afectado y seguía como la más perenne expresión de una delicada manualidad femenina, tal como lo continúa siendo hasta nuestros días en vastas áreas del *Noroeste*. Pero claro: ahora ya no para satisfacer las necesidades del uso personal, sino como expresión artística.

● ARTESANOS Y ARTISTAS

El turista no tardará en advertir dos tendencias claramente definidas: la *tejeduría artesanal*, practicada a la usanza de los antiguos, y la *artística*, ejecutada con métodos no tan rudimentarios y no ya destinada a agradar sino a atrapar, a cautivar al forastero.

Del mismo modo resulta característico cómo en determinadas comarcas, a veces tan solo pueblos, se perfeccionan ciertos tipos de tejidos en los cuales los motivos, los colores y, desde luego, la técnica de la elaboración se encauzan en carriles sui géneris.

Hoy en día no hay turista que sea capaz de realizar un

aje por el *Noroeste* sin de-
nerse, por lo menos una
z, con una expresión casi
empre nostálgica, frente a
s atrayentes *pullos, tapi-*
es, colchas, fajas o simples
lilas, lisas o cardadas.

No son los productos de
actualidad iguales en todo
los tejidos tradicionales.
'o sólo los motivos han va-
ado (en parte), *sino funda-*
mentalmente los colores,
ue por haber sido sustitui-
os los colorantes naturales
or las tinturas anilínicas tie-
en actualmente un colorido
ucho más vivo (y si más
colorinche", ¿por qué no
ambién más atrayente para
a vista?).

CENTROS DE TEJEDURIA

En nuestro *Noroeste* se
han conservado, y en parte
desarrollado, varios polos
del arte tejeduril, algunas
veces acertadamente alen-
tados y subsidiados por los
gobiernos provinciales.

Salta es tal vez la provin-
cia donde no sólo más se fo-
menta el arte de tejer sino
donde mejor se ha conserva-
do y donde, a la vez, más
nuevos talentos surgieron en
los últimos tiempos.

En la capital provincial
misma, la *ciudad de las 20*
iglesias, funciona una *Es-*
cuela de Manualidades. Los
ponchos de Güemes, color
borravino, son tan sólo uno
de los diversos productos
que allí se crean en los tela-
res, con tanta habilidad co-
mo ingenio. Es igualmente
recomendable visitar el *Mer-*
cado Artesanal, situado en
San Martín 2555, donde la
variedad de objetos expues-
tos y en venta, además de te-
las abarca creaciones en *ce-*
rámica, *tallas en madera* y
artesánias en metal.

En *Salta* encontramos
también, en la vecindad del
nuevo *Museo Arqueológico*,
el taller del recientemente
fallecido *García Bes*, quien
con su estilo particular trata-
ba de expresar en sus tapi-
ces episodios del folklore
autóctono; su hijo continúa
ahora a la cabeza del *atelier*.
Una sucursal de la *Escue-*

la *Provincial de Manualida-*
des hallamos también en
Cafayate, donde de paso se
han establecido otros crea-
dores artísticos de tapices
con salones de exposición
modernos, bien instalados e
iluminados y donde los tapi-
ces con motivos indígenas
lucen ventajosamente. Sin
embargo, tapices con moti-
vos netamente arqueológi-
cos, de textura más gruesa y
en los que se reflejan *petro-*
glifos y *pictografías* de la zo-
na, pueden admirarse mejor
en el *Museo de Arqueología*
Calchaquí, Colón 191.

En *Catamarca* encontra-
mos tales centros de este arte
milenario en *Belén*, donde
nacen mantas preferente-
mente cardadas y de colores
naturales *beige* y *marrón*; en
Santa María (tapices con
motivos de *cactáceas*) y en
Tinogasta, donde se tejen
los famosos *pullos* o *puyos*
negros, con grandes *flores*
rojas bordadas artísticamen-
te.

San Fernando del Valle
de Catamarca cuenta con
una gran *Feria Artesanal*,
que resulta muy recomenda-
ble visitar. Allí, en un amplio
local situado no lejos de la
estación de servicio del *Au-*
tomóvil Club Argentino, pue-
den compararse gustos, cali-
dades y precios de produc-
tos provenientes de toda la
provincia.

No dejemos de mencio-
nar otro centro del arte de
tejer situado al sur de *San-*
tiago del Estero, sobre la ru-
ta nacional N° 9, en la zona
de *Arraca* y *Silipica*, así co-
mo la vasta variedad de pro-
ductos manufacturados, aquí
sí, preferentemente *con lana*
de llamas y *alpacas*, en la
provincia de *Jujuy*, particu-
larmente a lo largo de la
Quebrada de Humahuaca.

La elección, estimado lec-
tor, queda naturalmente a su
criterio personal. Pero no ol-
vide, al regresar a casa, que
la lana natural es blanco pre-
ferido de las pollitas. Hay
que cuidar permanentemen-
te que esta dañina mariposa
nocturna no destruya des-
piadadamente lo que tanto
dinero nos costó y tanta sa-
tisfacción nos brinda ●

ALAMBRADOS

DESDE 1890 EN LA INDUSTRIA DEL ALAMBRE TEJIDO



PRECIO SUGERIDO DESDE
\$ 36.000 EL METRO LINEAL

TRABAJOS PARA LA INDUSTRIA E INSTITUCIONES DEPORTIVAS

- o CERCAMIENTOS
EN GENERAL
- o PORTONES
- o POSTES DE HORMIGON
PLANTA INDUSTRIAL
FRERS Y LOLOIR
CASTELAR



FABRICANTE

VALENTIN QUILLAMÓN

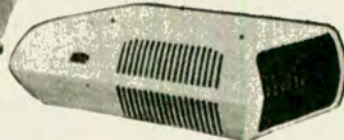
BELGRANO 123,
14° PISO - OF. 3
1704 RAMOS MEJIA
PROV. DE BS. AS.
TEL. 858-0067
854-9417

PARA CASAS RODANTES Y MOTOR HOMES ACCESORIOS



HELADERAS
3 opciones: de gas
12 V. 220 V.

YAMAHA
generadores 220 - 12 V Para casas rodantes
Motor HOMES etc. Desde 0,4 a 2,2 K.V.A.
ACONDICIONADORES
de aire frío - calor fácil colocación



HELADERAS
portátiles 12 V
se conectan
en el
encendedor
del automóvil



ENGANCHES
para remolque de casas rodantes
Trailers, lanchas etc. Un modelo para
cada marca de auto; listos para colocar

INODOROS
tipo náutico con
motor desintegrador
12 V o de palanca Tanques asépticos
75 litros

ENVIOS AL INTERIOR

Además todo lo necesario para el confort
de su rodante, calefones ventanas, bombas 12 V
Desde \$ 150.000.- etc.

Avda. Maipú 742 VICENTE LOPEZ
(1638) TE: 795-3503/4335



AQUI NOSOTRAS

PROBLEMA Y SOLUCIÓN



Aunque ya se ha dicho todo sobre el cabello, ¿conoce usted el suyo? Descubra el problema y la solución.

PROBLEMA	ASPECTO	QUE HACER
<i>Muy seco y sin vida:</i> generalmente por decoloraciones prolongadas.	Aspero y difícil de peinar.	Lavarlo con <i>Shampoo</i> para cabellos secos. Usar <i>spray</i> muy suave y sacarlo por las noches con cepillo.
<i>Muy grasos.</i>	Se unen en mechchas, a veces se advierte prurito del cuero cabelludo.	<i>Shampoo</i> para cabellos grasos o anticaspa. Vigile su hígado.
<i>Muy finos y livianos.</i>	Difíciles de peinar. Aspecto chato.	Mantenerlos cortos. Usar revitalizantes.
<i>Eléctricos:</i> sensibles a las variaciones del tiempo.	"Siguen al peine" y se hacen muy difíciles de peinar.	No cepillar. <i>Shampoo</i> normal y revitalizantes.
<i>Muy crespos:</i> actualmente de moda.	Rebeldes. La humedad acentúa el rizado.	Cepillar poco. El buen corte es fundamental.
<i>Con caspa.</i>	Después del lavado la caspa se acentúa.	Cepillar antes de lavar. <i>Shampoo</i> anticaspa.

La merluza, tan poco apreciada por los argentinos, es uno de los pescados más caros en Europa, donde se consume congelado, dado que se encuentra, casi exclusivamente, en nuestras costas atlánticas. Su abundante pesca, lo hace barato y quizá por eso se lo considere como la Cenicienta de nuestros mares y las amas de casa lo eligen sólo cuando sus monederos están semiagotados, sin recordar que, como la Cenicienta del cuento, encierra muchísimas cualidades.

Las bondades de la merluza están dadas principalmente por su bajo nivel calórico y su gran contenido en ácidos grasos polisaturados, valiosísimos para combatir la acumulación de colesterol; además, gran cantidad de proteínas de elevada calidad, vitaminas A, D, B y Niacina, conocida como ácido

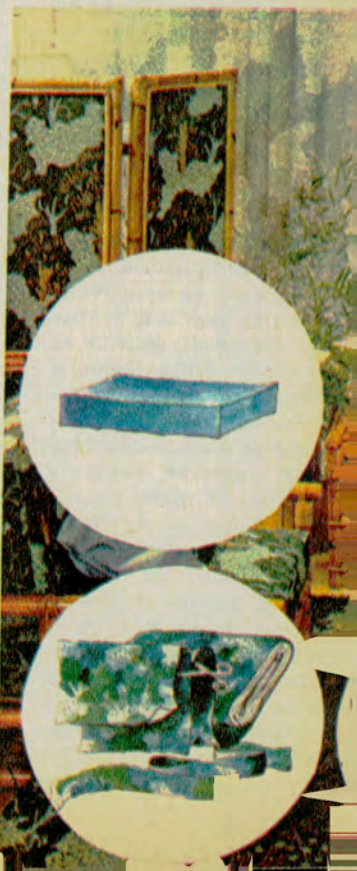
HECHO CON SUS

Con hilo, aguja y un poco de fantasía, podemos fabricar unos lindos almohadones para los sillones del jardín o el balcón o, ¿por qué no? para el living; el caso es elegir la tela apropiada.

—Hagamos cortar un trozo de goma pluma de 15 cm de espesor, a la medida exacta de cada almohadón.

—Cortar sobre la tela dos rectángulos del tamaño del almohadón más 1 cm para costura y una tira de 17 cm de ancho por el contorno total.

—Cosar las partes, dejando un lado abierto donde se coloca un cierre automático para poder sacarlo en cualquier momento.



CENICIENTA



nutritivas, su sabor es delicioso y tiene pocas espinas, y para que usted salga un poco de los consabidos filetes, ¿por qué no ensaya esta merluza al horno?

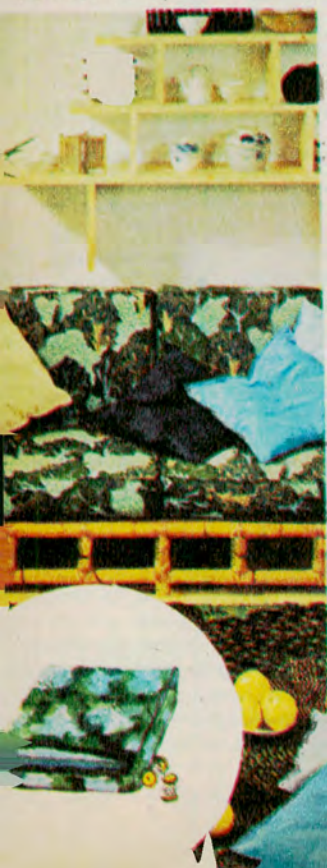
Colocar la merluza en una fuente de horno, rociarla con el jugo de 1 limón, un buen puñado de perejil picado, 1 vaso de vino blanco, sal, pimienta y aceite y llevar a horno caliente durante 10 minutos. Mientras tanto, en una cacerolita derretir 50 g de manteca y saltear 1 latita de champiñones cortados por la mitad; agregar el jugo de los champiñones, 1 pizca de sal y pimienta y 1 taza de caldo de verduras (1 cubito) y hervir fuerte 3 minutos. Retirar del fuego y agregar 1 cucharada de mostaza. Rociar con esta preparación el pescado y hornear.

Servir en la misma fuente. Acompañar con vino blanco tipo Riesling.

nicotínico o factor vitamínico PP. Como todos los pescados, es riquísimo en fósforo

asimilable, tan útil para nutrir el cerebro. Además de estas virtudes

MANOS



ANGÉLICA...

Muchas veces hemos visto en nuestros campos a la *Angélica* y hemos pensado que es un yuyo inservible, sin saber que durante el medioevo se la consideraba el mejor antídoto contra la peste y ya figuraba en el libro de *Galeno* con esta aclaración: "el que mastique la raíz de la *Angélica* llegará a los 123 años". No sabemos en qué se basaba este cálculo tan preciso, pero, por las dudas, es bueno que la conozcamos. Es una planta con flores en umbrela de color blanco verdoso y olor agradable, que crece en los lugares húmedos y sombríos. Sus semillas son oscuras, casi negras y, al igual que sus raíces, se usan en infusión contra el catarro y como estimulante del aparato digestivo.

Según *Galeno*, deben recogerse en primavera, pero a nosotras, para estar seguras, nos conviene recurrir a una herboristería.



TROFEOS MEDALLAS

Desc. Socios ACA 10 %



Envío al interior

Platería Cangallo

PLATEADOS Y RESTAURACION DE PIEZAS EN PLATA Y METALES

CANGALLO 1293 CAP. FED. TEL. 35-6121/8941

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR

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



Construida en madera cepilada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin pisc. 3 x 3 m.

Preco del día • En Fábrica \$ 950.000.-

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3, \$1.250.000.-

3 x 4, \$1.200.000.- 4 x 4, \$1.500.000.- 5 x 5, \$1.850.000.-

Pieza 3x3 cocina 2x2 y porch \$2.150.000.-

Hay otros modelos. Envíos al interior.

ANEXO: cerco para obras

DISEÑOS Y TEXTOS REGISTRADOS

Solicite catálogo • Visite la fábrica

Av. CABILDO 4460 Bs As Tel 70 0803

PEDICUROS

CIA. **Silow**

ESPECIALIDADES PARA LOS PIES

MEDIAS ELASTICAS Importadas

y de Industria Argentina

CANGALLO 1714 Tel. 40-9070

ANTES DE LA PRIMAVERA



A todas nos encanta un jardín florido en primavera pero no podemos pretender ese espectáculo sino comenzamos a trabajar un poco; entonces ya es hora de comenzar a sembrar las semillas o comprar las pequeñas plantitas que, cuando la naturaleza despierte de pronto, llenen de color los rincones del jardín o del balcón, que ahora parecen sumidos en el sopor del invierno.

Los almácigos se preparan en cajones con 10 cm de tierra. Si el destino es el balcón, plantar en las macetas definitivas.

Aprovechemos los meses de julio y agosto para sembrar:

Arvejas: Semillas o plantitas, a medida que van creciendo poner tutores para que se enrosquen.



Petunias, zinias y clavelinas: El almácigo se prepara en agosto en un lugar reparado y en octubre se trasplantan al aire libre o cambiar de lugar las macetas.

Conejitos: semillas o plantas, directamente en un lugar soleado.

Tacos de reina: directamente junto a una pared soleada.

Como consejos adicionales le diré que cuando compre plantas hechas fíjese que sean sanas y fuertes. La tierra debe estar removida y abonada. Riegue diariamente pero muy poco, es mejor hacerlo de día mientras haga frío.

Ya ve que no es mucho trabajo, ¿verdad?, y la satisfacción de verlas florecer compensará cualquier esfuerzo.

CONSEJOS

—Si las copas han perdido brillo, pase un trapo embebido en vinagre, copa por copa, y no sólo recuperarán el brillo, sino que parecerán como recién compradas.

—Frotando un algodón con sal sobre un objeto de hierro oxidado, volverá a relucir nuevamente, eliminándose su aparente deterioro.

—Los mármoles quedarán relucientes si echa directamente sobre ellos

alcohol de quemar y frota enérgicamente con un trapo de lana; además, se mantendrán limpios por más tiempo.

—Otra vez el alcohol de quemar, pero ahora para limpiar los vidrios de las ventanas: no sólo los desengrasará, sino que además evitará la condensación cuando la temperatura exterior sea muy fría.

SEGURO Y FELIZ



El nuevo bebé que se incorpora a la casa, despierta en el primogénito una crisis de celos, a veces evidente y ruidosa y otras sorda y angustiante. Además, la llegada

del hermanito provoca ciertos cambios en el ritmo hogareño y el niño observa que el recién llegado no sólo debe compartir con él el espacio sino también su ración de

amor, y esto, naturalmente, le hace sentir un terrible miedo de haber perdido el amor de los padres.

Muchos niños viven la penosa fantasía de creer que si han traído a la casa otro niño es porque no estaban contentos con él. Si los padres toman actitudes severas al respecto, sólo conseguirán afirmar sus suposiciones.

Los padres deben tomar conciencia de que estas crisis se resuelven más o menos rápidamente y son hechos normales que corresponden al desarrollo psicológico del niño; por lo tanto, lo único que pueden hacer es adoptar actitudes que lo hagan sentir querido igual que antes, sin inducirlo, si él no lo acepta de entrada, cosa que muchas veces ocurre, a colaborar en la protección y cuidado del hermanito, pues esto lo llevaría a creer que por ser el mayor ha perdido definitivamente el lugar que lo hacía sentir seguro y feliz.



Tricks

Para completar un juvenil atuendo invernal, ¿qué mejor que una boina vasca, con un ramito al costado? Sobre todo, porque este año está de última moda y nos encantará usarla.

La ejecución es muy simple, basta una madeja de lana de 3 hebras y una aguja de crochet N° 3.

Es conveniente dibujar el disco en un papel, para poder ir tomando la medida. Hacer una cadena de 5 puntos y cerrar en redondo: dentro del agujero tejer 10 medias varetas e ir aumentando paulatinamente, siempre en media vareta, hasta obtener un disco perfectamente chato; proseguir sin aumentar durante 4 vueltas más y disminuir 1 punto cada 4, durante 5 vueltas. Terminar con 2 vueltas de medio punto.

Coser un ramito o una mariposa en un costado y listo.

BOINA VASCA



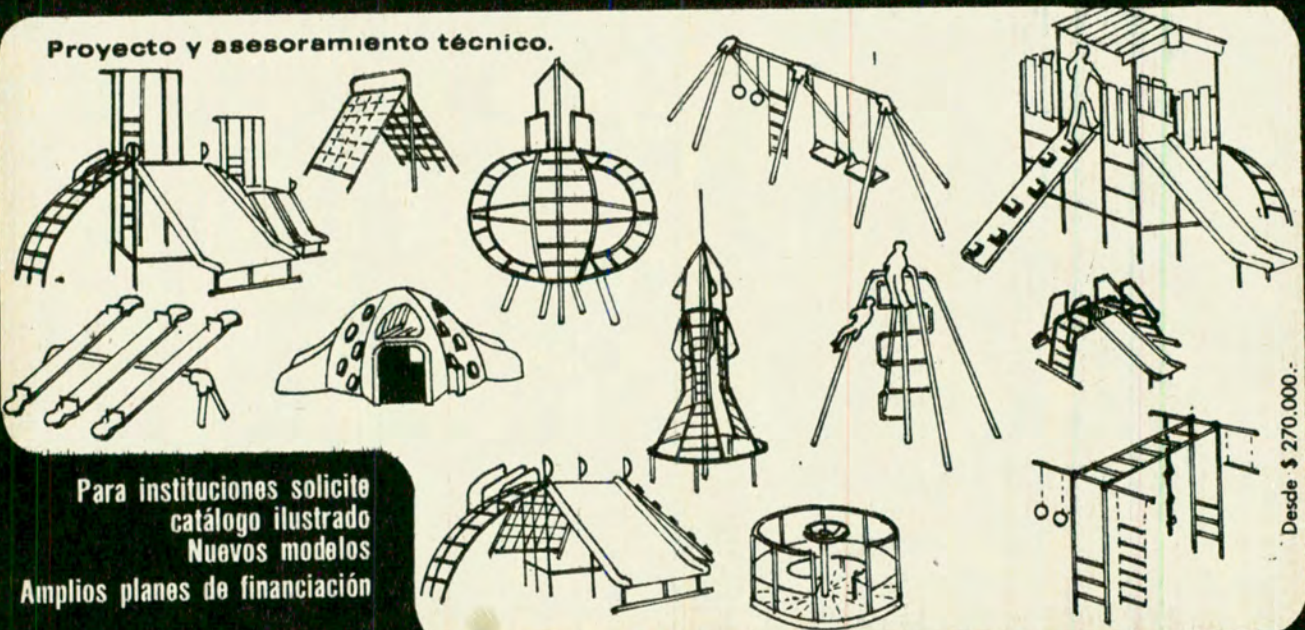
Puerta Norte

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

PARA EQUIPAMIENTOS DE
 JARDIN DE INFANTES

COLEGIOS CLUBS
 PLAZAS Y EDIFICIOS

Proyecto y asesoramiento técnico.



Para instituciones solicite
 catálogo ilustrado
 Nuevos modelos
 Amplios planes de financiación

Envíos al interior.

Desde \$ 270.000.-

ITINERARIOS PATAGONICOS
**SAN CARLOS
DE BARILOCHE-
LAGO STEFFEN**

Por FERMIN LUQUE



Una carpa junto al Steffer

Vista del
lago (abajo),
con su
entorno
de altas
montañas.





alza el encanto agreste del paisaje.



Poco más de 30 kilómetros separan a San Carlos de Bariloche del lago Steffen, meta ideal para una excursión, con almuerzo incluido. En este lago, de escarpada ribera, además de disfrutar de la agreste belleza de un hermoso paraje cordillerano, tendremos la oportunidad de intentar la pesca de alguna acrobática trucha.

MI CUÑADO León piensa que es un gran pescador, frustrado por la necesidad de ganarse la vida en una oficina. Desde el vigésimo piso de la Avenida Leandro N. Alem, alucinado por el calor de diciembre, advina reflejos de truchas y salmones en el río contaminado. Luego, mientras alista sus *reels* y cucharas favoritas, sueña que al regreso de esas vacaciones, una magnífica arco iris reemplazará, embalsamada, al valioso Quinquela Martín colgado en el living. Mi otro cuñado, Guillermo, no tiene esas preocupaciones. En cambio, este enero último, en su segunda visita a Bariloche, esperaba conocer algo nuevo, distinto, y por supuesto, no menos hermoso que lo admirado hasta entonces. Y como yo, gracias a las notas publicadas en *Autoclub*, he sacado patente de conocedor, me pusieron en el brete de llevarlos a un lugar, cercano a nuestra *capital de los lagos del sur*, que los satisficiera a ambos. Además, había que estar de regreso en el día e ir acompañados con las familias.

Un corderito al asador serían mis honorarios. Pienso que los gané honradamente llevándolos al lago Steffen.

● **LA RUTA 258**

Para ello recorrí, una vez más (y nunca me aburriré ese bello camino) la *Ruta 258*, que partiendo de San



Carlos de Bariloche costea, por un excelente pavimento, los lagos Gutiérrez, Mascardi y Guillermo. Son 12 kilómetros hasta el Gutiérrez, 25 hasta Villa Mascardi, y 23 hasta la salida del camino al lago Steffen.

Según los mapas, el Steffen está a solamente 9 kilómetros de ese camino. No miente la cartografía. Pero, ¡cuidado con esos 9 kilómetros! El primero es en el llano. Lo hemos transitado —años atrás— en tiempo de seca y sobre un colchón de tierra que se levantaba a nuestro paso y por momentos nos envolvía. Afortunadamente, este enero, cuando realizamos nuestra excursión, una lluviecita reciente había asentado el polvo.

Recorrimos así rápidamente el tramo inicial y, hasta entonces, parecía imprecidente el cartel, colocado al comienzo del camino, que prohíbe la bajada al lago después de las 18 horas. Enseguida comprobaríamos la prudencia de ese aviso. El

llano fue reemplazado por fuertes pendientes, en suelo pedregoso. Desde una de ellas, la más prolongada, se atisbaba, entre la tupida vegetación, el espejo de agua que buscábamos.

● CON LA SERENIDAD SUFICIENTE

Es un hermosísimo espectáculo el del lago, allá abajo, si se tiene la serenidad suficiente para contemplarlo al borde de un rocoso barranco, con el auto a 45 grados de inclinación.

Después de esa fugaz visión, dos o tres kilómetros más con fuertes bajadas, nos condujeron hasta las tranquilas aguas del Steffen. Tranquilas quedaron también las señoras, una vez que la admirativa contemplación de las orillas arboladas les hizo olvidar los anticipados temores de un regreso con empinadas subidas. Era temprano todavía. El sol se hacía rogar y una casi imperceptible llovizna

nos acompañó en la ineludible visita al guardaparque. Rápidamente obtuvimos el permiso correspondiente para acampar en el lugar elegido. El entorno, agreste y apacible, mostraba una prolongada costa, de suaves ondulaciones, con césped natural y altos árboles, a cuya sombra, espaciadamente y según sus preferencias, habían acampado varias familias.

● UN ESPERANZADO PESCADOR

Mientras juntábamos la leña, que es allí abundante, el cuñado pescador pudo averiguar que una lancha con motor se alquilaba para practicar *trolling*. Un grupo de acampantes le dio, además, los datos esperados: *la tarde anterior habían sacado nueve truchas*. Las encargadas de cocinarlas dieron fe. León quedó muy inquieto y, caña en ristre, decidió partir enseguida.

Mi otro cuñado iba a acompañarlo en la lancha; sin caña pero con los ojos bien abiertos. Yo, ante la expectativa familiar, debía encargarme de los honorarios pactados, léase asar el corderito. La lancha, con los esperanzados pescadores, pasó frente a nosotros y fue saludada con alborozo. Minutos después se perdió de vista, al entrar, detrás de un cerro, en un brazo del Steffen que se dirige hacia el extremo occidental del lago.

● UNA TRUCHA CON EXPLICACIONES

Tres horas más tarde, cuando ya las costillitas estaban bien doradas y habíamos dado cuenta de algunos preliminares, regresaron los navegantes. Una bien nutrida trucha marrón era el premio a sus desvelos. León la contemplaba feliz, aunque, evidentemente, su tamaño no era como para desplazar al *Quinquela* colgado en el living.

Claro que los pescadores tienen siempre explicaciones que darnos: así, nos dijeron

que el Steffen, conocido anteriormente por su riqueza ictícola, hoy está casi agotado de peces. Y que éstos se encuentran en otro lago muy cercano, el Martín, que prácticamente continúa al primero, cerca ya de la cordillera y la frontera.

● EL REGRESO

Pasamos todos un día muy agradable, con sol desde el mediodía y algunos descansamos y otros pasearon largamente por el bosque y las orillas, cuando ya no quedaron rastros del cordero. A la tardecita se inició el regreso, en el que un incidente nos trajo alguna inquietud, finalmente superada. Ocurrió que un veraneante, que se nos había anticipado, tuvo la mala suerte de que se le desprendieran unos bulones del tren delantero de su automóvil, con el que regresaba desde *Ushuaia*. El coche y la lancha que arrastraba quedaron obstruyendo el camino, que no daba paso para nuestros vehículos. Se había pedido auxilio a Bariloche, distante 70 kilómetros, pero la proximidad de la noche aumentaba nuestra incertidumbre. Sobre todo por las familias que nos acompañaban. Hay una hostería en el lago Steffen, pero tenía todas las habitaciones ocupadas. (Los precios son algo superiores a los de Bariloche.)

Pero antes de que llegáramos a inquietarnos seriamente, la oportuna intervención del guardaparque nos devolvió la tranquilidad: por radio pudo él comunicarse con la Estación de Servicio del Automóvil Club Argentino de San Carlos de Bariloche, donde se le informó que el pedido de auxilio había llegado y que estaba en marcha. Así pasamos en el camino, al borde de un monte natural de variadas especies autóctonas, nuestra última hora junto al lago Steffen. Una vez despejada la ruta, regresamos a Bariloche con luz todavía, contentos con nuestra excursión y nuestro trofeo de pesca. ●



ACA CUOTAS SOCIALES

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

LETRA NUEVA

DESTRUYAN AL PLANETA TIERRA,
por Carlos A. González Fernández, Editorial Salaxia, 288 páginas.

La agónica situación del nombre actual frente al cosmos y el silencio aterrador que muchas veces encuentra ante sus propios interrogantes, al claudicar valores y creencias que hacen y hacían a la propia existencia humana, es el punto de partida de esta novela de ciencia ficción que se inscribe dentro de las más originales que han salido de la pluma de un autor de habla castellana.

Es este el mérito fundamental —pero no el único— de Carlos A. González Fernández, que ya nos diera anteriormente prueba de su talento literario en otra novela: "1998: Decisión Suprema", que fuera editada en nuestro país en 1970, por EMECE. En la que ahora nos ocupa, desfilan como en un fresco, la grandeza y miseria del hombre enfrentado a su propio vivir, en un tiempo en que los avances científicos y tecnológicos pueden cancelar vivencias y sentimientos que hacen a la esencia de la condición humana. Porque de eso trata, precisamente, la novela: preservar esa condición humana dentro de un argumento en que la desintegración del planeta tierra es una posibilidad cierta y se entretajan historias que rescatan lo mejor que tiene el ser humano: el amor que todo lo trasciende y justifica.

Estamos pues en presencia de una obra de sólidos méritos que, no dudamos, será del agrado de todos aquellos a quienes preocupa el destino del género humano. R.A.

FRANCISCO P. MORENO,
Arquetipo de argentinidad,
por Aquiles D. Igoibone.
Editorial Plus Ultra,
415 páginas.

A fines de 1979 apareció esta estupenda biografía de Francisco Pascasio Moreno, quien, como señala el subtítulo de la obra, fue y seguirá siendo un "arquetipo de argentinidad". En el año del Centenario de la Conquista del Desierto, convenía la visión en forma paralela, de ambos procesos de ocupación de los extensos territorios de nues-

tro sur argentino, los que no fueron conquistados sólo por la fuerza de las armas. Roca y Moreno compartieron un mismo ideal: "Uno fue grande en la acción militar y como gobernante prudente y sabio. El otro fue el explorador que realizó una fecunda labor científica, social y cultural". Exploró las zonas australes de nuestro territorio, arrancó multitud de secretos de la pampa y de la Patagonia, recorrió el velo de leyendas y misterios y bautizó ríos, montañas y lagos, todo ello en medio de continuos peligros.

El libro que comentamos refiere paso a paso, la infancia y formación de Francisco P. Moreno, la historia de sus expediciones científicas en la región austral, sus distintos viajes de exploración, sus estudios antropológicos y rescata su fervor por las ciencias en general; la cuestión de límites entre Argentina y Chile, la ley sobre la organización y administración de los parques nacionales y sus sueños de precursor.

Esta destacada figura del 80, llenó una época de nuestra historia científica. Por ello, con toda justicia, ha sido señalado como uno de los más genuinos "héroes civiles de nuestra patria" A.G.S.

"Historia de Mendoza",
por Pedro Santos Martínez
y colaboradores.
Editorial Plus
Ultra, 358 páginas.

Obra concebida en equipo, por relevantes especialistas, esta "Historia de Mendoza" es un aporte original a la bibliografía de la progresista provincia, pues en ella se ensaya una metodología novedosa para integrar un panorama completo. Así se contemplan, además de los aspectos políticos, los educativos, culturales, gremiales, económicos y otros temas de interés general, y se agrega la historia de las villas y ciudades de Mendoza. Por ello, su lectura será provechosa no sólo a quienes deban frecuentar sus páginas con fines de estudio, sino también a todos los viajeros curiosos que deseen conocer un poco más la provincia cuyana, para disfrutar mejor una próxima visita a esa región que cobija tantos testimonios de la acción sanmartiniana. M.D.G.

LIBROS RECIBIDOS

- EL DOBERMANN.* Por Fred Curnoww-Jean Faulks. Ediciones Lidiun. Año 1979; 193 páginas.
- BIBLIOGRAFIA SOBRE EL CANAL BEAGLE.* Por el Profesor Nicolás Matijevic. Departamento de Ciencias Sociales. UNS. Centro de Documentación Patagónica. Año 1979; 40 páginas.
- LAS REDUCCIONES GUARANITICAS.* Por Ana María Galileano. Ediciones Culturales Argentinas. Año 1979; 100 páginas.
- DICCIONARIO DE VOCES Y EXPRESIONES ARGENTINAS.* Por Félix Coluccio. Editorial Plus Ultra. Año 1979; 223 páginas.
- LA MASCARA EN EL MUNDO.* Por Carmelo G. Valente. Ediciones Crisol. Año 1978; 147 páginas.
- LA ENERGIA NUCLEAR.* Por Jules Gueron. Librería Editorial El Ateneo. Año 1979; 144 páginas.
- LA NUEVA ACUPUNTURA.* Por el Dr. Frank R. Bahr. Ediciones Lidiun. Año 1979; 131 páginas.
- EL HOMBRE Y SU PERRO.* Por Héctor Tocagni. Ediciones Lidiun. Año 1979; 136 páginas.
- LA MUJER Y SU PERRO.* Por Héctor Tocagni. Ediciones Lidiun. Año 1979; 109 páginas.
- GUIA DE CURSOS E INSTITUCIONES EDUCATIVAS.* Por el Centro de Investigaciones para la Educación. Año 1980; 72 páginas.
- HOMBRES SIN PIEDAD.* Por José Mauro de Vasconcelos. Librería Editorial El Ateneo, Año 1979; 131 páginas.
- INTRODUCCION A LAS RELACIONES INTERNACIONALES.* Por Theodore A. Coulombis-James H. Wolfe. Editorial Troquel. Año 1979; 459 páginas.
- EL PARIENTE DE TODOS LOS POBRES.* (Siervo de Dios, don Artermides Zatti. Hermano coadjutor Salesiano). Por Enzo Bianco. S. D. B. Instituto Salesiano de Artes Gráficas. Año 1980; 47 páginas.

Alpina

HAGA USTED MISMO
SU CASA
"ALPINA"



"KIT" COMPLETO DE ARMADO RAPIDO.
SISTEMA AMERICANO. De fácil armado. Totalmente de madera, con techos de aluminio decorativo doble cresta - MANUAL DE INSTRUCCIONES para montaje - Equipo de herramientas necesarias

Enviamos al interior.

• Planta baja: living, cocina y baño, 5,25 x 4,50 m. Planta alta dormitorios, 5,25 x 2,50 m. Alero: 0,75 x 4,50 m - 4 ventanas - 2 escaleras - 2 puertas - Modelo Alpina 42 m² PRECIO EN FABRICA AL 1-6-80 \$ 16.500.000.- Modelo Alpina Familiar 63 m² - Planta baja 6,00 m x 5,00 m - Planta alta 6,75 m x 3,50 m - 2 aleros 0,75 x 5 m. Precio en fábrica al 1-6-80 \$ 21.000.000.- Socios de ACA, descuento 3 %.

FABRICA EXPOSICION Y VENTAS FRENCH 1364,
MORON (1708) Bs. As. - Tel. 628-4722/5865.



RALLIES

CUANTO MÁS DIFÍCIL, MEJOR

El rally Vuelta a la América del Sur sirvió para catapultar esta modalidad en la Argentina. Ahora, en vísperas de la primera carrera con puntaje para el campeonato mundial, creemos oportuno explicar cómo se corren estas pruebas, que se disputan sobre caminos secundarios, ásperos.

46 autoclub





LA MAYORIA de las actividades humanas están sujetas a un permanente proceso de cambio, de adaptación, de modernización; en última instancia, de acomodamiento a las nuevas circunstancias que el mundo ofrece al desarrollo de esa determinada actividad.

Lo que ayer fue considerado lo mejor, mañana puede ser superado y reemplazado por una nueva forma, que tal vez no sea comprendida inicialmente, pero que si realmente responde a una necesidad, terminará co-

brando vigencia hasta imponerse sobre las antiguas costumbres.

Tal fue lo ocurrido con uno de los capítulos más gloriosos del automovilismo deportivo argentino: el de las carreras en ruta. Nacidas prácticamente el mismo día que hubo dos automóviles en condiciones de confrontar potencia y velocidad, fueron tomando cada vez más importancia, hasta convertirse en determinado momento en una pasión popular tan arraigada como el fútbol, con hinchadas tan

polarizadas, en torno de un grupo de nombres y de marcas, como pueden ser las que unen y separan a los fanáticos de River y Boca.

Pero el cambio se produjo, inexorablemente, acompañado de momentos críticos, de adhesiones y de rechazos, de polémicas, de disensos, de opiniones variadas. Y fue necesario buscar nuevas formas de competir que estuvieran de acuerdo con las nuevas circunstancias. Muchas situaciones propias del país hicieron que la solución adoptada en otras partes del mundo tuviera cabida entre nosotros con considerable demora; y apenas ahora, tras arriesgadas experiencias, pilotos, organizadores, aficionados en general, comienzan a comprender y a valorar la nueva forma de correr por rutas abiertas: el RALLY.

● QUE ES UN RALLY

Un destacado piloto de la especialidad definía, días pasados, la actividad diciendo que es "la única manera efectiva, segura y lógica de poder correr fuera de los autodromos".

En similitud con las viejas competencias de carretera, las iniciales, las que disputaron los pioneros del automovilismo deportivo, *los rallies se corren por caminos duros, difíciles, ajenos a las redes troncales, requeridas hoy en forma permanente por el tránsito de personas y cargas.* Caminos secundarios de tierra, de ripio, huellas, lugares desprovistos de servicios esenciales, que se transforman, de esa manera, en *bancos de prueba de máxima exigencia, tanto para los coches como para los pilotos.* En opinión de los propios participantes de este tipo de carreras, el corredor "tiene fundamentalmente dos competencias: una contra los otros pilotos y la otra, quizás la más importante, contra el medio ambiente". Durante la disputa de un rally, el piloto debe estar dispuesto a encontrarse siem-



pre con algo imprevisto: en la reciente *Vuelta de la Manzana*, de golpe los corredores debieron enfrentarse a la inusual experiencia de manejar sobre la nieve; en la vuelta a la América del Sur tuvieron que conducir de día y de noche, con fríos extremos y con calores agobiantes, por caminos de cornisa o a través de la selva, requiriendo de sí mismos y de las máquinas el máximo esfuerzo de que fueran capaces, y siempre "con el pie a la tabla" y el motor al tope de revoluciones.

Los rallies se transforman así en verdaderas competencias deportivas, recla-

mando del corredor una constante creatividad, un permanente espíritu de improvisación. Pero simultáneamente se constituyen, y en eso radica la trascendencia que las fábricas de automotores les dan a estas carreras, en una de las mayores experiencias para los autos. El usuario común —el hombre que va a trabajar, la señora que lleva los chicos al colegio— tiene que saber que, paralelamente con todas las investigaciones de los ingenieros en las plantas, el auto que está conduciendo, los componentes que está utilizando, *han sido experimentadas, más allá de los*

límites de exigencia a que pueda someterlos en el uso cotidiano. Ese laboratorio de experimentación, más real que el que puede significar cualquier prueba de pista través de modelos supersustituidos, está configurado hoy en los rallies.

● COMO SE CORRE UN RALLY

Quizás una de las cosas que más desorienta a los aficionados al deporte automovilístico es lo referido a la organización de los rallies, a la forma en que se corren y cómo se computan los tiempos, a los nombres con que son denominadas las distintas alternativas de las competencias. Es un tema que asusta a muchos, que ven en ello un inconveniente para su difusión y aceptación masiva. Sin embargo, todo es bastante simple.

Hace pocos años eran escasos quienes conocían la terminología del tenis. Hablar de *game, set, match point* o seguir un tanteador progresivo de 15, 30, 40, parecía cosa de iniciados. Hoy, cualquier pibe de barrio sigue por televisión un match de Vilas o de Clerc adelantándose con su anuncio al del *humpire* del cotejo. Lo mismo ha de ocurrir en poco tiempo con la terminología de los rallies: *primes, enlaces, penalizaciones, twin master, navegante, etcétera*, que en el fondo es una forma distinta de llamar a cosas muy conocidas.

Un rally es básicamente una carrera de automóviles y, como en todas ellas, habrá de ganar aquel que conduzca mejor y más rápido, sujeto, por supuesto, al buen funcionamiento de su coche.

La necesidad de otorgar un máximo de seguridad a corredores y público obliga a establecer reglas cuando la competencia debe transitar zonas pobladas. En esos tramos, generalmente de asfalto, los corredores atraviesan poblaciones, encuentran semáforos, barreras, cruces, señales camineras, etcétera. Son sectores que deben ser

EL CAMPEONATO MUNDIAL

El Campeonato del Mundo de Rallies para Marcas de 1980 está compuesto por 10 pruebas, e incluye por primera vez en la historia del automovilismo una competencia puntuable a ser disputada en América del Sur: el Rally de CODASUR.

Hasta ahora se han disputado ya el de Montecarlo, entre el 19 y el 26 de enero; el de Portugal, del 4 al 9 de marzo; el Safari Rally, en Kenya, entre el 3 y el 7 de abril y recientemente el Rally de Acrópolis, en Grecia, del 24 al 30 de mayo.

La próxima competencia es el Rally de CODASUR, organizado por el Automovil Club Argentino, del 19 al 25 de julio, para proseguir después con el de Nueva Zelanda, del 13 al 17 de setiembre; el de San Remo, entre el 7 y el 11 de octubre; el de Córcega, del 24 al 26 de octubre; el Royal Automobile Club Rally, en Inglaterra del 16 al 20 de noviembre, finalizando del 10 al 14 de diciembre con el Rally de la Costa de Marfil.

Las competencias que integran el campeonato de la CODASUR son el Rally 19 Capitales, disputado en Uruguay, el que organiza el ACA y finalmente el Rally Transchaco, organizado por Paraguay.

La importancia que se da en Europa a este tipo de prueba está dada por el hecho de que el campeonato europeo de la especialidad comprende nada menos que 47 competencias, algunas coincidentes en fecha, lo que da a los pilotos la posibilidad de seleccionar aquellas en las que habrán de competir.

recorridos con máxima prudencia. Para que puedan cumplirse las normas de seguridad, los organizadores establecen para esos tramos un tiempo que suele ser superior al necesario para recorrerlos en condiciones normales. Los pilotos deben cubrir la distancia establecida en un tiempo máximo, pero no pueden llegar antes del tiempo mínimo establecido.

Llegar antes de la hora que le ha sido marcada, al igual que no respetar las normas de tránsito establecidas para todo el recorrido, supone un castigo, una penalización, que en la mayoría de los casos consistirá en sumar tiempo al realizado realmente, aunque también puede ser sancionado con multas en dinero o hasta con la descalificación. Fundamentalmente, estos tramos, denominados en la nueva jerga "enlaces" o "controles horarios", se parecen a las anteriormente denominadas "neutralizaciones", aunque en general suelen ser bastante más largos que éstas, ya que están destinados a conectar los sectores de caminos secundarios en los cuales los corredores podrán desarrollar el máximo de velocidad que sus máquinas puedan entregar.

Arribados al fin de un enlace, los pilotos hacen entrega al control de su carné u hoja de ruta, en la que se les marca la hora de arribo.

Es en los caminos secundarios y difíciles donde surgen algunas diferencias fundamentales. Las autoridades de la prueba marcan para el tramo a recorrer —denominado "prime", o "especial" o "prueba de clasificación" o "tramo de velocidad libre"— un tiempo imposible de cumplir. Este tiempo, denominado "ideal", es sensiblemente menor al que puede emplear para cubrir esa distancia el más rápido de los participantes. Consecuentemente, todo el exceso de tiempo que empleen los corredores en ese tramo se computará como "penalización".

Suponiendo que para una "prueba de clasificación" las autoridades hayan establecido un tiempo "ideal" de 1 hora 20 minutos, el piloto que lo recorra en 1 hora 30 minutos, tendrá una penalización de 10 minutos. Quien lo cubra en 1 hora 32 minutos, tendrá una penalización de 12 minutos. Consecuentemente, al dar a conocer la clasificación se podrá mencionar la "penalización" y ordenar a los corredores en base a ella, o difundir los "tiempos reales", suma del "tiempo ideal" más la "penalización", lo que en el fondo es exactamente lo mismo.

La diferencia puede surgir en caso de que el piloto tenga otras penalizaciones, ocasionadas por faltas durante el tramo entre controles horarios, llegada tarde a un control o alguna otra trasgresión a normas previstas en el reglamento de la prueba, lo que habrá de acrecentar minutos a su tiempo real.

Cada etapa está compuesta de varios sectores en los que se van sucediendo, entre controles horarios, tramos de vinculación o enlace y pruebas de clasificación, debiendo considerarse éstas como pruebas de velocidad dentro de la etapa general. El sistema otorga mayor agilidad a la competencia, al tiempo que permite a los participantes momentos de respiro, dentro de la tensión y concentración a que los somete la prueba.

● NAVEGANTES, TWIN MASTER Y ROAD BOOK

Quizás deberíamos hablar de acompañante o copiloto, de totalizador y de libro de ruta, pero de alguna manera, los términos utilizados tienen en este caso una significación más exacta que las traducciones.

Así, el acompañante, no obstante algunos puntos de contacto, no cumple las mismas funciones que desempeñaba en las antiguas prue-

bas de carretera. Su tarea es bastante más compleja. Lo accidentado de los caminos por los que se circula, la falta de señalización en éstos y la velocidad a la que se transita, obliga a un permanente control sobre los obstáculos que han de encontrarse a medida que se avanza.

Los organizadores deben entregar a cada competidor un libro de ruta o road book, en el que estén indicados puentes, badenes, curvas, lomos, cuevas, bifurcaciones, etcétera. Los corredores, antes de las pruebas, suelen recorrer los caminos para cotejar las indicaciones, perfeccionarlas, hacer sus anotaciones o, lisa y llanamente, confeccionar sus propios libros. Con ese material en la mano, el navegante va adelantando al piloto, con indicación precisa de la distancia a que se encuentra, cuál es el próximo inconveniente a sortear, lo que permite al corredor acomodar el coche, poner el cambio que corresponda, to-

mar, en fin, la precaución necesaria para pasar lo más a fondo posible, sin riesgo de seguir de largo.

Esto, que dicho así parece tan sencillo, entraña una concentración total de piloto y navegante, una compenetración absoluta para que la indicación sea hecha con precisión e interpretada con exactitud. No es lo mismo una curva "dos cruces", que podrá tomarse casi como se viene, que una "cuatro cruces", en la que todas las condiciones de marcha llegan a un punto crítico.

El piloto debe tener siempre tiempo para realizar la maniobra justa.

Caminando a 150 kilómetros por hora, sobre un camino de ripio, más o menos firme, no es lo mismo marcar un badén con agua a 200 metros que un lomo de burro a 100. Y, a veces, todos esos accidentes se presentan uno tras otro, sin solución de continuidad. La mayoría están o deben estar marcados en el road book;

GUARDABARROS

protéjalos
con

GUARDAPLAST

LEGITIMO

DE LA CORROSION, BARRO, HUMEDAD, Etc.
TAMBIEN PARA IMPORTADOS

Infórmese dónde colocan el LEGITIMO GUARDAPLAST
750-5692/5483 - 7 a 15 hs.

MORON: AV. ZEBALLOS 2296 - Tel. 628-6843
MERLO: RUTA 200 N° 1149
ADROGUE: H. YRIGOYEN 1016 - Tel. 242-1072
BAHIA BLANCA: DON BOSCO 884

¡GUARDA...! que no le coloquen otro!
Cap. y G. Bs. As. desde \$ 210.000 (jgo. Comp.)



los que *no lo están*, deben ser descubiertos a tiempo y salvados sin vacilaciones.

El navegante apoya su tarea en el "twin master". Es un odómetro con dos lecturas, una de kilometraje parcial y otra del total recorrido desde el comienzo de la etapa. Al largar, se colocan las dos lecturas a cero. De allí en más, cada vez que se supera un accidente marcado en el road book, se vuelve la lectura parcial a cero, lo que permite calcular con exactitud la distancia hasta el próximo obstáculo. Así, la vista del copiloto salta permanentemente del libro al twin master, de allí a la ruta, para volver al odómetro o al road book, mientras con voz fuerte y clara, va marcando al piloto lo que viene por delante.

Recientemente, un piloto que no pudo recorrer el camino antes de la carrera, logró una excelente colocación, ante el asombro de sus amigos que computaban el desconocimiento del terreno como una "contra" muy grande para sus posibilidades. Sin embargo, el corredor explicó humorísticamente cómo había logrado la hazaña: "Cerré los ojos e hice lo que me dijo el navegante". Sin llegar a ese extremo, la mayoría de los corredores de rally adjudican al copiloto el 50 por ciento del éxito

EL RECORRIDO

El Rally CODASUR-ULTRA MOVIL YPF, que organizado por el ACA dará por primera vez puntaje mundial para una competencia de la especialidad disputada en territorio sudamericano, tendrá seis cabeceras de largada en otros tantos países, transitando por carreteras argentinas hasta converger sobre la ciudad de San Miguel de Tucumán, que será punto de partida y arribo de las cuatro etapas.

La largada inicial se hará en forma simultánea el 19 de julio a las 12 horas desde Buenos Aires, Fray Bentos en Uruguay, Uruguayana en Brasil; Asunción en el Paraguay; Potosí en Bolivia y Caracoles en Chile. Tras estos tramos de concentración, el día 20, también a mediodía, se correrá la primera de las etapas recorriendo dos veces un circuito montañoso próximo a la capital tucumana, que incluye las localidades de San Pablo, Villa Nogueés y Anta Muerta.

La segunda etapa se disputará el 21 de julio a partir de las 6 de la mañana, por Lules, Acherai, El Mollar, Amaicha del Valle, Cafayate, pasando a la provincia de Salta por San Carlos, Cachi, Chicoana, Rosario de Lerma y Cerrillos hasta llegar a la ciudad de Salta, desde donde se regresará por Santa Elena, La Merced, La Viña, Guachipas y El Tala, nuevamente en Tucumán.

Tras un día de descanso, el 23 de julio se correrá la tercera etapa, que partiendo igual que las otras desde San Miguel de Tucumán, pasará por Alpachiri, Andalgalá, Belén, El Eje, Punta de Balasto, Palo Seco, ya en Catamarca Santa María, Amaicha del Valle, Taff del Valle y Acherai, en Tucumán, regresando a la capital provincial.

La cuarta y última etapa se correrá el 24, pasando por Juan B. Alberdi, Las Higuierillas, entrando a Catamarca por San Antonio de Paclín, La Merced, El Portezuelo, Ancastí, Icaño, para pasar a Santiago del Estero por San Antonio, Pozancones, Las Tejas, Frías, Albigasta, Molle Pampa, Vilisman, El Alto, Las Cañas y Lavalle.

Los tramos de concentración oscilan entre los 1.000 y los 1.200 kilómetros de extensión, en tanto que las cuatro etapas suman 2.422 kilómetros, totalizando el Rally 3.500 kilómetros.

conductor, y algunos eleva ese porcentaje al 60.

Además, los conocimientos de mecánica del copiloto suelen complementar los del conductor y a veces superan los, sin contar las oportunidades en que, bajando del coche, dan una mano para superar un barrizal o desbravar un tramo del camino. Son muchos los pilotos que exigen que en las nóminas oficiales se den los apellidos de los dos tripulantes, lo cual, por otra parte, se va haciendo costumbre internacional.

Queda claro que quienes corren el rally son dos hombres y una máquina, en un clima de exigencias difícilmente superado por otro tipo de carreras; compitiendo entre sí en un medio hostil, que pone a todos a prueba, dejando pasar sólo a los mejores.

Desde hace décadas este tipo de competencias ha logrado el apoyo popular en Europa, donde los rallies se multiplican año a año, reclamando cada uno ser incluido en el campeonato mundial de marcas y pilotos.

Este año la Argentina será sede de una de las pruebas que ha logrado esa distinción, al haberse aprobado el año próximo pasado en la Federación Internacional de Automovilismo Deportivo (FISA) la competencia de la CODASUR (Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana) como prueba con puntos. Ha cabido al Automóvil Club Argentino la responsabilidad de su organización y habrá de disputarse partiendo desde la ciudad de San Miguel de Tucumán, por caminos de esa provincia, de Salta, Catamarca y Santiago del Estero, entre el 19 y el 25 de julio próximo. Por otra parte, la carrera servirá para dar a conocer en el exterior las bellezas naturales de nuestro Noroeste, una de las regiones más espectaculares de la Tierra, por su conjunción de imponentes cordilleras, selvas subtropicales, valles feraces y yermos altiplanos.

Para que todo vaya mejor en su motor, YPF presenta Ultra Móvil SE MF (Modificador de Fricción).

El primer aceite Monogrado "SE" en gradación SAE 30 y SAE 40, que además de superar las normas "SE" -máxima exigencia internacional fijada por el American Petroleum Institute- es el único con Modificador de Fricción.

Un componente exclusivo que garantiza el mejor desempeño mecánico, tanto en el arranque en frío, como en condiciones extremas de marcha y

temperatura, cuando el motor pide un lubricante que lo refresque.

Ultra Móvil SE MF satisface las necesidades de motores -tanto de fabricación nacional como importados- que, por su concepción, en su mayoría están más expuestos a la fricción y al desgaste.

Y, como todos los lubricantes YPF, está elaborado con bases seleccionadas de máxima pureza.

Con tan buenos resultados, que no

sólo brinda las ventajas que usted exige a un aceite.

Sino, también, las que nunca se le hubiera ocurrido exigir.

Porque Ultra Móvil SE MF, gracias a su Modificador de Fricción, reduce el consumo de combustible.

Cada una de las piezas de un motor merece la mejor tecnología.

Bríndeles la de Ultra Móvil SE MF.

El trago fresco de YPF que cambiará la vida de su auto.

Dándole más vida a su motor.



**Tecnología.
Calidad.
Servicio.**

TODO ANDA MEJOR MODIFICANDO LA FRICCIÓN.



ESCUELA DE MECANICA

AL ALCANCE DE SU MANO

La irrupción masiva del auto en nuestras vidas, nos coloca a todos ante la necesidad de conocer más a fondo a este formidable producto del ingenio humano, para poder así disfrutar de sus ventajas con mayor confianza y seguridad. Hoy en día se torna imperativo, además de saber guiar un coche, entender íntimamente su funcionamiento.

"ES OBVIO que la enseñanza que aquí será impartida estará básicamente centrada en torno del indispensable conocimiento de los mecanismos y el funcionamiento del motor del automóvil. . . " Con estas palabras del doctor César C. Carman, titular de la *Institución*, quedaba inaugurada el 10 de abril de 1967 la *Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino*, situada en Vélez Sársfield 850, de esta capital. Desde esa fecha, alrededor de 9.000 alumnos —de los cuales el 20 % son mujeres— han pasado por sus aulas para seguir alguno de los tres cursos que allí se dictan: *Mecánica Ligera*, *Carburación* y *Encendido*.

A través de ellos, socios y no socios adquieren los conocimientos adecuados para una mejor conducción, uso y mantenimiento del automóvil, sin distinción de marcas y modelos, ya que la enseñanza impartida es válida para todos los coches.

● CURSOS Y OBJETIVOS

Como ya dijimos, en la actualidad se pueden seguir tres cursos: *Mecánica Ligera*, *Carburación* y *Encendido*. Cada uno de ellos tiene una duración de 50 horas teórico-prácticas, que se extienden a lo largo de dos meses. Se inicia un cur-

so cada veinte días, aproximadamente; es decir, que siempre hay alguno que está comenzando, con lo que se evitan demoras para el aspirante a alumno.

Para inscribirse en el curso de *Mecánica Ligera para Automovilistas*, el único requisito que se exige es ser mayor de 18 años. Se puede ingresar sin poseer conocimientos de mecánica, dado que lo que se busca no es formar mecánicos profesionales, sino capacitar al automovilista, al que se dota de un conocimiento integral del automotor.

Enunciados en forma sintética, los contenidos fundamentales desarrollados en este curso son los siguientes: Carburación: limpieza y regulación; encendido; suspensión; frenos; embrague y diferencial; regulación de válvulas; puesta a punto; detección y localización de fallas; medios para subsanar desperfectos que no necesiten elementos de reposición; control de los trabajos realizados por terceros y mantenimiento general del automóvil.

En los cursos de *Especialización en Encendido* y de *Especialización en Carburación*, se profundizan los conocimientos en los respectivos rubros, con la utilización de instrumental adecuado.

Cada grupo está constituido por no más de veinte alumnos, que tienen acceso directo a los elementos investigados. Las aulas cuentan con cinco *motores en funcionamiento*, que abarcan distintas



La escuela dispone de buen mater



Silvia Martínez.

HORARIOS

MECANICA LIGERA

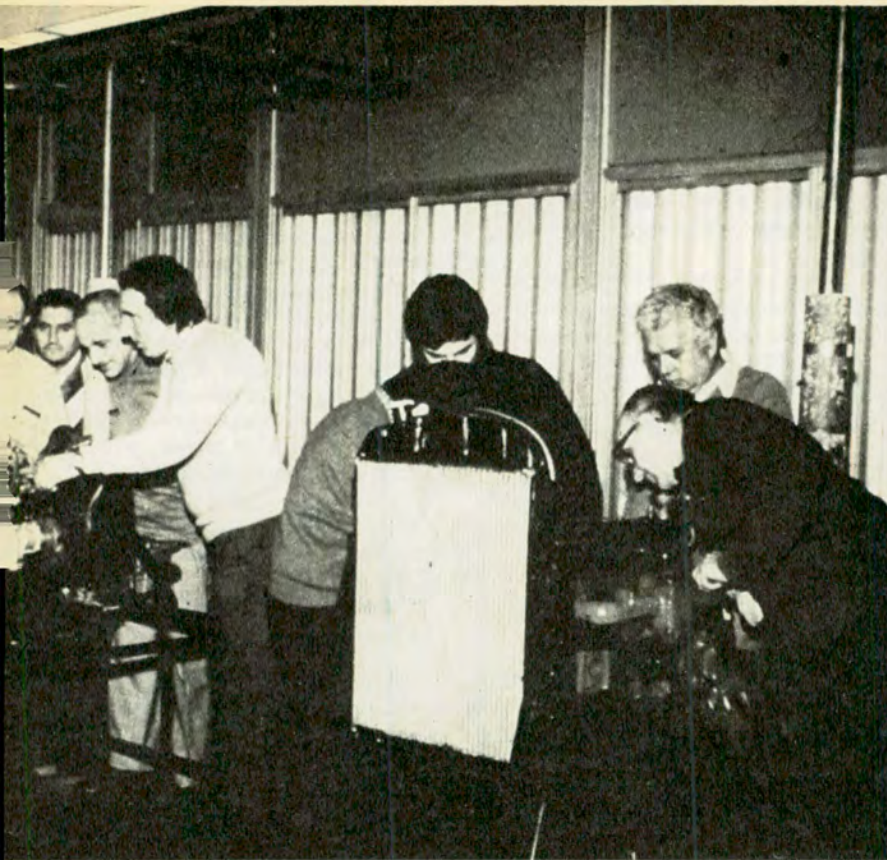
Lunes, miércoles y viernes, de 18 a 20 y de 20,15 a 22,15.

Martes y jueves, de 19 a 22.

Sábados, de 8 a 12 y de 14 a 18.

CARBURACION

Según la cantidad de alumnos y en



ático; en él figuran cinco motores.



Patricia Martínez.

marcas de fabricación nacional; elementos en corte; herramientas adecuadas, etcétera. Además, dentro del grupo se establece un sistema de rotación para que todos trabajen paulatinamente sobre los diferentes motores y modelos.

También se desarrolla el curso denominado *Ciclo Profesional para Adolescentes* (menores de 17 años), en forma conjunta con el Consejo Nacional de Educación Técnica. Según el convenio de referencia, el ACA proporciona las instalaciones, instrumental, herramientas y material didáctico necesarios, y el CONET los profesores especializados que imparten la enseñanza. Tiene una duración de dos años y, a su término, el CONET otorga un certificado de *Ayudante Mecánico*, con validez en todo el territorio nacional.

● MOVILES PRIORITARIOS

Entre las motivaciones fundamentales que llevan a los automovilistas a acercarse a estas disciplinas figuran, sin duda, la *búsqueda del conocimiento del automóvil, la interpretación del lenguaje del mecánico, la detección y ubicación de los desperfectos y el cálculo de los costos que eventualmente demandará su arreglo, la supervisión, con conocimiento de causa, de los trabajos realizados, la defensa ante un imprevisto mecá-*

nico en ruta y solución personal con las herramientas usuales en estos casos.

Le preguntamos al señor Carlos Alberto Marcó, quien se desempeña como profesor desde la fundación de la *Escuela*, si a su juicio, los cursos responden a las expectativas enumeradas, y nos contesta: *"Los cursos tienen como punto de partida estas lógicas preocupaciones, pero gradualmente las superan. Se busca algo más que un simple conocimiento del vehículo: saber servirse de él como de una herramienta dócil; conocer su mantenimiento en forma actualizada, probada y veraz; resolver averías menores; la puesta a punto de las partes vitales del automotor; percibir los síntomas de posibles fallas graves para detener el vehículo antes de que algo se destruya irremediablemente; conocer, en suma, los avisos y el idioma del vehículo. En general, puedo decirles que los contenidos del curso superan ampliamente las expectativas del alumno, que a veces son un poco ingenuas. Quiero agregarles algo más, que redunde en beneficio adicional del conductor que ha conseguido una compenetración con el automotor que maneja: el factor seguridad. Es una ventaja que podemos denominar psicológica. Conocer el medio da tranquilidad, ya que todos tenemos miedo, pero se teme mucho más lo que no se conoce."*

● PRESENCIA DE LA MUJER

Al recorrer las aulas comprobamos que, si bien en el grupo predominaban los hombres, había también varias mujeres. En medio del ruido de los motores (estaban regulando la entrada de aire en los carburadores), preguntamos al profesor Marcó cómo responde la mujer a este tipo de desafío, en un reducto tradicional de los hombres: *"La metodología pedagógica —responde— es la más novedosa aplicada en formación profesional acelerada. La mujer se desempeña perfectamente. No está en desventaja con el hombre. Su presencia es beneficiosa para el grupo, no sólo porque actúa como moderadora, sino porque da sus propios aportes: es más intuitiva y más rápida, por ejemplo, en la detección de fallas"*.

● OPINIONES ENTUSIASTAS

Mantuvimos un diálogo con las hermanas Silvia y Patricia Martínez, quienes trabajan como empleadas en una empresa y, a pesar de vivir lejos, en San Justo, acuden puntualmente al curso de *Mecánica Ligera*. *"Tuvimos noticia de estos cursos —recuerdan— a través de la revista AUTOCLUB. Como nos interesaron,*

orarios convenientes para los diferentes grupos.

INCENDIO

en las mismas condiciones del anterior.

iformes e inscripciones, de lunes a viernes, de 14 a 21. Teléfono 1-4086

EN MAR DEL PLATA

También en *Mar del Plata*, los socios del ACA, sus familiares y el público en general podrán seguir cursos de capacitación en la recientemente creada *Escuela de Mecánica Ligera*, situada en el *Centro Servicial Independencia*, Avda. Independencia y Quintana. En sus comienzos ofrecerá únicamente cursos de *Mecánica*, pero a medida que vaya habiendo interesados se abrirán otros referidos a distintas especialidades.

Asimismo, la *Divisional 8*, con sede en la ciudad balnearia, tiene proyectada la inauguración, en breve plazo, de la *Escuela de Conducción*, cuyas gestiones están ya muy adelantadas. Será éste el tercer centro de ese tipo que el *Automóvil Club Argentino* brinda a sus asociados de todo el país, junto con el de la *Capital Federal* y el de la ciudad de *Santiago del Estero*.



¡Viaje sin dinero!

Reemplácelo con:

CHEQUES DE VIAJERO A C A

Además de abonar los servicios en todas las dependencias de SU CLUB, usted puede canjearlos por dinero en cualquiera de ellas y en las sucursales del BANCO DE LA NACION ARGENTINA.

VALES DE NAFTA A C A

Le permiten cargar combustible en las dependencias de SU CLUB en todo el territorio nacional, en las que también puede adquirir los respectivos talonarios. Aproveche sus ventajas.

¡Viaje sin preocupaciones de pérdidas o hurtos!

¡SU CLUB LO PROTEGE!



Automóvil Club Argentino

solicitamos la opinión de algunos familiares y amigos que ya los habían seguido, y luego nos decidimos. Estamos encantadas, pues las clases, además de ser muy instructivas, son amenas, ya que el material es excelente y podemos comprobar su funcionamiento real". Silvia agrega: "Como ya está finalizando este curso, veo que no sólo ha colmado mis aspiraciones, sino que las ha superado. Ahora manejo mejor y más segura. Voy más tranquila. Alguna vez el auto me dejó en la calle; hoy sé que podría defenderme siempre que la falla no necesite elementos de reposición". "Para finalizar, ambas expresaron: "Sinceramente recomendamos el curso. Por nuestra parte, pensamos seguir luego el de Encendido".

Una mención especial merecen los conceptos vertidos por el matrimonio Susana y José Oscar Rindel, quienes también siguen el curso de *Mecánica Ligera*. La señora Susana expresa: "Hice el curso de conducción en la Escuela de ACA, en Palermo. Además de las clases prácticas, seguí las 22 clases teóricas y me entusiasmé tanto, que un sábado junto con mi marido, decidimos visitar esta Escuela de Mecánica. Recorrimos las instalaciones y presenciamos algunas clases. Comentamos las bondades que presentaba y nos anotamos inmediatamente. Los frutos obtenidos complementan extraordinariamente bien el curso de conducción. Ahora, cuando subo a automóvil me siento más tranquila y segura."

Su esposo asiente y agrega que "el horario no se nos hace pesado, porque las exposiciones de carácter teórico son seguidas por la práctica permanente y el diálogo que brota según las inquietudes y experiencias que surgen en el grupo".

Durante el recreo, mientras tomaban un café, en medio del bullicio que siempre provoca, tanto en los jóvenes como en los adultos, charlamos con un grupo de alumnos, integrado por *Guillermo Durán*, empleado y estudiante de computación; *Damián Zuloaga*, capitán y práctico de ultramar Zona Río Paraná; *Manuel Luis Santos*, empleado bancario; *Cristián Giannolini*, estudiante de ingeniería electrónica y *Santiago Ferrer Reyes*, estudiante de derecho. Expusieron que seguían en primer lugar el curso de *Mecánica Ligera* porque es el que menos especialización exige, pero que ya ha formado un grupo para continuar, un vez terminado éste, el de *Carburación* luego, el de *Encendido*. Les preguntamos, finalmente, si les resultaba útil. Est es su respuesta: "Sí, en un ciento por ciento. Estimamos que debería convertirse en obligatorio para toda persona que obtiene el carné habilitante de conducción". A.G.S.

ING. RAFAEL
V. SIERRA

UNA VIDA ENTRE AUTOS



El ingeniero Rafael V. Sierra durante el reciente Congreso de la FIA, en Río de Janeiro.

UNA infancia en Arrecifes, poblada de motores y carreras; los primeros autos de juguete con que entretenía las largas tardes provincianas, soñando con emular a los legendarios pilotos de la zona. En este medio fue modelándose la personalidad del ingeniero *Rafael V. Sierra*, recientemente designado presidente de la *Confederación Sudamericana de Automovilismo Deportivo (CODASUR)*, en la cual representa al *Automóvil Club Argentino*. Su amor por los motores lo llevaría luego a estudiar ingeniería, en la Facultad de La Plata. Un aprendizaje que continúa, junto a sus discípulos, en las cátedras que mantiene desde hace veinticinco años. Acaso la mejor gimnasia para mantenerse siempre al día y vibrar con el ritmo de la juventud.

En la actualidad, es jefe del Departamento Automotores y profesor en la *Escuela Superior Técnica del Ejército* —en ella se forman los oficiales ingenieros militares— y, además, profesor de las *Universidades de La Plata y Buenos Aires*, y autor de varias publicaciones de su especialidad.

—Me recibí de ingeniero en La Plata —precisa— y, por supuesto, orientado hacia los vehículos automotores. Casi todos los de esa época éramos ingenieros civiles —es que entonces no había tantas especialidades—, pero estoy dedicado a la parte mecánica, casi exclusivamente.

Hurgando en el pasado del ingeniero *Sierra*, averiguamos que alguna vez también se sentó al volante de un auto de competición.

—Corrí en un *Citroën*, en las primeras carreras *Standard* que se hicieron en el Autódromo Municipal de Buenos Aires. Tuve bastante suerte, porque entré tercero. Después, corrí bastante tiempo como acompañante de *Jorge Cupeiro*, en su famoso *Chevyttú*. Hasta que mis ocupaciones y las responsabilidades crecientes en la conducción del automovilismo me fueron apartando, insensiblemente, de la otra, la de coches de carrera. En esto incluyó también, y mucho, mi otra pasión, la docencia, a la cual dediqué cada vez más tiempo. En realidad, podría decir que es mi medio de vida.

Indagamos los orígenes de esa pasión automovilística que lo caracteriza. Nos refiere, a modo de explicación:

—Me crié en Arrecifes, que como usted sabrá tiene el apelativo de *Cuna de Campeones*. Allí, desde niño, se vive en un medio impregnado de automovilismo. Hasta las niñas entienden de coches y discuten de ellos con tanto o más conocimiento que los varones.

En este desgranar el pasado, volviendo atrás las hojas del calendario, recuerda a algunos de sus viejos amigos de Arrecifes. *A Edison Hortel*, por ejemplo, y a los doctores *Luis Alberto García* y *Osvaldo J. Bracco* (los tres desaparecidos).

—Puedo decir que ellos me enseñaron a manejar. El doctor *García* me trajo un día a Buenos Aires, y me presentó al doctor *César Carman*, hace de esto más de veinte años. El presidente *Carman*, me dijo entonces que si tenía entusiasmo y ganas de trabajar, era bien recibido. Fue una alegría enorme, y desde entonces estoy aquí, en el *Club*, sumando mi esfuerzo al de los demás dirigentes.

Los primeros pasos, en esta nueva actividad, los dio en la *Comisión* que tenía a su cargo la *Escuela de Conducción y Tránsito* y, posteriormente, la de *Mecánica y Capacitación*. Presidía esa *Comisión* el señor *Alfonso Castellanos Esquíu*, del que el ingeniero *Sierra* guarda siempre un cariñoso recuerdo. De allí pasó a la *Comisión de Carreras* —la presidía el escribano *Ghezzi*, a quien, junto con el *Capitán Gianelli*, denomina sus padrinos deportivos— y a la *Comisión Deportiva Automovilística*, como representante del *ACA*, cuando la dirigía el doctor *Rivarola*, cuya presidencia ejerció durante dos períodos. Era la entrada al mundo particular de los autos de competición, que lo atraía desde la niñez y que ya no abandonaría, pues desde aquella época ha permanecido siempre en la *Comisión de Carreras*, en cuyo manejo ha adquirido una experiencia poco común, lo cual lo hace hombre de consulta indispensable. Es, también vocal titular de la *Comisión Directiva del ACA*.

El ejercicio de la cátedra le ha dado un matiz particular. Es hombre de juicio mesurado, que expone sus ideas con claridad, no exenta de vigor. Por supuesto, la actividad re-

activa del ingeniero *Sierra* no se agota aquí. También ocupa relevantes funciones en el automovilismo mundial, en representación del *ACA*, pues, junto a *Juan Manuel Fangio*, integra la *Comisión Técnica Internacional de la FIA*.

Precisamente la *CODASUR* es tema de la próxima pregunta al ingeniero *Sierra*.

—La *CODASUR* —explica— es una organización que surge de la unión de los diez países de América del Sur que tienen el poder deportivo otorgado por la *Federación Internacional del Automóvil (FIA)*, y en tal carácter de ente regional ha sido reconocida por esta última entidad, el máximo organismo en el orden mundial.

Acerca de la última reunión realizada en Montevideo, reitera que su elección como presidente del organismo regional constituye un honor muy grande, tanto para él como para el *ACA*, al cual representa, y, por desconfianza, para la Argentina.

Destaca que en este momento el *Automóvil Club Argentino* tiene una posición de preeminencia en la *Federación Internacional del Automóvil*, pues el doctor *César Carman* ocupa una vicepresidencia. Y considera que el hecho de que un argentino presida ahora *CODASUR* refuerza la presencia del *ACA* en los organismos internacionales.

Preguntamos luego sobre las tareas de *CODASUR*.

—Se encarga de la parte deportiva —responde—. Vendría a ser algo así como la *FITAC*, pero en el plano deportivo. No crea que todo es muy sencillo. Conciliar todos los aspectos nos da mucho trabajo, porque los países que integran la *CODASUR* tienen particularidades en lo referente al automóvil. Hay países que los importan, países que los fabrican, países que permiten la importación y países que no la permiten. Por esto resultó muy laboriosa la elaboración de la fórmula denominada *CODASUR*, con la cual este año ha comenzado un campeonato. Esta fórmula, de ser aprobada por nuestra *Comisión Deportiva Automovilística*, permitirá que todos los países de América del Sur compitan entre sí. La tendencia, por lo menos mientras dure mi mandato, será la de acercarnos a las fórmulas internacionales, porque allí estaría la solución real para el automovilismo, en encuadrarnos dentro de las fórmulas internacionales.

Resalta luego el éxito que significó para toda América del Sur la obtención de la fecha por el *Mundial de Rallies*.

—Fijese que hay 16 pruebas de F 1 en el mundo y apenas 10 carreras comprende el torneo mundial de rallies. Nosotros hemos obtenido un rally con puntos para América del Sur, que este año lo realiza la Argentina. Es un éxito en el que mucho tuvieron que ver los dos rallies realizados antes por la *CODASUR*, y la acción del presidente *Carman* y de los demás miembros directivos que lo acompañamos en sus gestiones, en los niveles internacionales.

Lanzamos una pregunta antes de cerrar la entrevista:

—¿Tiene quien herede esta pasión por los autos?

—Por supuesto. Mi nieto *Gonzalo Andrés Lamas*. Tiene tres años y distingue todas las marcas de autos y, por supuesto, tiene ya su colección de miniaturas. ■ M.D.G.



El Director Nacional de Turismo (segundo a la derecha), comodoro Marcos Moring, y el subsecretario, coronel Jorge Sánchez Ruiz (centro), asistieron a la reunión efectuada en Santa Cruz.

XI REUNION NACIONAL DE TURISMO EN EL CALAFATE

Entre el 26 y el 30 de marzo próximo pasado, en *El Calafate*, en la provincia de *Santa Cruz*, se realizó la *XI Reunión Nacional de Turismo*, que contó con la asistencia de representantes oficiales y privados ligados a la actividad turística.

El encuentro sirvió para tratar temas trascendentes referidos a la marcha del turismo en nuestro país y a la proyección que esta actividad puede alcanzar en un futuro inmediato.

Durante el transcurso de las deliberaciones se trataron diversas cuestiones, como el ordenamiento hotelero nacional, la comercialización del turismo, estadísticas, subsidios nacionales para el área turística, conservación del patrimonio turístico, unificación de las categorías turísticas en el país, creación de una comisión nacional de fiscalización turística, ordenamiento de las fiestas nacionales y el calendario turístico argentino.

Al término del encuentro se aprobaron resoluciones y se elaboró un temario a tratar en una próxima reunión a nivel nacional.

AEROLINEAS INICIO SUS VUELOS TRANSPOLARES

El último 7 de junio, un superjet Boeing 747-287 B, de *Aerolíneas Argentinas*, que par-

tió de *Ezeiza* e hizo escalas en *Río Gallegos*; en *Auckland*, *Nueva Zelanda* y finalmente arribó a *Hong Kong*, dejó abierta la primera ruta transantártica de la historia de la aviación comercial.

El presidente de la Nación, Tte. Gral. *Jorge Rafael Videla* realizó el viaje de regreso desde *Hong Kong* a *Buenos Aires* con el mencionado vuelo, convirtiéndose así en el primer mandatario que efectuó un vuelo de esta naturaleza.

Se trató de un acontecimiento histórico para el país, porque se dio así principio de ejecución a un proyecto largamente elaborado, que ya se halla en la etapa final de su realización, en lo que respecta a la concertación de los acuerdos correspondientes con gobiernos y empresas del *Lejano Oriente* y *Oceania*, para establecer vuelos regulares, por esa ruta.

El viaje, que tuvo carácter promocional, fue aprovechado para efectuar una excursión organizada por *Aerolíneas Argentinas* y la *Empresa Operadora Mayorista de Servicios Turísticos (OPTAR)*, con intervención de las agencias privadas de viajes.

A los viajeros que participaron en esta excursión se les otorgó un certificado, en el cual consta que fueron los primeros pasajeros de nuestro país en volar por la ruta aérea transpolar. El tiempo del viaje fue de 24 horas y 10 minutos, contra las 32 horas que demanda el vuelo por las rutas tradicionales.

DIPLOMACIA

Hasta el 31 de julio próximo está abierto el llamado a concurso para ingresar en el Instituto del Servicio Exterior de la Nación, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

Quienes aprueben los exámenes de ingreso y los cursos —que finalizarán en 1982—, pasarán a integrar el Cuerpo Diplomático y Consular Argentino, en calidad de secretarios de embajada y cónsules de 3° clase.

Para ingresar se requiere ser argentino nativo o naturalizado, poseer título universitario en una de las carreras humanísticas admitidas y tener conocimientos de inglés o francés. Puede solicitarse información complementaria en el referido Instituto, Juncal 851, Código Postal 1062, Capital Federal.

CAMPAÑA PUBLICITARIA 1980 DE AEROLINEAS

Con un acto realizado en el cine-teatro *Opera*, al que asistieron el presidente del directorio de *Aerolíneas Argentinas*, brigadier mayor (R) *Oswaldo Apella*, representantes de las agencias de publicidad y de diversos medios de difusión, esa empresa dio comienzo a su campaña publicitaria 1980.

Durante la reunión se exhibió un audiovisual ilustrativo de la campaña que se desarrollará este año en todo el país a través de la radiodifusión y televisión; de 11.880 centímetros de columna en diarios metropolitanos y 43.000 en diarios del interior y de la presentación a todo color en distintas revistas. Además, *Aerolíneas Argentinas* auspiciará programas de jerarquía en televisión y exhibirá documentales en 200 salas cinematográficas de esta Capital y del Gran Buenos Aires y en 400 del interior de la república.

El presidente del directorio de *AA*, brigadier *Pablo Apella* (izq), saluda al Director Nacional de Turismo, comodoro *Marcos Moring*.



NUEVO LUBRICANTE

Yacimientos Petrolíferos Fiscales lanzó al mercado nacional de lubricantes un nuevo aceite, obtenido en los laboratorios por investigadores de la empresa y que por sus características revolucionarias tendrá la plena aceptación de los automovilistas.

Este aceite ha sido denominado *Ultra Móvil SE MF* y es el resultado de la combinación de bases de petróleos crudos especialmente seleccionado, a las que se incorporaron los últimos adelantos en materia de aditivos logrados en los más importantes centros de investigación del mundo.

El nuevo lubricante puede ser utilizado en motores naftos, tanto nacionales como importados, así como también en motores Diesel.

Entre las cualidades del aceite *Ultra Móvil SE MF* mencionadas por los técnicos de *YPF* durante la presentación del nuevo producto, se destacan las siguientes: su elevado índice de viscosidad, que permite, precisamente, reducir la variación de la viscosidad por los cambios de temperatura; su protección contra el desgaste trae aparejada una mayor vida útil de los componentes del motor.

El aceite *Ultra Móvil SE MF* se expende en grados *SAE 30* y *40*, respectivamente.

PEZCALANDIA TIENE OTRO SALON DE EXPOSICIONES

La empresa "*Pezcalandia SA*", con casa central en la calle *Paraná 59*, inauguró recientemente un nuevo salón de exposiciones situado en *San José 165*, también de esta ciudad.

Esta firma, cuyos renglones de comercialización fundamentales son los artículos de pesca, camping, náutica y ski, a través de varios años, ha logrado un

sólido prestigio en el medio y brinda un amplio asesoramiento a sus clientes, que incluye un departamento de atención postal, que ahora se traslada a la nueva sucursal recientemente inaugurada.

Allí el aficionado a la pesca, el camping y otro tipo de actividades al aire libre, encontrará el consejo útil para la actividad que desee iniciar brindado por destacados especialistas en cada materia, como por ejemplo, Juan Cruz Beccar Varela y Jorge Vicente, campeones en ski en nieve y acuático respectivamente, y el pescador Mauricio Coste.

La empresa ha iniciado también la venta de embarcaciones neumáticas de una prestigiosa marca, con interesantes planes de pago, sin intereses ni anticipos.

FIESTA DEL SALMON EN CAMARONES

Singular éxito alcanzó la Primera Fiesta del Salmón, realizada en abril último en Camarones, una hermosa localidad de la costa atlántica chubutense, cuya principal actividad es el procesamiento de algas marinas.

Para informarnos de esta fiesta, estuvimos en **AUTOCLUB** Gustavo Carota y Armando Sáenz, dos entusiastas camaroneseros organizadores del certamen, junto con otros jóvenes de la zona. Lo hicieron acompañados de la intendente municipal, Inés Müller de Tschudi, quien elogió la acción de los jóvenes.

Nuestros visitantes nos explicaron que Camarones se halla inexplicablemente fuera de los circuitos promocionados de turismo, pues cuenta con 80 kilómetros de costa —entre esa población y bahía Bustamante— en los que es posible hallar todo tipo de accidentes: isllas, bahías, caletas, y notables colonias de lobos marinos, pingüinos y diversas especies de aves.

Ante el justificado fervor de nuestros interlocutores, prometemos dedicar próximamente una nota turística a Camarones en nuestra revista, con mayor acopio de información y fotografías.

Volviendo a la Primera Fiesta del Salmón, diremos que acudieron a ella muchísimos aficionados de la región patagónica, particularmente de *Comodoro Rivadavia*, *Trelew* y *Rawson*, motivo por el cual se organizó un campamento, en el que tuvieron aquellos alojamiento en carpas y trallers.

La fiesta también tuvo su reina, surgida de una reñida votación. El jurado, finalmente concedió el lauro de la belleza a la joven *Eve'in Davies*. Primera princesa y segunda princesa fueron *María Martensen* y *A. Rodríguez*.

En el torneo de pesca se utilizaron alrededor de 40 embarcaciones, provistas con motores fuera de borda, y los pescadores vieron colmados sus afanes, pues extrajeron nada menos que 2.500 kilos de salmón y algunas otras especies. Esta masa enorme de peces, irvió para preparar un "chupín" que congregó a todos los visitantes y vecinos en la cerana Base Almirante Zar, de la Marina.

Los pescadores —equipos de tres deportistas por lancha— lucieron sus habilidades a media hora de *Caleta Sara*, zona de buen pi-

que, según los conocedores. Los resultados parecieron darles la razón, pues los ganadores de la categoría campeonato (Olsen, Olsen e Ibarra), obtuvieron 62 piezas con un peso total de 241 kilos. Segundos fueron tres aficionados de apellido Beraza, con 68 piezas y 207 kilos. Y terceros Guerrero, Abad, Villa, con 42 peces y 153,500 kilos. Este grupo presentó la pieza mayor: 13,700 kg.

En la categoría libre, con equipo sin normalizar, se impuso el trío Navarro, López, Mancasola, con 35 piezas y 124 kilos; segundos, Motino, Lecito y Zapata, con 32 piezas y 102,500 kilos; terceros, Milagui, Zapata y Puschel, con 19 piezas y 84,500.



SEGURO QUE USTED GANA CON EL FORMULA 1 DE LOS SEGUROS



Lo que vale, sobresa. Y así como hay una máxima categoría —Fórmula 1— en automovilismo deportivo, también hay un seguro de automotores cuyas ventajas lo consagran.

Por estas terminantes razones:

Intervienen en su contratación el Automóvil Club Argentino y la Caja Nacional de Ahorro y Seguro. La máxima organización del automovilismo nacional y la mayor entidad aseguradora del país.

El ACA facilita su moderada tarifa en cuotas, en cómodos plazos. Verifique y compare.

Su seguro puede ser: Contra todo riesgo, SIN FRANQUICIA, con cláusula de ajuste automático. O con franquicia.

Cobro inmediato. En siniestros por daños Ud. percibe su indemnización el mismo día en que la reclama. Cobra primero y arregla su auto después. Cuando contratá la reparación ya tiene su dinero en el bolsillo.

Cobertura internacional. Este seguro reconoce siniestros que ocurran en los países sudamericanos.

Lugares para asegurar en Capital Federal y Gran Buenos Aires.

CAPITAL FEDERAL

Central: Av. del Libertador 1850 • Flores: Av. Rivadavia 7530 • Rocamora: Pringles y Rocamora • Belgrano: Av. Cabildo y Virrey Arredondo.

GRAN BUENOS AIRES

Avellaneda: Olavarría 169 • Lanús: Av. H. Yrigoyen y Miguel Cané • Quilmes: Av. H. Yrigoyen 279 • Martínez: Av. Fleming e H. Yrigoyen • Olivos: Av. del Libertador 2362 • Ramos Mejía: Av. Rivadavia y Díaz Vélez.

Para mayor seguridad
Seguro de automotores del ACA

Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.



Automóvil Club Argentino + servicios

ASISTIO AL CONGRESO MUNDIAL DE LA FIA UNA DELEGACION DEL ACA



Los doctores Baltasar Martínez Briones y César C. Carman, el arquitecto Jaime W. Sequeira y el señor Rafael Crelier en una pausa de las sesiones del Congreso de Primavera efectuado en Río de Janeiro.

Una delegación del Automóvil Club Argentino, encabezada por el presidente de la Entidad, doctor César Carman y que integraron también el vicepresidente 1° de la Institución, doctor Baltasar Martínez Briones y los miembros de la Comisión Directiva ingeniero Rafael Sierra y Juan Manuel Bordeu, Juan Manuel Fangio, el gerente general del ACA, arquitecto Jaime Sequeira y el gerente de Relaciones Públicas, Rafael Crelier, asistió en Río de Janeiro, entre el 14 y el 18 de abril próximo pasado, al Congreso de Primavera de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

A esta reunión del organismo rector del automovilismo mundial concurrieron, entre otras personalidades, el presidente de la FIA, príncipe Paul von Metternich—quien después viajó a nuestro país— y el vicepresidente, Jean Marie Balestre,

que a la vez es titular de la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA).

Durante el transcurso de las deliberaciones se reunieron la Asamblea General, el Bureau del Comité, el Comité y la Conferencia Plenaria de la FISA, y las siguientes comisiones: Técnica Internacional, Internacional de Turismo, e Internacional de Circulación. Hubo además, una Reunión Conjunta de Comisiones, en la que se trataron temas de gran interés en el orden latinoamericano.

IMPORTANTES TRABAJOS PRESENTADOS POR EL ACA

Precisamente en la Reunión Conjunta de Comisiones, el Automóvil Club Argentino presentó diversos trabajos elaborados por sus distintos departamentos de investigaciones, los cuales merecieron el más cálido elogio por parte de los delegados de los distintos países presentes.

A ese respecto, el arquitecto Jaime Sequeira disertó sobre los siguientes temas: "Pre-

VISITO NUESTRO PAIS EL PRINCIPE VON METTERNICH

Tras asistir en Brasil al Congreso Mundial de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), especialmente invitado por el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, viajó a nuestro país el presidente de esa entidad madre del automovilismo, príncipe Paul von Metternich. El ilustre huésped arribó a la Argentina acompañado por su señora esposa y por el presidente del ACA, el vicepresidente de la Entidad, doctor Baltasar Martínez Briones, y el gerente general de la Institución, arquitecto Jaime Sequeira, y fue recibido en el aeropuerto de Ezeiza por otros directivos y funcionarios del Club. Durante su permanencia en Buenos Aires, el príncipe Von Metternich y su esposa fueron objeto de una serie de agasajos, los que se vieron parcialmente afectados por las condiciones meteorológicas imperantes en esta ciudad y en gran parte del territorio argentino. Por esa razón el distinguido viajero y su esposa no pudieron llegar por vía aérea a la localidad de Gon-

zález Chaves, donde las autoridades municipales habían preparado una recepción oficial y actos destinados a brindarle al destacado visitante, que fue declarado huésped de honor, una recepción acorde con el sitio que ocupa en la conducción del automovilismo mundial.

Tampoco fue posible por las adversas condiciones climáticas que el príncipe Von Metternich y su señora esposa visitarán las ciudades de Mar del Plata y Miramar.

IMPORTANTES DECLARACIONES

No obstante, durante su estadía en la Argentina, el príncipe Von Metternich hizo importantes declaraciones sobre la marcha del automovilismo, así como también asistió a competencias en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, y mantuvo una serie de entrevistas con directivos de la Comisión Permanente de Automovilismo Deportivo y de la Comisión Deportiva Automovilística del ACA.

En sus declaraciones al periodismo, el príncipe Von Metternich afirmó que "el automovilismo deportivo atraviesa por un momento difícil en el orden internacional, pero tengo la convicción de que la Federación Internacional del Deporte Automovilístico habrá de tomar en poco tiempo la conducción integral y total de la actividad".

En tal sentido, consideró posible una reacción de la Asociación de Constructores de Fórmula 1 (FOCA) ante algunas medidas adoptadas, pero se mostró optimista en relación con un futuro entendimiento, sobre todo teniendo en cuenta la probable participación de nuevas fábricas de automóviles en los próximos Grand Prix.

Asimismo, destacó el presidente de la FIA, la importancia que tiene para la Argentina que se le haya concedido la realización en 1981 de una prueba dentro del Campeonato Mundial de Resistencia para Conductores, lo cual ensancha el horizonte de competencias internacionales en nuestro país.

TEMAS DEL CONGRESO

Con relación a otros temas considerados durante las deliberaciones del Congreso de Primavera de la FIA, el príncipe Von Metternich dijo que eran particularmente importantes las resoluciones adoptadas en materia de seguridad en el tránsito de ciudades y carreteras y las ponencias elevadas en relación con los problemas de energía, en las que se solicita a las fábricas que profundicen los estudios vinculados con la construcción de motores de menor consumo de combustible y las investigaciones sobre la aplicación de nuevos carburantes.

DEL DOCTOR CARMAN

Por otra parte, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, que acompañó permanentemente a visitante durante su estadía en la Argentina, también hizo a su regreso de Brasil importantes declaraciones sobre la marcha del automovilismo mundial.

A ese respecto, el doctor Carman calificó como sumamente positiva la reunión efectuada en Río de Janeiro y destacó que participaron del con-

vención de Accidentes de la Ruta por la Educación"; "Acción de los Clubes"; "Simplificación del Paso por Fronteras en América Latina" y "La Ruta Panamericana".

El ingeniero Rafael Sierra, por su parte, presentó los trabajos "La Construcción de Automóviles en América del Sur", y "Situación Energética en América Latina".

Con relación a este último tema, el trabajo del ACA recomienda disminuir el consumo de petróleo en provecho de otras fuentes de energía y la utilización de motores de una cilindrada inferior a los 2.000 centímetros cúbicos, así como también el abandono del uso del petróleo en las usinas térmicas, todo ello con vistas a reservar esta fuente energética para los transportes y la industria química.

Con respecto a la prevención de accidentes en ruta por la educación, se propicia la creación de escuelas de conducción y de circulación vial; la organización de campañas de seguridad y la preparación de material

didáctico, audiovisuales y películas y pistas de tránsito infantiles. Sobre la base de este trabajo del ACA la Comisión estudió diferentes medios a través de los cuales los clubes automovilísticos pueden tomar parte activa en estas actividades. En tal sentido, la tarea del Automóvil Club Argentino en nuestro país fue puesta como ejemplo.

El estudio sobre la simplificación del paso por fronteras mereció la unánime aprobación de los presentes, que coincidieron en la necesidad de instar a los gobiernos a aplicar sistemas que agilicen el control en las zonas limítrofes entre países.

La Ruta Panamericana, cuya conclusión es un viejo anhelo para todas las naciones de este continente —y de cuya construcción el ACA fue un entusiasta impulsor— también constituyó un tema central de esta reunión. Con relación a esta importante obra vial, a su regreso de Río de Janeiro, como informamos en otro lugar de esta sección, la delegación del ACA

se refirió extensamente a su pronta finalización, así como también a las distintas resoluciones a las que se arribó a lo largo del Congreso.

CONFERENCIA PLENARIA DE LA FISA

A la Conferencia Plenaria de la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA) asistieron 54 países que tienen actividad deportiva internacional.

En la reunión estuvieron presentes el presidente de la FIA, príncipe Paul von Metternich; los cinco vicepresidentes de esta entidad (entre ellos el doctor César Carman); el presidente de la Confederación Sudamericana; el presidente del Comité Deportivo de la Cámara Internacional de Fabricantes, y representantes de la Asociación de Constructores de Fórmula 1 (FOCA).

El plenario de la Conferencia, presidido por Jean Marie Balestre (titular de la FISA y vicepresidente de la FIA), tras estudiar los trabajos presentados

y los informes del Comité Ejecutivo, tomó un gran número de importantes decisiones sobre reglamentos, código deportivo, seguridad, calendario de carreras y campeonatos mundiales de la FIA para 1981, 1982 y 1983.

LAS RESOLUCIONES MAS IMPORTANTES

Entre estas resoluciones importantes es de especial significación para nuestro deporte la confección del calendario de Fórmula 1 Internacional para 1981, que tendrá su apertura en nuestro autódromo municipal el 8 de febrero de ese año.

La Conferencia Plenaria de la FISA constituyó, sin duda, un hito trascendente en la evolución del automovilismo deportivo y allí, como en oportunidades anteriores, nuestro país, a través del Automóvil Club Argentino y de sus autoridades que ocupan cargos de relevancia en el más alto organismo internacional, tuvo, una vez más, un rol protagónico acorde con la importancia de la Argentina y del ACA.

greso 89 países, "lo cual —dijo— da una idea bastante aproximada de la importancia de la reunión y del interés que despierta en todo el mundo este tipo de encuentro, donde se tratan aspectos trascendentes del automovilismo".

Como ejemplo de esta aseveración, señaló el presidente del ACA que en el Congreso se presentó un informe sobre la Ruta Panamericana, de cuya construcción el Automóvil Club Argentino fue un encendido auspiciador y que, felizmente, en poco tiempo, con la terminación del tramo Tapón del Darién, entre Panamá y Colombia, se transformará en un verdadero nexo de unión entre todos los países de América.

También expresó la satisfacción de la entidad por él presidida por los calurosos elogios que mereció la Escuela de Conducción y Tránsito del ACA, "por su positivo aporte en proveer una mayor seguridad en el tránsito, lo cual movió al Congreso a aconsejar que este tipo de escuelas sean creadas y sostenidas por todos los automovilísticos clubes del mundo".

Por último, el doctor Carman manifestó su satisfacción por

un convenio de reciprocidad turística firmado con el Touring Club de Brasil, a fin de coordinar una serie de estudios afines con esa actividad y para lo cual se formó una comisión mixta, integrada por tres representantes de cada entidad.

OTRAS DECLARACIONES

Por su parte, el vicepresidente del ACA, doctor Baltasar Martínez Briones, puntualizó la excelente acogida que había tenido en la Comisión de Turismo, del Congreso, el informe presentado por el Automóvil Club Argentino en lo referido a la actividad turística a través de medios y hospedajes propios, hecho que fue muy elogiado y puesto también de ejemplo de la tarea que debe ser realizada a nivel institucional.

También el arquitecto Jaime Sequeira, gerente general del ACA, que asistió al Congreso de la FIA, se mostró muy satisfecho por los resultados del encuentro. Corroborando lo afirmado por el doctor Carman en relación a la Ruta Panamericana, dijo que solamente faltan construir los 397 kilómetros del Tapón del Darién para la vinculación total de América y que



El Cap. de Navío Jorge A. Ledesma, el Dr. Baltasar Martínez Briones, el príncipe Paul von Metternich, el Dr. Carman con su nieto César Carlos Carman, el ing. Rafael Sierra, el Dr. Juan M. Sandberg Haedo y el Arq. Jaime W. Sequeira.

ello se logrará en unos 2 a 3 años.

Con relación a la seguridad en el tránsito, el arquitecto Sequeira dijo que existe en el mundo una gran preocupación por este problema, sobre todo en América Latina, y especialmente, en el Brasil, donde es alarmante la cantidad de muertos en accidentes viales. "Por

ello —dijo— es que este año se buscó un lema que hiciera referencia a esta cuestión de alguna manera y se optó por el de "Los Incapacitados en la Seguridad Vial". Agregó, que a ese respecto, como ha sucedido desde siempre, "la tarea del ACA es tomada como modelo por las demás entidades automovilísticas del mundo."

ANUNCIARON LA REALIZACION DEL RALLY CODASUR ULTRA MOVIL YPF

Durante una conferencia de prensa realizada en la sede central del Automóvil Club Argentino, fue anunciada oficialmente la realización del Rally CODASUR ULTRA MOVIL YPF, primera prueba con puntos para el campeonato mundial que se realiza en el continente americano y que se desarrollará entre el 19 y el 25 de julio próximo con cabeceras de largada en Buenos Aires y en cinco ciudades de distintos países sudamericanos.

PALABRAS DEL DOCTOR CARMAN

Como apertura de la conferencia de prensa se dirigió a los presentes el presidente del Automóvil Club Argentino.

El doctor César Carman expresó la gran satisfacción del ACA "por ser ésta la primera vez —dijo— que en el continente se realiza una carrera de rally con puntaje para el campeonato mundial de la especialidad, lo cual, además de su importancia deportiva, servirá para atraer hacia nosotros el interés de todas las naciones y mostrarnos a los hermanos de América en otra afirmación de nuestra voluntad constructiva".

Más adelante el doctor Carman afirmó que, personalmente, no creía que la obtención de una fecha para el campeonato mundial de rallies fuera una concesión gratuita sino —dijo— "un derecho adquirido por los clubes afiliados a la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR) en base al esfuerzo y a la capacidad demostrados anteriormente en la organización de este tipo de competencias". En tal sentido, citó el Rally Vuelta a la América del Sur, corrido en 1978 y el Rally 75º Aniversario ACA-FIA disputado en 1979, los cuales significaron —afirmó el titular del ACA— "un magnífico logro para nuestra Entidad".

También señaló que el Rally CODASUR "servirá para reiterar por parte de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana y del Automóvil Club Argentino algo que es esencia de su fundamento co-

mo instituciones: contribuir a través del deporte a la unión de los países sudamericanos".

El doctor Carman finalizó su alocución agradeciendo el apoyo que han brindado para la realización del rally empresas como Yacimientos Petrolíferos Fiscales "que son síntesis del espíritu argentino", así como la colaboración de las autoridades de las provincias por donde pasará la carrera, "sin cuya generosa ayuda no hubiera sido posible concretar esta difícil competencia".

También tuvo el doctor Carman palabras de reconocimiento para las autoridades deportivas de los países hermanos y para el periodismo especializado "que tanto ha posibilitado nuestra obra en favor del deporte".

Asistieron a la conferencia de prensa el vicepresidente primero del ACA, doctor Baltasar Martínez Briones, el secretario de la entidad, escribano Adolfo Scarano y el tesorero de la Institución, doctor Juan Manuel Sandberg Haedo.

Integraban asimismo la cabecera de la mesa el presidente de la Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana (CODASUR), ingeniero Rafael Sierra y el secretario de la organización, Roberto Gardío, de la República Oriental del Uruguay.

Entre los invitados especiales se hallaban el embajador del

Ecuador, don Manuel de Guzmán Polanco; el agregado cultural de la Embajada de Chile, don Enrique Gandasagui, en representación del titular de la delegación, doctor Sergio Onofre Jarpa Reyes; el jefe de la secretaria privada de la Secretaría de Estado de Acción Social de la Nación, señor Oscar Fortino, en representación del capitán de navío Luis Domingo Ugarte; el director de Comercialización de YPF, señor Luis Marzorati, representando al titular de la empresa ingeniero Carlos Benaglia; la directora de Turismo de la provincia de Tucumán, licenciada Susana V. de Bottini y el comandante principal Carlos Vidal, jefe del departamento de Relaciones de Gendarmería Nacional, juntamente con el gerente de ventas de YPF, señor Ernesto Parrondo.

También se hallaban presentes representantes de las firmas Garef, Noel, Ceras Johnson, Brastemp y del Banco Nueva Era, que comparten el patrocinio de la prueba.

HABLA EL INGENIERO SIERRA

La explicación técnica de la carrera correspondió al presidente de la CODASUR, ingeniero Rafael Sierra, quien se refirió a la importancia de la prueba, que ha merecido de la FIA el otorgamiento de puntaje para el campeonato mundial, recalcando a su vez el nivel de los vendedores que habrán de controlar la organización de la carrera. Indicó, asimismo, que la competencia estará reservada solamente para automóviles homologados ante la FIA y que cumplan con las prescripciones del

Anexo J del Código Deportivo Internacional, destacando que los automóviles argentinos podrán participar, ya que las fábricas han hecho llegar sus fichas de homologación, las que serán elevadas a la FIA para ser aprobadas en la próxima reunión de esa entidad.

Posteriormente el ingeniero Sierra cedió la palabra a cada uno de los dirigentes que estarán a cargo de diversos aspectos de la prueba.

El señor Félix Barral proporcionó un detalle del recorrido de la competencia indicando que las distancias a cubrir entre las distintas cabeceras de largada (Potosí en Bolivia, Uruguayana en Brasil, Caracoles en Chile, Fray Bentos en Uruguay y Asunción en Paraguay), conformarán tramos de concentración ya que la primera de las etapas se largará desde Tucumán y consistirá en un doble recorrido de un circuito de montaña, totalizando 117 kilómetros. Los días subsiguientes se disputarán las otras etapas restantes todas con cabecera de largada y culminación en la ciudad de Tucumán y recorriendo terrenos de esa provincia, Catamarca, Salta y Sgo. del Estero, con un total de 2.422 kilómetros. Señaló asimismo Barral que se ajustarán los reglamentos de la prueba a las normas internacionales aclarando en ese sentido que se penalizarán tanto los atrasos en los horarios previstos para los recorridos en que deben ser cumplidas las reglamentaciones de tránsito, como los adelantos a esos horarios, dando así verdadero sentido al carácter de la competencia.

INICIOSE EL CICLO "JUEVES TURISTICOS"

El jueves 8 de mayo próximo pasado, se inició en la Sede Central del Automóvil Club Argentino el XVII ciclo de las reuniones denominadas "Jueves Turísticos", que como promoción y fomento de esta actividad organiza anualmente la Comisión Asesora de Turismo.

La apertura del ciclo estuvo a cargo del doctor Mario Bancalari, quien disertó sobre el tema "Japón Turístico" y acompañó

su conferencia con la exhibición de películas y diapositivas.

El jueves 15 de mayo se proyectaron las películas "Baviera" y "Teatro Libre de Munich", que fueron comentadas por Juan Carlos Aguirre.

El ciclo continuó el jueves 22 de mayo con la exhibición de películas turísticas y una disertación del embajador de Canadá, Dwight Wilder Fulford, quien habló sobre el tema "Visi-

tando Canadá".

Por último, cerrando el ciclo de mayo, el jueves 29 se exhibieron películas turísticas y el doctor Ernesto Malbec dio una conferencia sobre el tema: "Visitando Canadá, Dinamarca, Israel y Rusia", la cual ilustró con diapositivas.

EL CICLO EN JUNIO

Durante el mes de junio el ciclo continuó con una disertación, el jueves 5, a cargo del ingeniero Juan José Nájera, sobre el tema: "Paraiso del Pacífico Sur".

El jueves 12 del mismo mes



El ingeniero Rafael V. Sierra —en el centro de la fotografía, de traje claro— explica aspectos técnicos del Rally CODASUR, que organiza nuestra Institución y se disputará en el próximo mes de julio.

TERMINOLOGIA

En la terminología a utilizar, las distintas etapas serán divididas en *sectores*, cada uno de los cuales contará con "controles horarios" (antes denominados *enlaces*) y "pruebas de clasificación" (conocidas anteriormente como *primes*, *especiales* o *tramos de velocidad libre*). Los tiempos y las penalizaciones serán tomados dentro de cada sector para todos los competidores.

Por su parte, el doctor *Hugo Bogetti* se refirió a los recaudos tomados en el aspecto sanitario, para el cual se confeccionará un mapa dentro del cual se marcarán las ubicaciones de las ambulancias, el sentido de circulación de las mismas en caso de una evacuación, los elementos con que contará cada unidad móvil, los centros a los cuales serán trasladados quienes deban ser atendidos y

demás datos de interés. Explicó asimismo que se contará con *helicópteros para atender las necesidades sanitarias y de rescate* y aviones que sobrevuelen las rutas para tener un panorama permanente de las necesidades a atender. Finalmente, señaló el doctor *Bogetti* que junto con la planilla de inscripción se entregará a cada tripulación una ficha en la que deberán volcar una serie de datos clínicos. Copias de ese fichero serán entregadas a cada unidad sanitaria para que puedan contar con datos importantes para la posible atención de los pacientes.

DOS CENTROS DE PRENSA

Por su parte, el señor *Alfredo Castellanos* hizo conocer los proyectos sobre los que se trabaja para ofrecer la información al periodismo indicando que *habrán de funcionar dos centros de prensa simultáneos, en Bue-*

TRES PILOTOS ARGENTINOS DE RALLY FUERON DESIGNADOS POR LA FIA

En el número 143, del *Boletín* mensual de la *Federación Internacional del Automóvil*, correspondiente al mes de enero último, figura la lista de los pilotos de rally de segunda prioridad nominados por esa federación para 1980, en la cual aparecen los nombres de los conductores argentinos *Carlos A. Garro*, *Jorge Recalde* y *Juan*

Carlos Rizutto, quienes fueron oportunamente propuestos por el ACA.

Cabe señalar que los pilotos argentinos son los únicos sudamericanos incluidos en ewta nómina, integrada por más de 100 conductores, pertenecientes a 27 países de los cinco continentes. Es todo un reconocimiento a su calidad.

nos Aires y en *Tucumán*. En ambos centros se proporcionarán en planillas especiales los datos de los distintos pasos de de los corredores en forma instantánea, mientras un sistema de computación proporcionará detalles del desarrollo de la prueba en forma periódica y al final de cada etapa. Al término de la competencia se entregará un libro conteniendo toda la información del rally.

El centro de prensa de Tucumán estará dotado de líneas telefónicas y de telex nacionales e internacionales para facilitar la tarea del periodismo.

Finalmente el señor *Jorge González Nogueira* dio una breve explicación sobre el sistema de comunicaciones a utilizar durante el *Rally CODASUR ULTRA MOVIL YPF*, señalando que *estará apoyado sobre la red radioléctrica del ACA, más servicios especiales de BLU, VHF y transceptores manuales para cubrir las distintas necesidades de comunicación durante la prueba.*

DEL DIRECTOR DE COMERCIALIZACION

Por último el doctor *César Carman* invitó al director de Comercialización de YPF, señor *Rodolfo Luis Marzoratti*, a hablar en nombre de su empresa. El alto directivo se refirió "A los estrechos lazos que unen a YPF con el ACA y que se remontan a los primeros pasos de las dos entidades y que son y han sido —dijo— dos siglas que juntas cubren el mapa del país brindando servicio al automovilista en las zonas más apartadas".

En el ámbito estrictamente deportivo recordó la tarea mancomunada en la realización de carreras que ahora forman parte de la historia del automovilismo deportivo argentino. A ese respecto afirmó que "hoy sumamos también nuestra colaboración, traducida en el patrocinio del *Rally CODASUR ULTRA MOVIL YPF*, como una prueba más de la absoluta confianza que nos merece la capacidad organizativa del ACA."

se proyectarán películas turísticas, mientras que el jueves 19 disertará *Hilda Maiztegui de Figari* sobre "Bellezas salteñas". Finalmente, el jueves 26 se exhibirán películas turísticas, con lo cual culminará el programa de actividades de junio.

En los meses venideros, todos los jueves continuará el ciclo. Los asociados y público en general que deseen asistir a las conferencias y exhibiciones cinematográficas podrán consultar el programa de actividades en la Oficina de Relaciones Públicas, Avenida del Libertador 1850 quinto piso que es la encargada de coordinar estas actividades.

TAREA SOLIDARIA DEL ACA EN LAS RECIENTES INUNDACIONES

Durante todo el tiempo que duró la grave emergencia en una vasta región de la provincia de Buenos Aires por las inundaciones, el *Automóvil Club Argentino* prestó, con todos los medios a su alcance, su valiosa colaboración para paliar las consecuencias de un desastre de tanta magnitud como no se tenía memoria en lo que va del siglo.

Fue así como la *Entidad*, pu-

so a disposición de la *Dirección Nacional de Emergencias Sociales*, su amplia red de comunicaciones, que se convirtió, en muchos casos, en el único medio de enlace con zonas que habían quedado aisladas por las aguas.

De esta forma, el ACA cumplió una vez más con uno de los ideales que sustentan su tarea cotidiana: servir a la comunidad en cualquier lugar del país.

AYUDA A DAMNIFICADOS

En tal sentido, también nuestra *Entidad* colaboró con el *Rotary Internacional, distrito 489*, que entregó ayuda a los damnificados por las inundaciones. El *Automóvil Club Argentino* aportó en la ocasión la infraestructura necesaria para el traslado de esa ayuda a la zonas inundadas, trabajando en contacto con la *Dirección Nacional de Emergencias Sociales*, que tuvo a su cargo la coordinación y ejecución de todas las tareas de auxilio para los muchos perjudicados en la provincia de Buenos Aires por el meteoro.

NUEVAS UNIDADES DE AUXILIO MECANICO

El Automóvil Club Argentino ha incorporado recientemente a su vasta dotación de vehículos de auxilio mecánico dos nuevos camiones grúa para remolques equipados con los más evolucionados medios tecnológicos del momento.

De esta forma el ACA pone en marcha un amplio plan de renovación de su flota de auxilio, como una forma de brindar a sus asociados más y mejores servicios.

Las unidades ahora incorporadas constan de un soporte armado con un revolucionario elevador de ruedas "Vulcano" que permite una segura maniobrabilidad de cualquier automóvil y elevarlo por las ruedas en contados segundos.

A ese respecto, los nuevos camiones remolques pueden elevar sin tocar la carrocería ni

el chasis, distintos tipos de vehículos, ya sean nacionales o importados, con lo cual el Automóvil Club Argentino da una eficaz respuesta a la realidad del parque automotor del país, donde los autos de procedencia extranjera ocupan ya una franja del mercado.

El mencionado soporte elevador de las nuevas unidades permite, además, realizar la operación aun en condiciones desventajosas, tales como falta de ruedas o neumáticos desinflados. Este soporte consta de dos barras que se colocan por delante y por detrás de las ruedas, se ajustan con una cerradura a cadena y, mediante un juego de cuatro riendas de nylon, se eleva el automóvil apoyado en su propia suspensión.

El soporte del elevador está sólidamente unido con la parte

posterior del remolque mediante una barra fija, lo cual elimina cualquier deslizamiento o movimiento del auto durante la tracción. Un novedoso diseño de la terminal de la barra del remolque hace fácil la conexión aun cuando el vehículo no esté alineado.

Otra característica de las nuevas unidades incorporadas por el ACA es que el sistema hidráulico de estos camiones grúa permite que el vehículo sea remolcado por la parte trasera, elevándolo por sobre el nivel del piso de la caja del camión remolque, mejorando así en algunas circunstancias la estabilidad del automóvil auxiliado, en el camino hacia el lugar de su reparación.

Los equipos están dotados de un par de "boogies" de ancho ajustable, que permiten



Uno de los nuevos camiones grúa ha incorporado a su servicio un amplio plan de renovación

montar sobre ellos las dos ruedas no elevadas, logrando un remolque en el cual el coche auxiliado no toca el piso.

Otra ventaja adicional del

INAUGURARONSE OBRAS EN EL RECREO DE QUILMES

Con una ceremonia que se realizó el viernes 28 de marzo próximo pasado, se inauguraron nuevas obras en el Centro Recreativo Quilmes, del Automóvil Club Argentino, con el objeto de brindar en ese lugar mayores comodidades a nuestros socios.

El recreo está situado sobre

la avenida Los Aromos, aproximadamente a unos 1.000 metros de la avenida Otamendi, y ocupa una superficie de algo más de seis hectáreas, sobre la ribera del Río de la Plata.

Además de las obras básicas, tales como el alambrado olímpico del predio, rellenos su-

plementarios en el terreno costero, forestación y construcción de caminos interiores, se han levantado grupos sanitarios, con vestuarios y duchas, así como también una torre tanque para almacenar 20.000 litros de agua, y una proveeduría para servicio a los asociados.



El Dr. Carman, el secretario de gobierno de la municipalidad de Quilmes, Dr. Antonio Malvar —a la derecha— y Roque Del Prete, presidente de la Filial Quilmes, al cortarse la cinta simbólica.

En el sector recreativo de las instalaciones, serán habilitadas antes de la temporada estival: una pileta para niños, diversos juegos infantiles, dos canchas de bochas, una de fútbol y dos de tenis.

Además, habrá parrillas, piletas para el lavado de vajilla y mesadas y bancos de cemento, con lo cual los asociados tendrán todas las comodidades necesarias para disfrutar del tiempo libre.

También es intención de las autoridades del Automóvil Club Argentino construir, en una segunda etapa, un tinglado destinado a guardarla náutica y pañol, en el cual podrán amarrar veleros de las clases *Optimist* y *Pampero*, los cuales serán provistos por la Armada Argentina en el marco de un acuerdo firmado con el ACA dentro del plan denominado "El Mar Nos Une".

A la inauguración asistieron autoridades de la Municipalidad de Quilmes, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, miembros de la Comisión Directiva de la Entidad y representantes de las Filiales del ACA en Quilmes, Adrogué, Lanús, Monte Grande, Berazategui y Florencio Varela.



DOCUMENTACION DE CASAS RODANTES

El sector *Documentación del Automotor, de Estación Once*, nos ha hecho llegar la información actualizada referida a la inscripción de casas rodantes en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y del pago de patente de aquéllas.

Según esa información y de acuerdo con la *Ordenanza Fiscal y Tarifaria* de 1978, emanada de la *Dirección de Rentas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires* (hasta el momento no ha sufrido modificaciones), los acoplados de turismo cuyo peso, incluída la carga máxima, que no excedan los 1.500 kilos, no abonan patente.

En la *Ordenanza Fiscal y Tarifaria* del año 1979, Art. 14, se involucran en el *Rubro 3* (Acoplados) y se clasifican en cinco categorías, justificando el peso del vehículo y la carga transportable:

1ª Categ.	hasta 5.000 Kg.
2ª "	de 5.001 " 10.000 "
3ª "	de 10.001 " 15.000 "
4ª "	de 15.001 " 20.000 "
5ª "	de 20.001 " o más

En los casos de *casas rodantes automotores* (tracción propia), se clasifican en el *Rubro 2* (Carga) y de acuerdo con el orden de marcha que se determina en el certificado de fabricación, o sea, peso del vehículo y carga involucrada en 10 categorías, la mínima hasta 4.000 kilos y la máxima, de 20.001 kilos o más.

1ª Categ.	has. 4.000 kg.
2ª "	de 4.001,, 6.000 "
3ª "	de 6.001,, 8.000 "
4ª "	de 8.001,, 10.000 "
5ª "	de 10.001,, 12.000 "
6ª "	de 12.001,, 14.000 "
7ª "	de 14.001,, 16.000 "
8ª "	de 16.001,, 18.000 "
9ª "	de 18.001,, 20.000 "
10ª "	de 20.001,, o más

En cuanto al rubro referido a *Registro Nacional de la Propiedad del Automotor-Municipios*, las informaciones emanadas de la citada oficina del ACA aclaran que, si bien la ley 6582/58 no obliga a la inscripción de la unidad en el R.N.P.A., ello es absolutamente independiente del pago del impuesto a la *Radicación de Vehículos* (Patentes), que es una tasa de absoluta competencia y recaudación de las Direcciones de Rentas, tanto de la Capital Federal como provinciales.

De lo antedicho, puede surgir la duda del procedimiento a seguir en la circunstancia, dado que la misma desorienta al contribuyente, pues hay un real divorcio entre los dos organismos —uno nacional y los otros municipales— En consecuencia se sugiere, dado que las circunstancias reales son las expuestas, aun no siendo ello obligatorio, *inscribir la unidad en R.N.P.A. y luego abonar los impuestos municipales, de acuerdo con las indicaciones y características propias que apliquen las comunas locales.*

el Automóvil Club Argentino mecánico, en el marco de la modernización de sus unidades.

nuevo sistema incorporado es que la operación de auxilio se puede realizar en un tiempo menor, con la consiguiente comodidad para el asociado del ACA.

UNA NUEVA KELPER NACIO EN LAS MALVINAS

Todo sucedió de una forma un tanto imprevista, pero a la naturaleza no la rige un calendario y fue así como *Soledad* resolvió ver la luz en las *islas Malvinas*, donde sus padres, el mayor (RE) *Pablo Rende* y *Nora Amalia Badino de Rende*, pasan una temporada de vacaciones. *Soledad*, que nació el 16 de abril último, a las 19.55, pasó a ser así la *primera argentina, de padres argentinos no residentes en las islas, que nace en esa porción de nuestro territorio después de 147 años.*

Sus padres viajaron a las Malvinas en un avión de la empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado), en el que, coincidentemente, también lo hacían el doctor *Juan Alemann*, y el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, a quien acompañaban *Juan Manuel Fangio* y *Juan Manuel Bordeu*. La delegación del ACA iba a asistir en *Puerto Stanley* al

descubrimiento de una placa en reconocimiento a la labor que cumple LADE con sus viajes aéreos al archipiélago.

Lo cierto es que todos los viajeros saludaron alborozados al feliz alumbramiento, que aconteció en el *King Edward Memorial Hospital*, de *Puerto Stanley*. Allí, desde su director, doctor *Peter Summers*, hasta la totalidad del personal médico y auxiliar, felicitaron a los padres de la nueva "kelper", denominación que los lugareños dan a los nativos de las islas.

El mayor *Rende*, dijo a AU-TOCLUB, ya de regreso en *Buenos Aires*, donde se domicilia, que jamás olvidarán él y su esposa las atenciones recibidas de los malvineros, y mencionó conmovido a *miss Heather Pettersson*, quien les prestó un *moisés* para *Soledad*, y a *miss Rene Duncan*, quien tejió a toda marcha la ropa de lana para la recién nacida.

También el mayor *Rende* recordó con emoción sus largas conversaciones con el obispo de la Iglesia católica, monseñor *Spraggon*, y al padre *Monaghan*, "quienes en todo momento estuvieron junto a nosotros y nos asistieron con sus oraciones en una circunstancia tan especial en la vida de todo ser humano.

"Por todo ello —agregó— y por ser esta tierra el lugar donde vino al mundo nuestra hija, estoy seguro de que regresaremos a estas Islas Malvinas donde encontramos en todas sus gentes el corazón abierto y una actitud fraterna que realmente nos conmovió y sirvió para superar sin inconvenientes la presunta barrera que significan idiomas diferentes".

Por último, con orgullo también, nos contó que él y su esposa son socios plenarios del *Automóvil Club Argentino*, números 123.709 y 853.675, y que la grata coincidencia de que en las *Malvinas* se encontrara el presidente de nuestra Entidad, les fue muy propicia para interiorizarse de la actividad que el ACA cumple desde hace varios años en ese sector de nuestro país, tan caro a los sentimientos de todo argentino.



Soledad, la nueva "kelper" en brazos de su feliz mamá.



PREMIOSE A MUJERES SOBRESALIENTES

Durante la semana de actos conmemorativos del 75° aniversario del *Rotary Internacional*, que se clausuró con la 53° conferencia del Distrito 489, esta entidad rindió homenaje a los 75 años de vida del *Automóvil Club Argentino*, con la colocación en la *Sede Central* del ACA, avenida del Libertador 1850, de una placa recordativa de esa fecha.

Al acto mencionado, que se realizó el 11 de abril próximo pasado, asistieron el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor César C. Carman; el vicepresidente de la *Institución*, doctor Baltasar Martínez Briónes, y otras autoridades del club, así como también miembros del *Rotary Club Internacional*.



Celina Repetto, Jeannete Arata de Erize, Amalia Lacroze de Fortabat, Magdalena Ruiz Guiñazú y Margarita Argúas.

LAS MUJERES DISTINGUIDAS

También el Distrito 489 entregó ese día una distinción denominada "El Trébol de Plata", a seis personalidades femeninas del país.

El acto de entrega se realizó en la *Sede Central* del ACA. Las mujeres premiadas fueron la doctora Margarita Argúas, "por su destacada actuación en la justicia"; la señora Elizabeth Duhalde de Barrenechea, "por su destacada labor en la acción comunitaria y filantrópica"; la señora Jeannete Arata de Erize, "por su destacada actuación en el campo de las artes y de la cultura"; la señora Amalia Lacroze de Fortabat, "por su destacada actuación ejecutiva en el campo empresarial"; la doctora Celina Repetto, "por su labor en la educación", y la señora Magdalena Ruiz Guiñazú, "por su destacada actuación en el periodismo".

CALENDARIO DE PESCA PARA 1980

La *Comisión Directiva* del ACA aprobó el proyecto de calendario tentativo de excursiones para 1980 el que se detalla a continuación:

8 de junio: XII Edición de Copa Confraternidad de Pesca Deportiva "Lucilo del Castillo", en *Laguna de Chascomús*.

20, 21, y 22 de junio: *Laguna Sauce Grande* (Pesca de pejerrey).

5 de julio: *Laguna de Chascomús* (Pesca de pejerrey).

16 de agosto: *Laguna La Salada* de Pehuajó (Pesca de pejerrey).

30 y 31 de agosto: *Laguna Sauce Grande* (Pesca de pejerrey).

6 de setiembre: *Laguna de Gómez* (Pesca de pejerrey).

27 y 28 de setiembre: *Laguna de Alsina* (Pesca de pejerrey).

18 de octubre: *Laguna de Chascomús* (Pesca de pejerrey).

15 y 16 de noviembre: *Monte Hermoso*. Pesca variada de mar y pejerrey.

6, 7 y 8 de diciembre: *Bahía San Blas* (Pesca variada de mar).

El objetivo de estas excursiones, en las que participan socios, familiares y empleados de la *Institución*, es brindar a los aficionados de la pesca deportiva un servicio más, que al mismo tiempo sirva para estrechar lazos de amistad entre los participantes.

Los interesados en este tipo de excursiones pueden solicitar mayor información en la oficina de *Recreos y Campamentos*, de lunes a viernes, en el horario de 12 a 19, en la planta baja de nuestra *Sede Central*.

DOCUMENTACION DE MENORES PARA VIAJAR A PAISES LIMITROFES

La *Defensoría de Pobres y Menores de Gualeguaychú* por intermedio de la *Filial* del ACA en esa ciudad, nos hizo llegar la siguiente información, que juzgamos de suma utilidad para aquellos automovilistas que, acompañados de menores, viajan hacia los países limítrofes con el litoral argentino, utilizan-

HOTELES DE BUENOS AIRES VINCULADOS AL PLAN ACA

De acuerdo con su política de incorporar más y mejores servicios, para beneficio de sus asociados, la Entidad ha agregado a la "Red de Hoteles Vinculados al Plan ACA", los siguientes establecimientos en la ciudad de Buenos Aires.

- Alpino Hotel, Cabello 3318 (Palermo).
- Gran Hotel Buenos Aires, Marcelo T. de Alvear 767 (Zona Centro).
- Italia Hotel Romanelli, Reconquista 645 (Zona Centro).
- Torre Hotel, Olleross 4186

(Zona Chacarita).

Para facilitar la reserva de alojamiento, los asociados podrán gestionarla a través de las filiales locales, o bien en la sede central, Avda. del Libertador 1850 —Sector Actividad Turística—, gozando de tarifas preferenciales.

Estos hoteles prestan servicios de alojamiento y bar y se hallan ubicados en distintas zonas de la Capital Federal, para mayor comodidad de nuestros asociados del interior del país que viajen a Buenos Aires.

do la vía terrestre Zárate-Brazo Largo-Ruta 12-Puente Gral. San Martín.

Todo menor que viaje con sus padres, con libreta matrimonial, no tiene dificultades para pasar al Uruguay; si no tuvieran dicho documento, deben solicitar una constancia ante el *Jefe de Paz de Gualeguaychú*,

cuyo horario de atención es de 7 a 12, inclusive. Aquellos que pertenezcan a otro núcleo familiar —es decir, primo, sobrino, amigo, etc.— deberán viajar provistos de un poder hecho ante un escribano público de su lugar de origen, por aquella persona que tenga en ese momento la patria potestad. De ninguna forma aquél podrá ser suplido en la *Defensoría de Pobres y Menores* de esta localidad. Esta sólo otorga autorizaciones, pero teniendo a la vista todos los documentos en regla.

SERA CELEBRADO EL DIA DEL EMPLEADO DEL ACA

En la sede central de la Entidad, así como en las distintas filiales y Delegaciones de todo el país, se realizarán, el día 11 de junio, diversos actos para celebrar el Día del Empleado del Automóvil Club Argentino y el 76º aniversario de la Institución.

Con la asistencia de autoridades, personal y familiares de los agasajados, se entregarán diplomas, distinciones y recuerdos a los empleados y concesionarios que cumplieron 20, 25, 30, 35, 40 y 45 años en el

club o en vinculación con la Institución.

Serán homenajeados en sede central 76 personas y 32 en sus correspondientes lugares de actuación. En la imposibilidad de nombrarlos a todos, destacamos a los señores Antonio G. Seijas y Domingo H. Arias, quienes cumplen 40 años de servicio, y a los señores Guillermo Zanotti Santa y Luis María Batista, con 45 años de actividad ininterrumpida en la Institución.

DESCUENTOS EN HOTELES DEL PERU

El *Touring y Automóvil Club del Perú*, a través de la secretaría de la *Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes*, informó sobre los hoteles esa nación en los cuales a los socios del *Automóvil Club Argentino*, previa presentación del carné que los acredita como tales, se les hacen descuentos especiales sobre las tarifas vigentes.

La nómina de los hoteles es la siguiente: *Lima-Sheraton Hotel*, Paseo de la República 70, Lima (descuento especial); *Hotel Crillon*, avenida Nicolás de Piérola 589, Lima (10 por

cientos de descuento sobre la tarifa de alojamiento); *Hotel Savoy SA*, Jr. Cailloma 224, Lima (20 por ciento); *Hotel Continental*, Jr. Puno 196, Lima (10 por ciento); *Hotel Riviera*, avenida Garcilaso de la Vega 981, Lima (15 por ciento); *Hotel Residencial Ritz SA*, avenida Salaverry 2599, San Isidro (descuento especial sobre la tarifa de alojamiento); *Hostal Regina*, avenida 2 de Mayo 1421, San Isidro (10 por ciento); *Hostal Arequipa*, Rivero 142, Arequipa (10 por ciento), y *Hotel Paracas*, en Pisco (descuento especial sobre la tarifa de alojamiento).

REUNION DEL CONSEJO FEDERAL DEL NOTARIADO ARGENTINO EN EL CALAFATE

En la hostería que el Automóvil Club Argentino posee en Calafate, provincia de Santa Cruz, el 12 de abril último se reunió el Consejo Federal del Notariado Argentino.

Al término de las deliberaciones, la entidad dio a conocer una declaración en la que los diferentes Colegios de Escribanos de la república allí reunidos manifiestan su satisfacción "por ver plasmado en una declaración nuestro legítimo orgullo de haber deliberado en uno de los puntos geográficos más australes del país, donde la emoción y el sentimiento de nacionalidad se hacen más profundos". En el documento los escribanos rati-

fican "su fe inquebrantable en los altos destinos de nuestra Patria" y reafirman "el irreversible principio de soberanía que hace a la esencia de nuestro sentir nacional", al tiempo que "aseguran un accionar permanente por la armonía y seguridad jurídica entre los pueblos y los hombres" y apoyan "la acción del gobierno que garantice esos derechos y preserve nuestra integridad territorial".

Firman la declaración Jorge A. Bollini (presidente); Adolfo C. A. Scarano y César W. Fernández Elizalde (secretarios); Oscar R. Ruiz y Julio A. Imberti (vicepresidentes), y Alberto Ramos Mexía (tesorero).



Recórtelo y guárdelo

Nuevas características y números telefónicos para solicitar el **Auxilio Mecánico del Automóvil Club Argentino** a partir del 19 de Junio

durante las 24 horas en sede central

802-5081 y 10 líneas rotativas
802-6041 y 10 líneas rotativas
802-6091 y 10 líneas rotativas

802-0624/3755/4403/7711



También puede hacerlo en nuestras estaciones de Capital Federal y Gran Buenos Aires, equipadas con transceptores VHF (muy alta frecuencia) que retransmiten su llamado a Sede Central, en el horario de 8 a 20.

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 SANSFIELD: 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

Administración (conmutador general) 802-6061 y 10 líneas rotativas
AV. del Libertador 1850, Cap. Fed. 802-7061 y 10 líneas rotativas
(Estos números no incluyen el Auxilio Mecánico)



Automóvil Club Argentino

ESCUELA "AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO"

Como homenaje al *Automóvil Club Argentino* en el 75° aniversario de su fundación, y como una prueba más del reconocimiento de la labor que la *Institución* realiza en bien de la comunidad, el director de la *Escuela Provincial N° 565*, situada en el departamento de *Cerrillos*, en *Salta*, solicitó a las au-

toridades —y le fue concedido— designar a ese establecimiento con el nombre de nuestra entidad.

La escuela, ubicada en un apartado rincón de nuestro territorio, se llamará de ahora en más, "*Automóvil Club Argentino*".

DOCUMENTACION DEL AUTOMOTOR EN MENDOZA

Informamos a nuestros asociados que en la sede de la *Filial del ACA en Mendoza*, ubicada en la *Avda. San Martín 953*, funciona de lunes a viernes, en el horario de 15 a 20, la *Oficina de Documentación del Automotor*, que presta los siguientes servicios: *Transferencias, Inscripción de Vehículos "O Km"*,

Baja por Robo-Hurto, Sin Efecto, Destrucción Total, Cambio de Radicación, Pago de Impuestos, Duplicado de Título, Duplicado de Cédula de Identificación, Bajas de Contribuyentes, Altas de Contribuyentes, Cambio de Motor, Armado Fuera de Fábrica, Asesoramiento e Informes.

DESCUENTOS PARA SOCIOS EN EL LUNA PARK

Como en años anteriores, los socios del *ACA* gozarán de un descuento del 25 por ciento en el precio de las entradas para algunos de los espectáculos artísticos que se presenten en el *Luna Park*.

En tal sentido, en ese estadio, desde el 2 de julio al 3 de agosto del corriente año, actuará por primera vez en la Argen-

tina, el *Circo de Moscú Sobre Hielo* y a los socios del *Automóvil Club Argentino*, presentado el carnet que los acredita como tales, se les hará un descuento del 25 por ciento sobre el precio de cualquiera de las localidades, que estarán próximamente en venta en la *Avenida Madero 420, 1° piso*, de lunes a viernes, de 10 a 20.

HABILITACION DE UNA DEPENDENCIA EN EL CHACO

A principio del mes de febrero quedó habilitado el expendio de combustibles (nafta común, súper, gasoil y querosén) y lubricantes en la *Estación Nueva Pompeya*, instalada en la locali-

dad homónima de la provincia del *Chaco*. El delegado es el señor *Héctor C. Balustra* y la dirección postal: *Sarmiento 38, (3705) Juan José Castelli (Chaco)*.

FUERON DESIGNADOS NUEVOS SOCIOS HONORARIOS

Por decisión de la Comisión Directiva del *ACA*, fueron aprobadas las siguientes designaciones como *socios honorarios*: el embajador de Pakistán, señor *Syed Ahmad Pasha*; el embajador de Grecia, señor *Vassilis Vitsaxis*; el embajador de los Países Bajos, señor *Eduard Olaf*

van Suchtelen; el embajador de Colombia, señor *Francisco Pizano de Brigard*; el ministro de Defensa Nacional, contralmirante (RE) *David H. de la Riva*; el presidente de *YPF*, ingeniero *Carlos Benaglia*; y el teniente general (RE) *Roberto Eduardo Viola*.

FALLECIMIENTOS

DOCTOR
EMILIO MIGUEL DAIREAUX

Durante el mes de abril falleció en esta ciudad el doctor *Emilio Miguel Daireaux*, quien desde hacía largos años se hallaba vinculado al *Automóvil Club Argentino*, en el que actualmente ejercía el cargo de veedor de la presidencia, poniendo al servicio de la Institución y de los asociados su probada capacidad organizativa y su amplio saber en el campo legal.

Vastamente conocido en las esferas tribuñalicias —en el momento de su muerte integraba el cuerpo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, como culminación de una larga y exitosa carrera—, su fallecimiento provocó hondo pesar entre sus familiares, allegados y miembros del Poder Judicial, como quedara testimoniado en el acto de su sepelio, al que asistieron directivos de nuestra Entidad.

DOCTOR
JUAN NAIM

El 2 de marzo próximo pasado dejó de existir en esta ciudad el doctor *Juan Naim*, veedor de la presidencia de nuestra Institución, a la que estuvo ligado por largos años, en los cuales desarrolló una ardua tarea en la que puso de manifiesto su vocación de servicio y rectitud y hombría de bien. Con su desaparición, nuestra Entidad pierde a un valiosísimo colaborador y el país a un ciudadano que en su actividad pública y privada supo siempre dar lo mejor de sí en pro del bienestar de la comunidad.

DOCTOR
ERNESTO NEIL BLACK

En el cementerio de la Recoleta fueron inhumados el 11 de mayo último los restos del doctor *Ernesto Neil Black*, quien era miembro de la Junta Electoral de nuestra Institución. Su deceso significó una sensible pérdida para el *Automóvil Club Argentino*, donde su palabra mesurada era escuchada y respetada. El doctor *Ernesto Neil Black* desarrolló asimismo una dilatada actividad en el Poder Judicial, hasta que se jubiló en 1974. Fue también un destacado deportista y representó a nuestro país en remo en las olimpiadas de Amsterdam en 1928. Perteneció como socio a diversas instituciones, entre ellas, el *Automóvil Club Argentino*, el *Jockey Club* y la *Sociedad Rural Argentina*.

ESCRIBANO
ARMANDO P. ECHEVERRIA

En un accidente de tránsito ocurrido el 28 de marzo último perdieron la vida el escribano *Armando P. Echeverría*, su esposa *Nydia* y su hijo *Armando*. Estas trágicas desapariciones, enlutaron a la ciudad de Presidencia Roque Sáenz Peña, en donde el escribano *Echeverría* desarrolló a lo largo de los años una vasta obra comunitaria. En esa labor estuvo estrechamente ligado a nuestra Entidad, ya que fue por varios períodos vicepresidente de la *Filial del ACA* en esa ciudad e integraba, cuando lo sorprendió la muerte, la Comisión propuesta para el próximo ejercicio.

PRODUCTOS ESPECIALES COLUMBIA
PRESENTA

2 COLECCIONES DE JAZZ IMPORTADAS DIRECTAMENTE DE EE.UU.

120 TEMAS JAMAS EDITADOS
EN LA ARGENTINA CON
GRABACIONES ORIGINALES
DEL ARCHIVO DE LOS
ESTUDIOS COLUMBIA
DE EE.UU.

CADA
COLECCION
DE 6 L.P.
\$ 90.000.-

VOCALISTAS DE LA ERA DE LAS GRANDES BANDAS.

Discos en donde se han reunido
Bobby Lee con Benny Goodman,
Chris Day con Les Brown,
Benny Desmond con Gene Krupa,
Armen Costillo con Xavier
Rugat, Billie Holliday con Tedy
Wilson, Bing Crosby con Guy
Lombardo, Clare Martin con Bobby
Hackett, Kathleen Lane con
Penn Miller y otros vocalistas
grandes instrumentistas en una
colección que jamás nadie
podría editar.



LAS FABULOSAS GRANDES BANDAS,

con los legendarios Duke
Ellington, Count Basie, Benny
Goodman, Claude Thornhill, Les
Brown, Artie Shaw, Gene
Krupa, Sammy Kaye, Ray Noble,
Frankie Masters, Dick Jurgens,
Harry James, Jack Teagarden,
Red Norvo, Woodie Herman
y muchos otros más en
60 temas que lo harán revivir
la magia de la época de
oro del jazz.

CORTE Y ENVIE HOY MISMO ESTE CUPON
NO NECESITA SOBRE NI ESTAMPILLA.

PARA OPTAR POR LA OFERTA DE PAGO ANTI-
CIPADO UD. DEBERA ENVIAR EL CUPON EN
SOBRE CERRADO Y FRANQUEADO A PRODUCTOS
ESPECIALES COLUMBIA - CASILLA DE
CORREO 2508 - 1000 CORREO CENTRAL AD-
JUNTANDO CHEQUE O GIRO (POSTAL O BAN-
CARIO) POR \$ 90.000.- A NOMBRE DE DISCOS
CBS S.A.I.C.F. "NO A LA ORDEN"

O ADQUIRIR LA COLECCION DIRECTAMENTE
EN

SUIPACHA 476 O GALERIA SAN
JOSE DE FLORES, RIVADAVIA 6836,
LOCAL 37, CAPITAL.

PRODUCTOS ESPECIALES COLUMBIA
CASILLA DE CORREO 2508 - 1000 CORREO CENTRAL
MARQUE CON (x) LA FORMA DE PAGO ELEGIDA

AC3006803

POR ANTICIPADO	ABONARE AL RECIBIR	EN 2 CUOTAS MENSUALES
<input type="checkbox"/> \$ 90.000.-	<input type="checkbox"/> \$ 96.000.-	<input type="checkbox"/> \$ 52.000.-

MARQUE LA/S COLECCION/ES ELEGIDA/S

- LAS FABULOSAS GRANDES BANDAS (En discos) 10081
 VOCALISTAS DE LA ERA DE LAS GRANDES BANDAS (En discos) 10091
 HOLLYWOOD (En discos) 10111
 HOLLYWOOD (En cassettes) 10112

PARA
CREDITO

FIRME
SOLO EN
CASO DE
COMPRAR
EN
CUOTAS

ADJUNTO CHEQUE GIRO N°

BANCO POR \$

Y ME COMPROMETO A ABONAR EL SALDO A LOS 30
DIAS DE RECIBIDA LA COLECCION ELEGIDA

DOCUMENTO..... N°

FIRMA

LLENE SOLO EN
CASO
DE PAGO
ANTICIPADO

ADJUNTO
CHEQUE GIRO N°

BANCO POR \$

APELLIDO

NOMBRE

CALLE

NUMERO PISO DEPARTAMENTO

COD. POSTAL LOCALIDAD

RESERVADO PARA DISCOS CBS



OFERTA
LIMITADA
VALIDA
POR 80 DIAS

ESTA ES SU ENTRADA A LA MEJOR MUSICA DE

HOLLYWOOD

LA MEJOR MUSICA DE LAS GRANDES PELICULAS

PRODUCTOS ESPECIALES COLUMBIA PRESENTA UNA NUEVA Y FANTASTICA COLECCION ESTEREOFONICA EN 6 DISCOS LONG PLAY O 3 CASSETTES DOBLES CON LA MUSICA DE 40 AÑOS DE CINE. DESDE SOMBRERO DE COPA, NACIDA PARA EL BAILE, Y LA CENICIENTA EN PARIS HASTA LOVE STORY, CABARET E INFIERNO EN LA TORRE.



LA COLECCION Y EL LIBRO NO ESTAN A LA VENTA EN COMERCIOS SI LO ESTUVIERAN COSTARIAN \$ 170.000.-



ADEMAS, JUNTO CON LA COLECCION, UD. RECIBIRA EL LIBRO 40 AÑOS DE CINE EN HOLLYWOOD. PRODUCIDO Y EDITADO POR PRODUCTOS ESPECIALES COLUMBIA. ESTE LIBRO CONTIENE EXCEPCIONALMENTE ILUSTRADA, LA HISTORIA DE HOLLYWOOD A TRAVES DE LAS PELICULAS CUYOS TEMAS MUSICALES INTEGRAN LA COLECCION.

6 DISCOS LONG PLAY O 3 CASSETTES DOBLES ESTEREOFONICOS MAS EL LIBRO 40 AÑOS DE HOLLYWOOD POR SOLO

EN LUJOSO
ESTUCHE DISCOTECA
O EN HERMOSA
CASSETTECA

\$ 90.000.-

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

DISCOS CBS S.A.I.C.F.

APARTADO ESPECIAL N° 196
CORREO CENTRAL
1000 CAPITAL FEDERAL

Y ESTOS SON LOS TEMAS DE HOLLYWOOD:

TEMA DE AMOR DE "NACE UNA ESTRELLA" - MEJILLA A MEJILLA - LLUVIAS DE ABRIL - LOS MOLINOS DE TU PENSAMIENTO - LA SOMBRA DE TU SONRISA - UNO - OH, QUE MARAVILLOSA MARAÑA - GEORGINA - TEMA DE "NEW YORK NEW YORK" - QUE VAS A HACER EL RESTO DE TU VIDA.

¿SABES BIEN HACIA DONDE VAS? (TEMA DE MAHOGANY) - TEMA DE "PICNIC" - DICEN QUE ES MARAVILLOSO - UNA LEONA DE DOS MUNDOS - LA MIRADA DEL AMOR - SEÑORA ROBINSON - ES MARAVILLOSO - SOBRE EL ARCO IRIS - VERANO DE AMOR - NO SE COMO AMARLO.

TEMA DE AMOR DE "EL PADRINO" - TE LLEVO BAJO MI PIEL - EN UN DIA CLARO SE VE HASTA SIEMPRE - GENTE - PODRIA BAILAR TODA LA NOCHE - SI YO FUÉSE RICO - EL SONIDO DE LA MUSICA - HOLA, JOVENES ENAMORADOS - RIO SIN RETORNO - TEMA "VALLE DE LAS MUÑECAS".

EL ANIMADOR - TEMA DE "ELVIRA MADIGAN" - CASI COMO ESTAR ENAMORADA - CABARET - EL SUEÑO IMPOSIBLE - 2001 ODISEA DEL ESPACIO - EL PASO DEL ELEFANTITO - ¡HOLA MUÑECUITA! - UN CAMINO PARA DOS - LOS SONIDOS DEL SILENCIO.

POR TODO LO QUE SABEMOS - SOY FACIL - GIGI - QUIZAS NO NOS AMEMOS ASI NUNCA MAS - EN ALGUN LUGAR MI AMOR - ANO-CHECER DE UN DIA AGITADO - ¡HALLELUJAH! - DIAS DE VINO Y ROSAS - NUESTROS AÑOS FELICES - CANCION DE BRIAN.

TENGO RITMO - UN HOMBRE Y UNA MUJER - CHIM CHIM CHEREE - TEMA DE "BARRIO CHINO" - VERANO DEL 42 - UNA CUCHARADA DE AZUCAR - ALPIE - SHAPT - DEDOS DE ORO - TRES MONEDAS EN LA FUENTE.

VEA AL DORSO MAS OFERTAS Y CENTROS DE VENTA DIRECTA