

CORREO ARGENTINO Rec. 61 (B) FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938 T. RIFA REDUCIDA Concesión N° 209 CODIGO POSTAL 1481

# autoclub

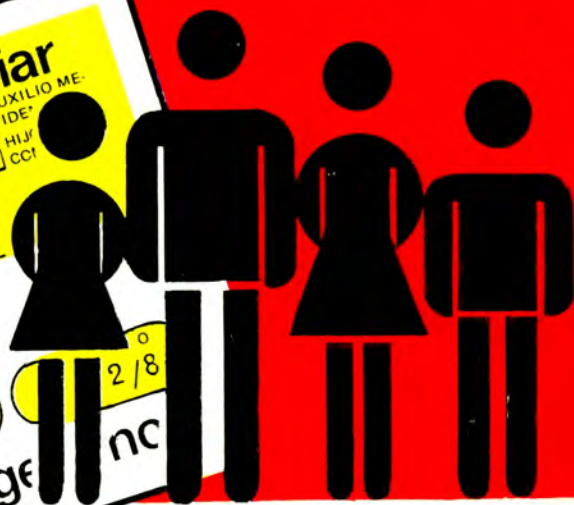
Ejemplar exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su venta  
Año XX - N° 114 - Agosto 1981 - \$ 9.000.-



## LOS 100 AÑOS DE NECOCHEA



# EL AUTOMOVIL CLUB PIENSA EN "SU FAMILIA"



Con la creación de su Credencial Familiar el Automóvil Club Argentino brinda ahora Auxilio Mecánico al núcleo familiar, en las mismas condiciones que al socio.

Mediante el pago del 50% del valor de la cuota social en vigencia, el socio obtendrá para su esposa o hijo menor de 21 años este documento, renovable cada 6 meses, que les permitirá utilizar el Auxilio Mecánico y los servicios al segundo automóvil y motocicletas toda vez que lo crean necesario. Haga uso de este nuevo beneficio.

PUBLICIDAD ACA



## ACA

Solicite hoy mismo su **CREDENCIAL FAMILIAR**

**Automóvil Club Argentino + servicios**



# Asómese a nuestrás Vidrieras!!!

4.000 m<sup>2</sup> • 9 Plantas Exposición de Ventas

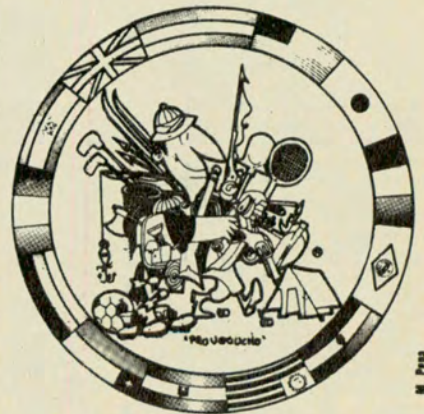


## PROVEDURIA DEPORTIVA®

### CALLAO 666

CASA MATRIZ: Lima 363/71/77  
CASA CENTRAL: Callao 666  
BELGRANO: Cabildo 2475  
LOMAS DE ZAMORA: Boedo 102  
QUILMES: Alem 27  
MORON: Rivadavia 18256  
LA PLATA: C. 47E. 7 y 8  
ROSARIO: San Martín 925

### VISITENOS !!!



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

... Y TAMBIEN LA PRIMERA RED  
DE AUTOCAMPINGS DEL PAIS

BARILOCHE • EL BOLSON • LAGO PUELO • LOS ALERCES • LAGO HUECHULAFQUEN •  
TERMAS DE RIO HONDO • MAR DEL PLATA • SANTA TERESITA • CHASCOMUS

BALNEARIOS - COMPLEJO TURISTICO PUNTA MOGOTES - MAR DEL PLATA

RESERVAS Tel: 41-5369 / 42-6640 / 44-8119



DIRECTOR  
**Dr. CESAR C. GARMAN**  
 Presidente del ACA

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

**LINO PALACIO**  
**FRANCISCO A. RIZZUTO**  
**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 2º 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

**DR. FERNANDO SABSAY**  
 Presidente de la Comisión de Economía y Finanzas de la Asamblea de Delegados

**CARLOS J. CODAZZI**  
 JEFE DE REDACCION

**EDUARDO PALACIOS VIDELA**  
 SECRETARIO DE REDACCION

**MANUEL DIAZ GUERRA**  
 REDACCION

**RICARDO ARUCCI**  
**ADOLFO GARCIA SAEZ**  
 DIAGRAMACION Y ARTE

**NICOLAS SANTIAGO STANCICH**  
**JORGE ACUÑA**  
 ARCHIVO

**ERNESTO A. BIGGERI**  
 ADMINISTRADOR

**CARLOS GARCIA VAZQUEZ**  
 PRODUCCION PUBLICITARIA

**DANIEL A. ALVAREZ**  
**JOSE PELUSO**

EN ESTE NUMERO FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso, Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus, Ag. Fotográfica Integral, Alfredo Mario Segers, Eduardo Elguezabal.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5º (1425), Capital Federal, TEL. 801-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 106.179. PUBLICACION ADHERIDA 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 fueren publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

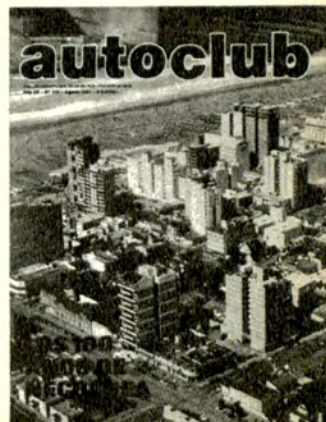
Tirada de esta edición:  
 550.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la República Argentina: \$ 9.000,-

<b>A NUESTROS LECTORES. El Automóvil Club Argentino en el deporte .....</b>	<b>6</b>
<b>NOS ESCRIBEN .....</b>	<b>7</b>
<b>Al rescate del pasado. La Múnich de la Costanera Sur, por Eduardo Elguezabal .....</b>	<b>10</b>
<b>El auto y su cuidado. La importancia de un buen diagnóstico .....</b>	<b>14</b>
<b>Derrotero. Tras la estela de Ulises, por Alfredo Mario Segers .....</b>	<b>18</b>
<b>Rally CODASUR YPF. Con sabor deportivo .....</b>	<b>22</b>
<b>Necochea. Un siglo de feliz historia, por Ricardo L. Molinari .....</b>	<b>26</b>
<b>LETRA NUEVA .....</b>	<b>31</b>
<b>AUTOCLUB INFORMA .....</b>	<b>32</b>
<b>AQUI NOSOTRAS, por Trixi .....</b>	<b>34</b>
<b>Valle del río Mendoza. Los constructores de pirámides, por Federico B. Kirbus .....</b>	<b>38</b>
<b>Aniversario. Cien años del Registro de la Propiedad Inmueble de la Ciudad de Buenos Aires .....</b>	<b>41</b>
<b>Alconafta. El milagro de la fotosíntesis, por Bernard Courge .....</b>	<b>42</b>
<b>NOTICIERO ACA .....</b>	<b>44</b>

## PORTADA

**Necochea**, la pujante ciudad de la costa atlántica bonaerense, cumple su primer siglo de vida. AUTOCLUB se asocia a la feliz celebración, rescatando pormenores de su interesante historia.



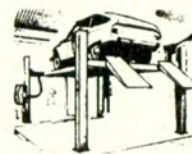
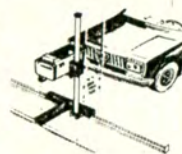
# ¡CUIDE LA «SALUD» DE SU AUTOMOVIL! "TOME CONCIENCIA - EVITE ACCIDENTES"

Verifíquelo en el Centro de Diagnóstico N° 1 Palermo

El Automóvil Club Argentino en su 77º aniversario, INAUGURO para sus asociados un nuevo servicio que contribuirá a mantener la buena salud del automotor: el ACA-TEST-Centro del Diagnóstico para el Automóvil N° 1, desarrollado en una nueva obra de 4.000 m2 cubiertos.



Centro de Diagnóstico del Automóvil



Mediante máquinas de alta tecnología, el Centro del Diagnóstico controla con la máxima exactitud los siguientes mecanismos y funciones principales:

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 - FRENOS: en sus distintos sectores | 7 - TREN TRASERO: estado y desgaste                             |
| 2 - AMORTIGUACION: en las 4 ruedas    | 8 - NEUMATICOS: estado y profundidad del dibujo                 |
| 3 - CARROCERIA: exterior e interior   | 9 - CARBURACION Y ENCENDIDO: circuito eléctrico y contaminantes |
| 4 - LUCES DE SEGURIDAD                | 10 - DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD: según normas vigentes IRAM      |
| 5 - DIRECCION Y GUIA                  |   |
| 6 - TREN DELANTERO: estado y desgaste |   |

Para su tranquilidad o prevención concurra a la Estación Palermo del ACA, (Godoy Cruz y Demaría) cuarto piso (Centro del Diagnóstico del Automóvil) en el que, tras minuciosa inspección electrónica, mecánica y visual, se le indicará el estado de las distintas partes de su automóvil y las necesidades de reparación en cada caso, que constará en un diagnóstico con el resultado de la verificación.



ACA-TEST  
Un nuevo objetivo del ACA para favorecer a sus socios

Automóvil Club Argentino + servicios

A NUESTROS LECTORES

# El Automóvil Club Argentino

En el orden internacional —y en especial nuestro Gran Premio de Fórmula 1—, siempre con el criterio de que el **ACA** debía actuar como factor de fomento y apoyo, dejando al ámbito empresarial las funciones organizativa y financiera de los espectáculos, éstas fueron confiadas durante varias fechas sucesivas al Club **YPF**, contribuyéndose así a la promoción de los productos de esa sigla de tan honda raigambre nacional, y que tanto lleva aportado al desarrollo energético de nuestro país. De todos modos, nuevas circunstancias obligan al Automóvil Club Argentino a retomar, a partir de 1973, la responsabilidad organizativa y financiera de las competencias internacionales, a las que cabe agregar, desde hace dos años, el Rally **CODASUR** con puntaje para el campeonato mundial de la especialidad. Algunas de esas pruebas, que el **ACA** realiza empeñado en mantener el prestigio universal de nuestro país en cuanto sede de las mismas, resultan deficitarias, y el fuerte quebranto arrojado por una de ellas en especial, sólo pudo ser saneado después de varios años, merced a la comprensión y los buenos oficios interpuestos por las últimas autoridades del entonces Ministerio de Bienestar Social.

A nadie escapa, y menos aún a los aficionados, que acompañadamente con el avance tecnológico, el deporte automovilístico ha ido nucleando a su alrededor a un número cada vez mayor de empresas industriales y comerciales, públicas o privadas, tan directa como legítimamente interesadas en su promoción y desarrollo. A la luz de esa realidad, ellas se han ido transformando en las principales financieristas de los espectáculos en que se utilizan y publicitan sus productos. Es obvio que a ello también ha contribuido el fenómeno de la televisación vía satélite, que hace accesible cada espectáculo —y la publicidad que conlleva— a cientos de millones de espectadores de todo el mundo, reduciendo a sus justos términos la importancia cuantitativa de los 70.000 o 100.000 que pudieran hallarse en el escenario mismo de la prueba. Es decir, que el carácter empresarial adquirido por el automovilismo deportivo se observa claramente en el orden internacional, y marca una pauta a la cual debe irse adecuando, necesariamente, la práctica que nos ocupa en el ámbito de la República Argentina. Esta no es otra, por lo demás, que la posición sostenida desde siempre por nuestra Institución, habida cuenta de las ya señaladas condiciones especiales que oportunamente aconsejaron la elección de otros caminos.

Sería casi redundante, dado que se trata de hechos suficientemente conocidos, intentar aquí una reseña de la acción de nuestra Entidad en favor del automovilismo deportivo, y de manera especial durante los últimos 25 años, por ser una etapa caracterizada, precisamente, por la relevancia de dicha acción en el mundo entero, y por ende, en nuestro país.

No obstante, y a efectos del tema de fondo que habremos de enfocar, sí parece conveniente recordar que por la naturaleza que le asignan sus Estatutos, el Automóvil Club Argentino dista mucho de ser una empresa industrial o comercial, para perfilarse con nitidez meridiana como una institución de servicios para su hoy excepcionalmente nutrida masa de afiliados. Ciertamente, ha sido la labor desarrollada en este campo la que lo ha lle-

vado a ocupar preeminentes posiciones en el plano interamericano y mundial, en una suerte de ascenso progresivo que culmina en la actual vicepresidencia de la Federación Internacional del Automóvil (**FIA**), organización rectora en cuanto a las funciones específicas de nuestro Club y de sus entidades similares en el orden ecuménico.

Desde esa perspectiva y con tal filosofía —y sin descuidar las particulares circunstancias de cada contexto histórico— el Automóvil Club Argentino fue otorgando a la actividad deportiva los recursos necesarios para su adecuado desenvolvimiento. Esos medios, si bien fueron de carácter económico cada vez que se hizo imprescindible, siempre apuntaron al fomento y al apoyo y, de modo esencial, a la estructuración jurídica y organizativamente eficiente del automovilismo de competición.

Así, en 1968 nuestra Institución creó la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (**CADAD**), en el marco de la más amplia concepción federalista: en ella se nucleaban 12 regiones que cubrían todo el territorio nacional, cada una de las cuales reunía a los clubes de la especialidad con asiento en la respectiva jurisdicción. Conforme a las prescripciones del artículo 5° del Código Deportivo Internacional de la **FIA**, el Automóvil Club Argentino autorizó a la **CADAD** para el ejercicio del poder deportivo en el orden nacional, y para facilitar el desenvolvimiento de la entonces naciente Confederación, le entregó en comodato —totalmente amueblado y equipado— el edificio de la calle Medrano 162 de la Capital Federal, especialmente adquirido por nuestra Entidad para tal destino.

Con el paso del tiempo, la acción de la **CADAD** comenzó a no hallarse en armonía con las expectativas que motivaron su creación, y a no resultar satisfactoria en cuanto a los beneficios que de ella se esperaban para el deporte automovilístico. Ante esta situación, en 1976 el **ACA** reanuda el ejercicio del poder deportivo, asegurando de tal modo la continuidad y la regularidad del automovilismo de competición en el orden nacional. La **CADAD**, por su parte, entabló al **ACA** una acción judicial que aún se halla en trámite, y nuestra Entidad debió hacer lo propio por resarcimiento de daños y perjuicios y por la recuperación del uso y goce del ya citado inmueble de la calle Medrano. Si bien el **ACA** prosiguió normalmente su labor deportiva pese a los mencionados litigios, es indudable que los mismos han tenido efectos negativos para la Institución y su masa societaria, como puede serlo —por citar un ejemplo— el prolongado lapso transcurrido hasta la efectiva recuperación de aquel edificio, hecho que se produjo hace apenas aproximadamente un mes, y con las circunstancias agravantes de que el mismo se hallaba desmantelado y deteriorado, es decir, prácticamente en estado de abandono.

Por lo que aquí llevamos expuesto, es evidente que —dentro del necesario equilibrio que debe mantener el **ACA** respecto de sus variadas finalidades estatutarias— siempre ha puesto el más riguroso celo en el benéfico encauzamiento del automovilismo deportivo, en plena armonía con las responsabilidades de nuestra Institución y con su posición rectora de dicha actividad en los órdenes nacional e internacional. Es de suma importancia destacar, asimismo, que cuando las manifestaciones depor-

## en el deporte

tivas organizadas por el ACA no resultaron deficitarias, la totalidad del beneficio que ellas arrojaron fue volcada íntegramente al desarrollo de la actividad en el orden nacional, y en algún caso en el campo internacional. Por ejemplo, el superávit obtenido con el Gran Premio de Fórmula 1 realizado en abril último —y que no fue otro que la publicidad contratada por organismos del Estado y empresas privadas— debió destinarse en su totalidad a la financiación del Rally Codasur 1981, dado que en este caso —pese a los ingentes esfuerzos realizados en tal dirección— la especial coyuntura económica impidió a nuestra Entidad contar con anunciantes. Es claro que si pese a esas adversas condiciones, las autoridades de nuestra Institución decidieron realizar igualmente la prueba, ha sido porque ella configura —desde su primera edición— un modo de proyectar la imagen nacional a los cinco continentes, dado que a través de la prensa mundial especializada, su difusión es tan amplia y laudatoria, que resulta altamente positiva —más allá del Automóvil Club Argentino— para el país y todos quienes lo habitamos.

Los recursos organizativos, técnicos, humanos y económicos que se destinan al automovilismo deportivo —en una entidad de servicios como la nuestra— deben guardar una adecuada proporción con los que se canalizan hacia obras y servicios para los asociados. Y es precisamente en base a esta cuidada administración de recursos, como desde el año 1962 el ACA mantiene el equilibrio económico que le ha permitido su actual grado de presencia activa en todo el país, dotando asimismo al automovilismo deportivo de aquellos medios que le fueron necesarios para su propia dinámica y conveniente desarrollo.

En estos momentos, hay meritorios pilotos argentinos realizando campañas de significativa importancia en el exterior, así como hay otros que no han logrado esa posibilidad, pero que acreditan suficientes valores como para que se les otorgue. En casi todos los casos, la fructificación de sus esfuerzos está dependiendo del suministro de los medios económicos que las reglas de juego de la actividad requieren, y que deben provenir —tal como lo hemos señalado— de las empresas interesadas en la promoción y venta de sus productos, sin dejar de lado —así como también ocurre en el resto del mundo— a aquellas empresas y organismos pertenecientes al sector público.

Ciertamente, lo dicho no implica ignorar el actual momento de contención por el que atraviesan aquellas entidades. Y es en esa inteligencia que nuestra Institución, adaptando a nuestro medio exitosas experiencias extranjeras, realiza gestiones ante las autoridades nacionales para el estudio y puesta en marcha de un sistema tendiente a dotar al automovilismo deportivo de una fuente permanente de recursos económicos destinados a asegurar su promoción y desarrollo.

El Automóvil Club Argentino, pues, continúa canalizando los esfuerzos necesarios en aras de ese objetivo, siempre dentro de los ya expuestos lineamientos en cuanto a su carácter fundamental de Institución de obras y servicios. Es decir, que sigue actuando bajo los mismos principios con que lo ha hecho hasta ahora, y adecuando los medios a las exigencias propias de cada tiempo.

Dr. César C. Carman

### • EL SUR ATRAPA

Señor Director:

Los abajo firmantes tienen el agrado de dirigirse al señor director con motivo de la excursión que recientemente realizaron al *Sur Argentino*. Nuestro viaje fue realmente inolvidable y tratar de hacer ahora un somero balance nos resulta harto difícil. La atención en los hoteles y hosterías del ACA, el servicio de comidas, horarios, excursiones y atención fueron excelentes. Si tenemos en cuenta que la mayoría de las personas que integrábamos la excursión nunca antes nos habíamos visto, con el transcurrir de los días nos fuimos integrando al grupo hasta formar una verdadera "familia" que todo lo compartía. Así, nuestro grupo, formado por profesionales, estudiantes, comerciantes, etcétera, permaneció unido en todo momento. Cuando llegamos a *El Calafate* quedamos impresionados por la majestuosidad del paisaje, más tarde nos asombramos con el espectacular glaciar *Perito Moreno* y los lagos *Upsala* y *Onelli*.

*Usuhaia* constituye un punto emotivo para todo argentino, emoción que en nuestro caso se vio acrecentada al navegar por el *Canal de Beagle* y desde allí observar nuestra hermosa ciudad austral enmarcada por los montes *Martiales*. Nuestro periplo siguió hacia *Río Grande*, donde visitamos la maravillosa *Misión Salesiana*, su escuela agrotécnica, su antigua iglesia, hoy museo, sus aulas, su capilla. Todo ello nos hablaba de una larga tradición de esta congregación religiosa tan consustanciada con el desarrollo patagónico.

Como socios del ACA nos sentimos orgullosos de nuestra *Institución*, ya que a la perfección organizativa, operativa y de atención, se sumó la agradable presencia y dirección del señor *Marcelo Bravo*, quien tiene el don de ser un verdadero guía de este tipo de excursiones. A él debemos el delicado gesto de haber festejado en *Usuhaia* el cumpleaños de la señorita *Menescaledi* y el aniversario de casados del matrimonio *Rodríguez* y la entusiasta organización y participación del campeonato de truco Sur

# Nos Escriben

Argentino, que ganara junto con la señora de Castro y que le quitara algunas horas de sueño. Durante los largos trayectos en ruta, siempre supo buscar la nota agradable, la explicación adecuada y la sana alegría.

Por todas las razones expuestas, queremos dejar un testimonio de agradecimiento al ACA, de reconocimiento por la obra que realiza en todo el país y de felicitación al personal, siempre entusiasta y valioso.

Alberto Gómez  
S.P. N° 338.589/9  
(Siguen veinte firmas más)

## ● LUCES: MAS SEGURIDAD Y MENOS AGRESION

Señor Director:

Felicito a la dirección de la Revista por la excelente carta publicada en el número 112, firmada por el señor Douglas Lyall. Realmente da gusto comprobar cómo hay personas, sean o no socios del ACA, que conocen a fondo los aspectos técnicos del automotor, la electricidad en el caso que nos ocupa, y explican con una clarísima lógica esos "experimentos" que no pocos automotores llevan adosados y que no surten el efecto deseado, es decir, lograr una mejor iluminación durante la noche.

Esta carta me lleva a hacer algunas reflexiones más sobre ese problema, refiriéndome fundamentalmente a aquellos conductores que utilizan más luces delanteras o traseras de las reglamentarias, pero no precisamente para ver mejor, sino para "encandilar" mejor. En un párrafo del excelente libro "Causa de muerte", su autor, doctor Raúl Malimovca, dedica un largo espacio a aquellos conductores que canalizan sus ansiedades y preocupaciones (o frustraciones),

haciendo del automóvil algo más peligroso que un arma de fuego. Yo pienso que la iluminación de focos de yodo y otras similares, cuando están mal administradas, sirven como proyectiles que disparan intermitentemente sus rayos contra los ojos de los automovilistas que circulan en sentido contrario.

Contra estos peligrosos conductores existe una norma legal que en la provincia de Buenos Aires está contenida en el Código de Tránsito (Ley 5800) y su Decreto Reglamentario N° 14.123/56. El artículo 13, inciso b, se refiere a las luces delanteras, indicando que el automóvil deberá llevar dos faros, y que cada uno de ellos estará provisto de una luz de largo alcance y otra de alcance medio. Esta última deberá enfocar su haz luminoso hacia el suelo hasta una distancia de 12 metros con cincuenta centímetros. El párrafo siguiente agrega que la luz de largo alcance no debe encandilar ni deslumbrar.

El artículo 234 del Decreto Reglamentario dice: que por producir encandilamiento con el uso de luces de largo alcance, se aplicará multa. Y además, el art. 236 también pena a quienes utilicen dichas luces altas en zonas urbanas y suburbanas. Como podemos observar, el tratamiento jurídico-legal para evitar dichos abusos, por parte de individuos inapadados o "graciosos" del volante, está perfectamente previsto. No obstante ello, en los operativos que realizan las distintas policías en nuestras rutas y ciudades, nunca he observado que se midan las luces con el tablero correspondiente (que es fácilmente transportable y nada difícil de interpretar), a pesar de lo cual se solicitan toda clase de elementos y se verifican las luces, pero sólo para ver si éstas funcionan o no. Yo pregunto a los socios del ACA si no es tan peligroso una luz

delantera apagada como otra que, por estar mal regulada, encandila a otros conductores. Si a lo dicho agregamos aquellos que tienen faros "extras", la peligrosidad aumenta en progresión geométrica. Sabemos que la función de las autoridades de control no es sólo represiva sino también preventiva. Sería conveniente no confeccionar infracciones con tanta facilidad cuando se solicitan al viajero elementos que son secundarios para su seguridad, y verificar, en cambio, aquellos dispositivos que pueden causar graves daños a terceros como las luces en deficiente estado de funcionamiento. Por otra parte, pienso que deberían secuestrarse los faros adicionales, y es más, prohibirse su venta.

Rubén Sarlo  
S.P. N° 467.548

## ● ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Señor Director:

Me es muy grato dirigirme a usted para agradecerle el espacio brindado a mi carta en la sección "Nos escriben". Valoro ampliamente este gesto porque me gusta escribir y brindar mis conocimientos en forma desinteresada a quienes desean saber algo más que manejar un coche.

Tengo 65 años y estoy jubilado como autónomo después de 50 años en una profesión que amo y que he practicado siempre con honestidad, desechando las tentaciones que a veces el cliente mismo —por falta de conocimientos— pone al alcance de la mano. Mi profesión de *electrotécnico* y *experto en electrónica* me llevó, por las incontenibles ansias de saber, a interesarme en todas las aplicaciones de esta ciencia apasionante, desde la generación de energía hasta sus

LONAS IMPERMEABLES AVION PARA

## CARPAS

ALEROS · DOBLE TECHO · ABSIDES  
CUBRE COCHES · NAUTICA · ETC.

ANCHO 200 cm. \$45.900.-

ANCHO 240 cm. \$48.900.-

VERDE - AZUL - NARANJA / Envíos al interior  
Gratis: Pida el molde para confeccionar su carpas.

## HODARA

SARMIENTO 1711  
CAPITAL (C.P. 1042)  
T.E. 40-5133/5537

## cuotas sociales

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



# ACA

Automóvil Club Argentino



innumerables utilizaciones. Una de mis últimas preocupaciones fue la referida a la *electricidad del automóvil*. Al verme trabajar con tanta dedicación no pocos clientes me preguntaban asombrados si lo que estaba haciendo "era invento mío", a lo que orgullosamente contestaba: "No señor, estas son normas y disciplinas técnicas que todos deberíamos respetar... porque si no nos gusta que nos burlen en nuestra buena fe, tampoco debemos hacerlo nosotros".

Mientras estoy preparando otro trabajo para AUTOCLUB, gustosamente responderé (sin ningún interés material pecuniario) cualquier consulta técnica sobre las múltiples aplicaciones de la electricidad y más la del automóvil. Si es por correo, pido que sean claros y concisos en sus preguntas, adjuntando sobre con dirección y estampillado.

Douglas Lyall  
O.V. Andrade 267  
(2820) Gualeguaychú (E. Ríos)

## ● EL BUEN EJEMPLO ARRASTRA

Señor Director:

Me dirijo a usted para hacerle llegar mis felicitaciones por su intermedio, como director de esa prestigiosa publicación, al señor **Federico B. Kirbus**.

Desde hace varios meses sigo con vivo interés sus artículos referidos a interesantes viajes por nuestro territorio nacional, todos ellos, sin excepción, relatados con absoluta claridad y encarados con la seriedad y conocimientos técnicos y geográficos que posibilitan la inmediata y exacta ubicación del lector en la región por él descripta.

Este tipo de artículos de viajes promueve una merecida difusión de zonas de nuestro país, las que, a menudo, la mayoría de los argentinos desconocemos. Debo decir que como resultado de la lectura de varias de las notas del señor **Kirbus**, he decidido intentar alguno de los interesantes itinerarios propuestos.

En una época en que no pocas publicaciones argentinas nos entregan notas frívolas y carentes de toda profundidad, es destacable el temario

que número a número ofrece este profesional, a quienes nos hallamos interesados en esa cuota de aventura que da el descubrimiento de lugares desconocidos y alejados, pero pertenecientes a nuestro territorio nacional.

Héctor J. Cadermatori  
Cerviño 3240 - 5° A  
Capital Federal

## ● MAQUINAS RURALES EN RUTAS

Señor Director:

Vería con sumo agrado que, por intermedio de nuestra revista, se haga llegar la inquietud que seguidamente paso a exponer, a las autoridades competentes.

He sido testigo involuntario de tragedias ocurridas en accidentes viales causados por la circulación sobre rutas, de tractores o máquinas viales que el automovilista no pudo identificar como tales con la debida anticipación como para evitar un encontronazo o una maniobra brusca. Si bien existen reglamentaciones que prohíben la circulación de dichas máquinas sobre rutas en horas nocturnas, aquéllas no resultan suficientes, sea por ignorancia o por imprudencia; especialmente en zonas rurales, se repiten estas situaciones con demasiada frecuencia.

Personalmente he visto transitar de noche tractores, algunos sin ninguna luz posterior y otros con un reflector enfocado hacia atrás, cosa que en la práctica acarrea una grave confusión, pues el automovilista no puede dilucidar si la máquina en cuestión, va o viene de contramano.

Deseo que las autoridades estudien la reglamentación correspondiente y creen algún sistema de identificación para este tipo de vehículos, que rija en todo el país. Podría, por ejemplo, disponerse el uso obligatorio de una baliza rotativa, ubicada en una parte alta y visible y que aquélla entre en funcionamiento apenas este tipo de vehículos pisa cualquier ruta pública, sea de día o de noche.

Dante Alberto Tomatis  
San Lorenzo 266  
San Nicolás (Prov. de Buenos Aires)

**NUEVO**



**SEARCH 110**  
CONTRA ROBO Y ASALTO

ES UN SISTEMA SILENCIOSO que actúa disimuladamente desbaratando la acción de los delincuentes.

**GARANTIZA SEGURIDAD**, cuidado y vigilancia del vehículo y protege también la vida si lo asaltan.

**Y ES TAN INTELIGENTE** que permite las maniobras normales en playas y garages, pero parece reconocer a los ladrones, impide el robo.

**UNICO DE ACTIVIDAD AUTOMATICA.**

Detecta el descenso del conductor registrando electrónicamente UNA SEÑAL DE ACTIVACION que permanece retenida hasta que se vuelve a encender el motor.

Desde ese instante, transcurridos 60 segundos sin desactivación, se detendrá el motor.

Sólo podrá volver a encenderlo quien conozca como "borrar" la SEÑAL DE ACTIVACION.

Ud. ES EL UNICO QUE CONOCERA LOS SECRETOS.

Todos los secretos de su coche sólo los conocerá Ud. colocando o haciendo colocar el equipo a su gusto, siguiendo las sencillas instrucciones que lo acompañan.



DOS AÑOS DE GARANTIA

VENDE Y GARANTIZA ABACAS S.A.

PIDALO DIRECTAMENTE Y COLOQUELO  
USTED MISMO

Corte y envíe o entregue hoy mismo este cupón en la oficina de AUTOCLUB - Av. Del Libertador 1850, 5° Piso - (1461) Buenos Aires.

Marque (x) la forma de pago elegida  
Sírvase enviarme los siguientes equipos

SEARCH 110 .....

CONTRARREMBOLSO .... \$ 595.000.- c/u  
Con gastos de envío incluidos

PAGO ANTICIPADO ..... \$ 540.000.- c/u  
Para ahorrar los gastos de envío y aprovechar rebaja especial de \$ 55.000.- Adjunto giro/cheque

N° ..... Bco. ....  
a la orden de Automóvil Club Argentino

Nombre .....

Dirección .....

Localidad ..... C.P. ....

Prov. .... Tel. ....

AL RESCATE DEL PASADO

# LA MUNICH COSTANERA

Por EDUARDO ELGUEZABAL

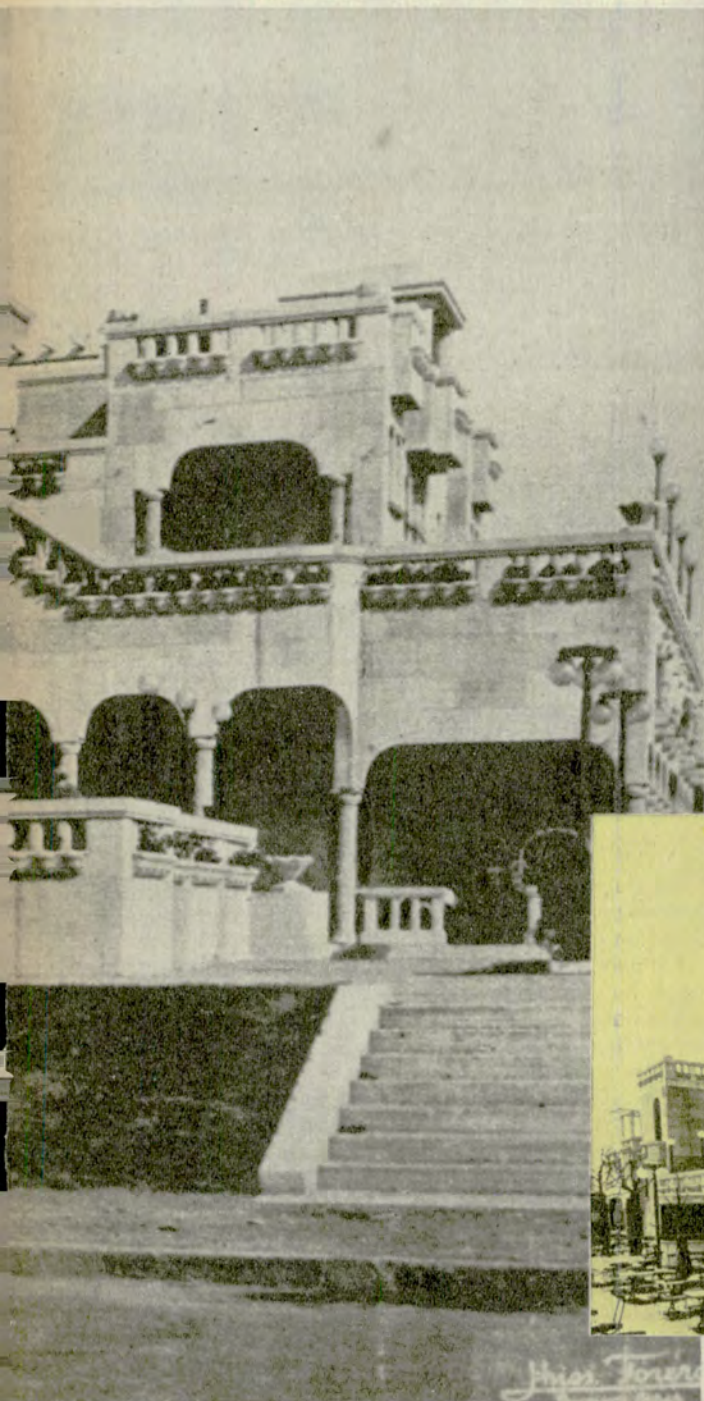


El autor del edificio, arquitecto Andrés Kálnay, posa frente a una de las galerías de su flamante obra.



# DE LA SUR

El edificio de la antigua cervecería "Munich", de la Costanera Sur, fue recuperado, y aunque ahora se le ha dado un destino diferente —Museo de Telecomunicaciones— la ciudad recobra con él una construcción peculiar, símbolo de una época, no tan lejana, en que aquel paseo era punto de cita de la población.



EL 21 DE DICIEMBRE de 1927, junto con la llegada del verano, los porteños asistían a la inauguración de la "Munich de la Costanera", como la llamarían desde entonces.

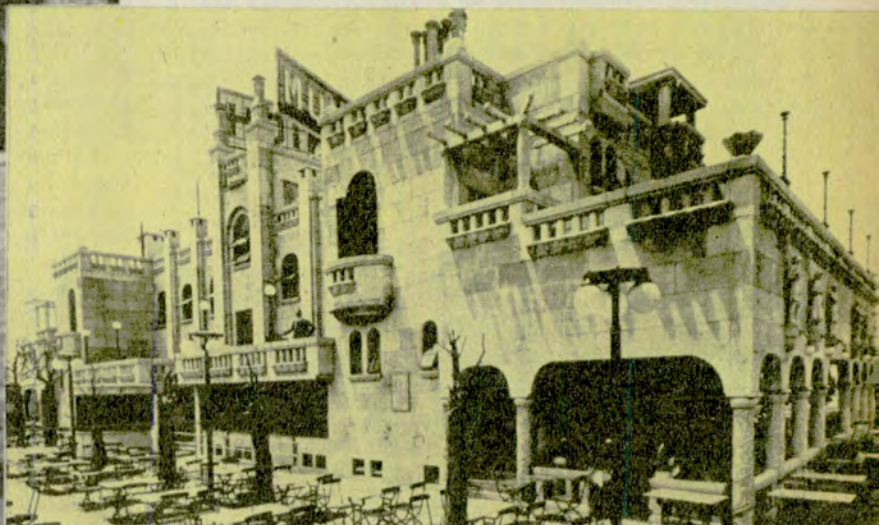
A partir de esa fecha, la cervecería, con su peculiar arquitectura, se convertiría en lugar de reunión y esparcimiento para los habitantes de la *Capital Federal* y sus visitantes, muchos de los cuales recordarán, sin duda, el clima de fiesta y alegría que imperaba en sus salones, glorietas y jardines.

Toda época exhibe un sello propio, y sin sus testimonios tangibles se hace difícil la interpretación de las etapas vividas por la propia ciudad. Como alguien dijo: la realidad inmediata es que, arquitectónicamente, a causa de tanta pérdida parecemos hijos de padres desconocidos. . .

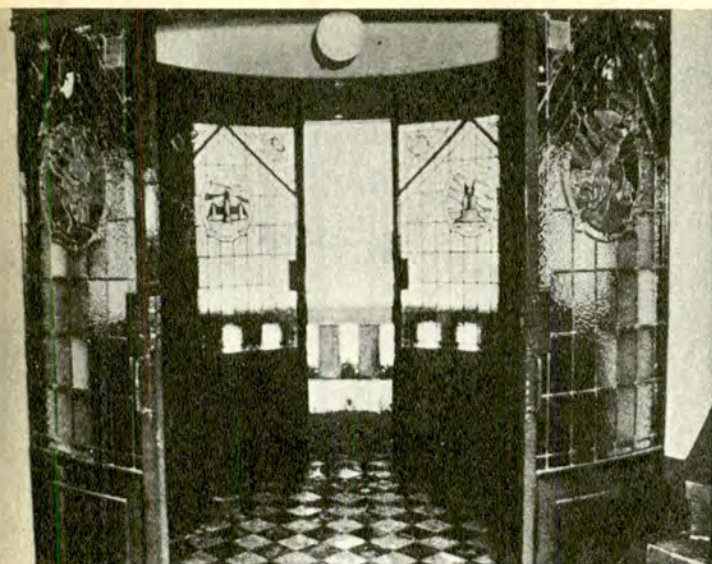
Aquel particular y querido edificio de la *Munich*, abandonado ya, presentaba, a principio de 1979, un estado lamentable, que planteaba la opción de su demolición. Hoy puede vérselo remozado aunque, es cierto, albergando una función distinta a la que le diera origen. Resulta oportuno, entonces, recordar los detalles de aquella obra, y las circunstancias que hicieron posible rescatar su vistosa silueta para el paisaje de *Buenos Aires*.

## ● LA VIEJA CERVECERIA MUNICH

El pintoresco edificio de la confitería y cervecería, con sus esculturas, vitrales, cielos rasos, frisos y pérgolas, así como el equipamiento interior, se inspiró en los salones munitenses, íntimamente ligados con la industria de la cerveza. Puede de-



Arriba; mesas al aire libre en el contrafrente de la "Munich". Izq.: la fachada, tal como lucía en su inauguración.



La restauración de los vitrales, respetando el diseño y el aspecto original, fue una de las premisas del reciclaje.

finirse a la construcción como un edificio atípico en nuestro país en la década del 20.

Decía la *Revista del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos* en su número de febrero de 1928:

*"El edificio, compuesto de sótano, planta baja, planta alta y azotea, está ubicado en el cruce de la calle Belgrano y la Avenida 9 de Julio (la actual avenida Costanera), sitio que se ha elegido como el más apropiado para satisfacer los fines a que ha sido destinada una construcción de esta naturaleza."*

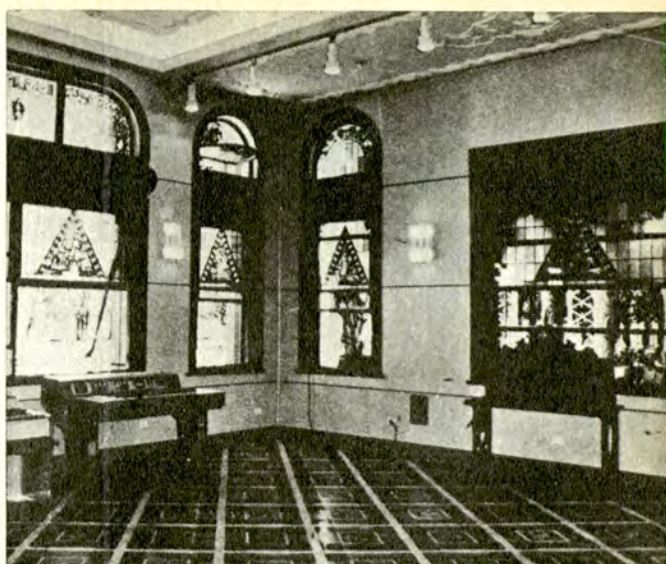
*"El público del balneario no va para ubicarse en locales cerrados sino, por el contrario, para sentarse al aire libre y en lugares desde donde su vista pueda deleitarse con la belleza del paisaje y con el vaivén de la concurrencia."*

*"El gran salón, pues, se ocupa tan sólo durante las horas en que el sol cae más perpendicularmente sobre la playa y nos obliga a buscar la sombra o cuando, en las horas frescas de la tarde, no hay más asientos libres en los jardines, esperando que se desocupe alguna mesa en el exterior. Por esa misma razón, se ha provisto al edificio, además del gran salón, de amplísimas terrazas y galerías que circundan la planta baja y de varias terrazas superiores con dependencias propias —así en los altos como en los bajos—, que aseguren un servicio rápido y esmerado."*

La ejecución de la obra demandó tan sólo 4 meses y 8 días. La tierra destinada a rellenamiento y compactación provenía de las excavaciones de la futura red de trenes subterráneos que cubría el trayecto de Leandro N. Alem a Chacarita. Sobre el suelo de fundación se erigió una losa casetonada de hormigón armado de un metro de espesor, donde se apoyó la estructura principal del edificio, del mismo material.

El cerramiento perimetral del edificio fue realizado con la tradicional mampostería de ladrillos comunes, recubriendo exteriormente los muros con placas premoldeadas de cemento armado que contenían en su masa el color marfil de terminación. La clave de la rapidez del proceso de construcción del edificio residió en que tanto las placas como el resto de la ornamentación exterior, fueron prefabricados al pie de la obra. Así, gracias a que los sistemas de construcción y montaje fueron pensados racionalmente, modulando y prefabricando mu-

12 autoclub



Interior restaurado de uno de los salones que ahora ocupa el Museo de Telecomunicaciones instalado por ENTEL.

chos de los elementos constitutivos, la obra pudo construirse en el tiempo acotado, como sucedió, materializándose un proyecto que respondía estilísticamente al *art-déco* como criterio compositivo, sobre una base de profundas raíces académicas.

El responsable del proyecto y dirección de las obras, el arquitecto *Andrés Kálnay* (arribó a la *Argentina* en 1920, cuando tenía 28 años), cursó estudios en la *Escuela Superior de Arquitectura de Budapest*, donde inició su carrera profesional con el diseño y la construcción de edificios destinados a escuelas, bancos, residencias y "casas de renta". Fue socio fundador y presidente del *Centro de Ingenieros Húngaros*. Cuenta entre sus muchas realizaciones en la *Argentina*, con el edificio del *Diario Alemán* (*Deutsche La Plata Zeitung*), actualmente destinado a la administración de varios astilleros; el cine-teatro *Suipacha*; el *Edificio Michelin* (actualmente *DGI*) en *Paseo Colón* y *Cochabamba* y, obviamente, las distintas *cervecerías Munich*.

## ● DETERIORO Y RESCATE

Inauguradas las obras, la *cervecería* fue visitada a través de los años por millares de porteños, hasta que sobrevino su ocaso, juntamente con el de todo el paseo costanero. Poco a poco fue perdiendo vigencia, llegando a un completo estado de abandono y deterioro, estado que fue gráficamente reflejado en una nota publicada por el diario *La Nación*, en la que se llamaba a debate sobre su destino y se apelaba a las empresas estatales y a las privadas para acudir a la salvaguarda de un edificio que, además, todavía podía ser muy útil.

En 1979 la *Empresa Nacional de Telecomunicaciones* solicita a la *Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires* el inmueble para destinarlo al *Museo de Telecomunicaciones*. El objetivo general de la creación del *Museo* obedece a la necesidad de conservar los elementos técnicos propios del desarrollo histórico de la telefonía, y al mismo tiempo difundir a todos los niveles lo relacionado con las telecomunicaciones.

La *Municipalidad* responde afirmativamente, promulgando la Ordenanza Municipal N° 43941, del 18-5-79, por la cual cede el edificio con carácter precario y a título de gratuito por el término de 20 años, obligándose a su vez *ENTel* a mante-

nerlo y solventar los costos necesarios para su arreglo.

La empresa encargó el proyecto y la dirección de obra al arquitecto *Rodolfo E. de Liechtenstein*, quien desempeña regularmente sus actividades profesionales en *ENTel*.

La adaptación del edificio constituía, evidentemente, un compromiso severo, por cuanto la imagen que representó su primitiva función de cervecería perdura sentimentalmente en quienes así la conocieron. Esa imagen externa del edificio fue entonces —acertadamente— respetada.

El arreglo interior consistió en generar un espacio único, mediante determinadas demoliciones y construcciones. Así, se procedió a la apertura de vanos en los muros interiores del sótano y la planta baja, a la construcción de un puente suspendido en el gran salón, a la unificación de las columnas de distintas secciones como elementos decorativos que conforman vitrinas de exposición, etcétera.

Debe reconocerse que la gama cromática seleccionada para los interiores no fue estridente: fue pensada en armonía con los colores exteriores del edificio y permite así que el ingreso se dé en forma gradual. El espectro total de colores se da a través de los vitrales, *exactas réplicas de los desaparecidos originales*.

Es destacable en el contrafrente del edificio la construcción de un *buffet*, que remedará, de alguna manera, a la tradicional cervecería. Frente a él se extiende un patio de expansión, de uso múltiple, ornamentado con un conjunto estatuario de tres personajes mitológicos que fueron recuperados de la zona a rellenar en el *Espigón Municipal* del paseo.

Especial trabajo mereció la restauración de las fachadas, donde debieron rehacerse algunas esculturas, columnas, frisos, pérgolas y toda la gama de ornamentos menores. Idéntico esmero se puso para restaurar los cielos rasos de yeso del salón principal de la planta baja, y mediante técnicas artesanales se restauró el piso decorado del mismo salón, reproduciendo los diseños originales.

## ● UNA REFLEXION FINAL

Pese a que todavía campea la equivocada tendencia a valorizar exclusivamente los ejemplos arquitectónicos de los siglos XVIII o XIX, olvidando los más recientes y que también son historia, es cada vez mayor el número de instituciones, de estudiosos y de ciudadanos en general que dedican su atención a las construcciones que adquirieron en su época —aunque ésta sea relativamente reciente— un significado para la población, muchas de las cuales —la *Munich* no es un caso aislado—, están desatendidas o abandonadas.

Estas inquietudes actualizan el tema que plantean los edificios antiguos en relación con los criterios y modalidades de conservación por aplicar, así como la legitimidad del cambio de uso de los mismos. Muchos opinarán en favor de un nuevo uso acorde con su anterior destino, pero deberán admitir, en casos como el que presentamos, el cumplimiento, por parte de la nueva propuesta, de dos finalidades igualmente valiosas: el rescate de una construcción que fue casi un mito en la ciudad y que de otra manera se perdería, y la satisfacción de la necesidad de localización de una institución cultural de importancia. El esfuerzo realizado será, sin duda, altamente valorado por todos. El resultado puede verse hoy en la *Costanera Sur* de Buenos Aires, ese hermoso paseo que la ciudad debe recobrar, en el cual hay otros gratos incentivos, como la extraordinaria fuente de las *Nereidas*, obra de la artista tucumana Lola Mora, un grupo escultórico realizado en mármol de Carrara, que representa el nacimiento de Venus, surgiendo de una valva marina ●

**AHORA MAS QUE NUNCA!..**  
Proteja su auto con lo mejor  
INFORMES DE COLOCACION **750-5692/5483**  
TAMBIEN PARA IMPORTADOS

**EXIJA EL LEGITIMO GUARDAPLAST**

**CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS SERVICIO AUTORIZADO**  
REPUUESTOS COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 8 y 8 - TAUNUS - FIAT - TORINO - DODGE CHEVY - PEUGEOT - ETC. IMPORTADORES - EXPORTADORES DE MARCO Hnos. S.R.L. ENVIOS AL INTERIOR 24 DE NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

**TODOS PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR**  
**CASA ISIDRO** VENTAS POR MAYOR  
GALICIA 102 - esq. Warnes 600  
Tel. 855-4464 - Capital Federal

**RESORTES de SUSPENSION**

**AG** 

Fabrica y distribuye  
**ANICETO GOMEZ**  
ALBARIÑO 627 • Bs. Aires  
Tel. 641-2907/8429

**BOCINAS ITALIANAS musicales y/o ruterias IMPORTACION EXPORTACION**  
REPUUESTOS POR MAYOR *Repuestos La Comercial S.A.*  
WARNES 1157 • Bs. Aires • Tel. 55-9694

**PEUGEOT**

REPUUESTOS Y ACCESORIOS FABRICACION IMPORTACION EXPORTACION

**TATEOSSIAN Hnos. S.A.**  
CABELLO 3365 (PALERMO)  
Tel. 801-3952/3957/6634/8959

La Legítima MOLDURA PROTECTORA AUTOADHESIVA

Lleva la marca **COLORAMA** exijala

COLISAS • BURLETES MOLDURAS PROTECTORAS EQUIPO ORIGINAL

PRODUCTO **U LINO**

**CUBREAUTO**

TODOS LOS MODELOS desde \$ 95.000.-

DESCUENTOS ESPECIALES A REVENDADORES  
DISTRIBUYE: **DEGAL** : Av. Mitre 3834 - Tel. 750-9958 Caseros - Prov. Bs. Aires • ENVIOS AL INTERIOR

**Plamet**  
SINONIMO DE SEGURIDAD Industria Argentina

**DEFENSAS TAMEKO**

CROMADO GARANTIDO EXIJA LA MARCA GRABADA.

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

AUTOMOVILES Y PICK-UP NACIONALES E IMPORTADOS COLOQUELAS EN LAS CASAS DEL RAMO O EN N/FABRICA

Dtos. Socios A.C.A. REMITIMOS AL INTERIOR C/CHEQUE O GIRO.

**schelfi** La luz es vida.

**ALINEACION de FAROS**

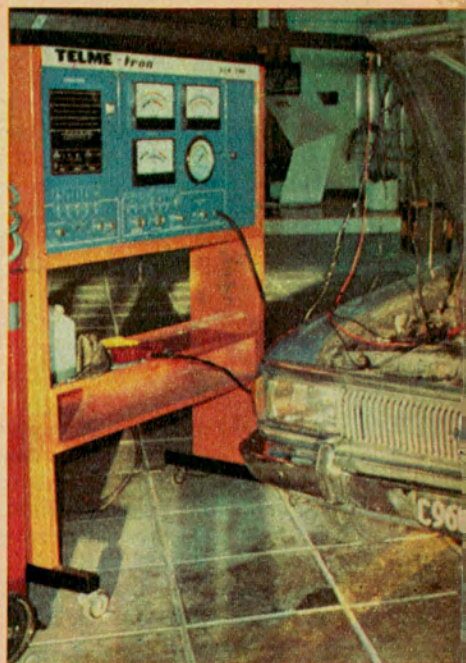
EN 15'

SEGURIDAD EN EL TRANSITO NOCTURNO  
SERVICE: LUCHTER 41 • Ciudadela • 653-2664 • 4 cuadras Gral. PAZ  
REF: RIVADAVIA 12000/100

Ver avisos en esta sección llamar a: 32-1424/7989/0786

# LA IMPORTANCIA DE UN BUEN DIAGNÓSTICO

El Automóvil Club Argentino acaba de incorporar a sus muchos servicios un novísimo sistema de diagnóstico que permite detectar cualquier anomalía de funcionamiento en los automóviles. Para ello se ha instalado un centro provisto de instrumental electrónico en la Filial Palermo.



Una de las etapas más importantes de



El presidente de la Filial San Juan, Ing. José A. López, corta la cinta simbólica durante la inauguración. Lo acompañan el presidente del ACA (centro) y otras autoridades.



El auto ha sido levantado para el control mecánico y visual de la parte baja.

## QUE OPINAN LOS SOCIOS

"Este servicio es una magnífica idea del ACA, ya que nos pone en materia de seguridad, a la par de cualquier país adelantado en el mundo. En mi caso, que no entiendo nada de mecánica, me permite saber qué es lo que tengo que hacer con mi automóvil y evitarme con-

tratiempos". Quien así opina es *Olga de Ogilj*, socia plenaria del ACA N° 489.648/9, propietaria del *Ford Taunus*, modelo 1978, patente C 858.455.

En forma similar opinó *Javier Luco*, socio plenario del ACA N° 710.155/4, quien confesó a *AUTOCLUB* que es muy minucioso y exigente en el mantenimiento de su



la secuencia: el chequeo del motor.



El vehículo es elevado para realizar la inspección exterior de la carrocería.

CUANDO el *Automóvil Club Argentino*, en coincidencia con el 77° aniversario de su fundación, dejó oficialmente inaugurado en el *Gran Centro Servicial Palermo*, de Oro y Demaría, el nuevo servicio *ACA-TEST Centro de Diagnóstico N° 1*, se inició en la *Argentina* una nueva era en cuanto a los métodos para verificar el funcionamiento integral de un automóvil.

De esta forma el *ACA*, una vez más, marca rumbos, en este caso coadyuvando eficazmente para que el usuario pueda mantener en óptimas condiciones de funcionamiento su coche, con lo cual se robustece, al mismo tiempo, la seguridad vial, por cuanto no pocos accidentes se deben a deficiencias mecánicas o de otro tipo que no fueron advertidas a tiempo.

Por ello se comprende la satisfacción del presidente de nuestra *Institución*, doctor *César Carman*, de los demás miembros de la *Comisión Directiva*, y de todos aquellos que lo acompañaron la mañana del 11 de junio próximo pasado en el tradicional corte de cintas.

## ● EL NUEVO SERVICIO

A ese respecto, como bien lo señaló en el acto de inauguración el presidente de la *Filial Palermo*, general (RE) *José Bernardo Tabanera*, "el nuevo servicio, por sus modernas características, descarta prácticamente toda posibilidad de error en el diagnóstico, por cuanto su funcionamiento tiene como base los mayores adelantos de la tecnología electrónica".

## ● COMO UTILIZARLO

Este servicio, que tiene como objetivo suministrar al automovilista una información precisa y rigurosa del estado del automóvil, tiene diversas etapas de verificación.

El punto de partida para el interesado en utilizar este servicio, es solicitar turno en el *Gran Centro Servicial Palermo*. Después y previa presentación de la *documentación personal* (credencial social y licencia de conductor) y *del automotor*

(tarjeta verde y recibo del pago de patente), el automóvil pasa por las siguientes fases: verificación de los distintos mecanismos que integran el sistema de frenos. Esta inspección se efectúa por medio de la comprobadora o dinamómetro *Hofmann "Brekon"*, que fue importada de *Alemania Occidental*.

La segunda etapa comprende la verificación del sistema de suspensión delantera y trasera (prueba de amortiguadores), por medio del comprobador *Shocktester-Boge*, cedido especialmente al *ACA* por la firma *Daher Boge*.

Después, sigue el proceso con la inspección de la carrocería, que incluye parabrisas, luneta trasera, ventanillas, limpia y lavaparabrisas, espejos, guardabarros, tapas de capot y baúl, tapa del tanque y chapas patente.

Continúa el proceso con la alineación de faros, mediante la utilización del equipo *HPA*, de fabricación dinamarquesa. La carrocería es revisada interior y exteriormente, de acuerdo con lo estipulado por la ley N° 13.829, actualmente en vigencia, y el proyecto de la nueva *Ley de Tránsito*, que está en estudio. Este examen hace hincapié en los elementos de seguridad y en el estado de los cinturones, que son obligatorios en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires por ordenanza municipal N° 35.829. También en esta instancia de la inspección se supervisa el estado de los *Elementos complementarios de seguridad*, como, por ejemplo: extintores, balizas, verificación de luces según las reglamentaciones legales, etcétera. Las llantas de los neumáticos requieren la observación visual y el ajuste de tuerca a maza. Además, se mide las bandas de rodamiento y laterales de los neumáticos.

En cuanto al chasis se efectúa la observación visual y la comprobación manual de todos los sistemas en la zona baja del vehículo.

Una cuarta etapa consiste en el control electrónico del motor con equipo *Telmetrón*, fabricado por la empresa *TELME*. Esta inspección se realiza para verificar el estado, puesta a punto, estado de los platinos, bobina, batería, bujías, control de alternador o dínamo, carburación, etcétera. También se controla la contaminación por obra del monóxido

automóvil. "Ahora creo que el *Automóvil Club Argentino* ha llenado un vacío que había en la *Argentina*, en lo que atañe al cuidado del automóvil". Además, con orgullo, mostró una chequera del servicio en la que constaba el impecable funcionamiento de su automóvil.

pietario de un *Ford Falcon*, modelo 1979, "al que he baquetado de lo lindo", el servicio y sus resultados significan "la tranquilidad necesaria para realizar con mi familia un largo viaje". Nos dijo también que a la luz del diagnóstico, antes de partir tenía que realizar algunos arreglos en su auto, pero que se retiraba muy satisfecho por la eficiencia de la prestación.

Para *René Berthoud*, socio plenario N° 617.731, pro-

# SECUENCIA GRAFICA DE LAS DISTINTAS PRUEBAS DE CONTROL

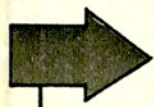
## DESCRIPCION Y CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE LA NUEVA PRESTACION



ESTACION DE CONTROL N° 1

### 1 FRENOS

- 1.1 Operación equipo (dinamómetro alemán). Se controla: Estado de pastillas - Cintas - Campanas - Discos.
- 1.1.1 Suficiencia de fuerza de freno para c/una de las ruedas.
- 1.1.2 Si la fuerza de freno en conjunto es suficiente para el vehículo.
- 1.1.3 Si los frenos de izquierda y derecha actúan parejos.
- 1.1.4 Qué fuerza de pedal se requiere para bloquear las ruedas.
- 1.1.5 Si el tambor de freno gira en forma concéntrica o si el disco no golpea de plano.
- 1.1.6 Si el freno despega bien o se queda trabado.
- 1.1.7 Si el servo-freno actúa correctamente (estado del servo).



TRANSFERENCIA ESTACION DE CONTROL N° 2

### 2 PRUEBA AMORTIGUADORES

- 2.1 Operación con equipo. Procedencia alemana.
- 2.1.1 Estado y eficiencia de los 4 amortiguadores..



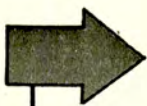
TRANSFERENCIA. ESTACION DE CONTROL N° 3

### 3 ALINEACION DE FAROS

- 3.1 Operación con equipo de procedencia dinamarquesa.



3.1.1 Control. Alineación luz corta y luz larga.



TRANSPORTE. ESTACION DE CONTROL N° 4

### 4 SOBRE ELEVADOR

- 4.1 Operación - Control visual
- 4.1.1 Carrocería - Medidas a controlar
- 4.1.2 Parabrisas
- 4.1.3 Luneta
- 4.1.4 Limpia - Lava - Parabrisas
- 4.1.5 Espejos
- 4.1.6 Guardabarros
- 4.1.7 Paragolpes
- 4.1.8 Puertas - Capot - Baúl
- 4.1.9 Carrocería interior. (Asientos delanteros - Asientos traseros)
- 4.1.10 Bocina
- 4.1.11 Elementos complementarios de seguridad
- 4.1.12 Balizas
- 4.1.13 Luces - posición - faros y proyectores - trasera y delantera de frenado, etc.
- 4.1.14 Catadióptricos (reflectantes)



4.1.15 Luces de tablero



4.1.16 Llantas y neumáticos. (Ajuste a masa; medición banda de rodamiento y lateral)



4.1.17 Chasis - tren delantero



4.1.18 Rótulas



4.1.19 Extremos



4.1.20 Caja de dirección



4.1.21 Tensores



4.1.22 Elásticos/Espirales



4.1.23 Soportes de motor/caja



4.1.24 Tren trasero (elásticos/espirales)



4.1.25 Tensores



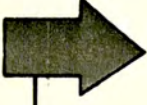
4.1.26 Caño de escape - silenciador



4.1.27 Cañería de freno



4.1.28 Cañería de combustible



TRANSFERENCIA ESTACION DE CONTROL N° 5

### 5 MOTOR



5.1 Operación con equipo - electrónico. (Procedencia, tecnología y desarrollo argentinos)



5.1.1 Batería - Tensión e intensidad



# A QUE ES SOMETIDO EL AUTOMOVIL



de carbono en los gases de escape y la medición de nivel de sonoridad (contaminación auditiva).

## ● HORARIOS

Este servicio se presta en el *Gran Centro Servicial Palermo* del ACA, en el horario de 8 a 17, de lunes a viernes y de 8 a 13, los sábados. Su precio es, para los socios del *Club*, el equivalente a 30 litros de nafta súper. El tiempo que demanda todo el proceso es de 40 minutos. Además, en el *ACA-TEST Centro de Diagnóstico N° 1*, se inspeccionan todas las marcas de vehículos que actualmente hay en plaza. Al automovilista, una vez concluido el servicio, se le entrega una chequera firmada por el personal técnico, con un detalle completo de la verificación y sus resultados.

## ● FUTURO CENTRO DE DIAGNOSTICO

Por otra parte, el *Automóvil Club Argentino*, próximamente extenderá este servicio para el automovilista a la ciudad de *La Plata*. Allí funcionará el *Centro de Diagnóstico N° 2*, que tendrá las mismas características técnicas y operativas, que el habilitado en la ciudad de *Buenos Aires*. De esta forma, el ACA, en una primera etapa, prestará el servicio en el conglomerado urbano en que está radicada la gran mayoría del parque automotor.

## ● ACA-TEST PARA MOTORES

En cuanto al servicio *ACA-TEST* (Electroautograma) *Control del Motor*, ya están en una instancia avanzada los planes para establecerlo en *Mendoza*, *Córdoba*, *Rosario* y *Mar del Plata*.

Estos centros se sumarán a los que ya poseen este servicio *ACA-TEST* de *Control del Motor*: talleres del ACA, en *Avenida* (calle Olavarría 149, teléfono 201-4758); estaciones de servicio *Once* (avenida Rivadavia 3319, teléfonos 87-7111/88-3408/3158/2256); *Flores* (avenida Rivadavia 7530, teléfonos 612-5024/7876/7854); *Olivos* (Avenida del Libertador 2362, teléfonos 791-2121/4095), y *La Plata* (Diagonal 79, entre 4 y 5).

## ● UNIDAD MOVIL

Además y como una forma práctica de llevar el servicio *ACA-TEST* de *Control de Motor* a aquellos lugares donde por razones de rentabilidad no se justifica su establecimiento permanente, el ACA pondrá en funcionamiento un *Centro Móvil de Diagnóstico ACA-TEST*, que recorrerá el interior del país. ●




El autor, con cinturón de plomo para descender en aguas de elevada salinidad.

El autor, renombrado cirujano plástico argentino, narra las principales peripecias de un viaje a bordo de su velero "Trinidad II", por las islas griegas y las costas del Asia Menor. Con esa embarcación completó un extenso derrotero —3.000 millas marinas— siguiendo la estela de Ulises, cuyo maravilloso viaje de regreso al hogar, en la isla de Itaca, tras la cruenta guerra de Troya, inmortalizó el genio poético de Homero.



El "Trinidad II" en Skorpios, donde pudo fondear por su condición de argentino. 18 autoclub



El "Trinidad II" navegando a toda vela por las aguas del Mediterráneo oriental, en una travesía que reeditó el legendario retorno de Ulises a Itaca.

DERROTERO

# TRAS LA ESTELA DE ULISES

Por ALFREDO MARIO SEGERS



LA MARAVILLOSA aventura que intento relatar tuvo por objeto auscultar la belleza clásica que, misteriosamente, aún pervive en una de las principales fuentes que habrían de alimentar al mundo occidental: las islas de *Grecia* y las costas del *Asia Menor*.

Asumiendo tareas de capitán, navegador y marinero, a bordo de mi velero, el *Trinidad II*, portando la bandera argentina, acompañado de amigos, recorrimos durante cinco meses tres mil millas marinas por esas aguas tan llenas de historia.

Aparte de los datos técnicos, existía permanentemente en nuestras manos un libro derrotero de excepción: la *Odissea*, escrita hace alrededor de cuatro mil años, y en la cual se relatan las aventuras corridas por *Ulises* al término de la guerra de Troya para regresar a su patria, la isla de *Itaca*, donde su fiel esposa, *Penélope*, acosada por sus pretendientes, tejía de día y destejía de noche, confiando en el retorno de su amado esposo y valiente guerrero.

Nuestro periplo comenzó en el puerto del *Pireo*, muy cerca de la ciudad de *Atenas*. Desde allí, con buen viento y luego de contemplar la belleza de la primera aurora sobre la costa de *Apolo*, hicimos el primer alto, obligatorio para los antiguos marinos griegos que surcaban esas aguas, en el templo de *Poseidón* de cabo *Sunión*, para implorar, al igual que ellos, el beneplácito para afrontar los posibles vientos huracanados y los terremotos, frecuentes en esas aguas. Mirando desde la altura el espectáculo del mar esmeralda, el sol radiante y los montes de las islas vecinas, comprendimos cuán dichosos fueron los artífices de las obras de arte griegas, al poder inspirarse en la belleza de ese escenario permanente que la naturaleza les ofrecía con tal grandiosidad.

Nuestra primera escala fue la isla religiosa de *Tinos*. Admiramos la grandeza del monasterio con su blancura y sus flores rojas, monasterio que es uno de los acabados exponentes arquitectónicos de la religión ortodoxa en esas islas. Desde allí, a *Mikonos*, la perla del *Egeo*, la lápida que los dioses del *Olimpo* victoriosos colocaron sobre los cuerpos de los gigantes derrotados. Con buen viento, llegamos a la pequeña isla de *Delos*, eslabón de gran importancia, para comprender cuánto significó la unión entre los pueblos primitivos de *Grecia*, sentimiento éste que explica cómo unos pocos podían vencer a más numerosas huestes enemigas; en este caso, los vínculos de unión se establecían a través del culto de *Apolo*, dios al que todos juraban defen-

der hasta la última gota de su sangre.

Con rumbo Sur, hacia la costa de *Africa*, ingresamos en el antiguo cráter del volcán de la isla de *Santorini*, cuya actividad aún continúa. A nuestra proa se separaban los trozos de lava solidificada que emergían de la profundidad en aguas de color tinta china, recordándonos que el ingreso de esas aguas dentro del volcán, ocurrido 1400 a.C., provocó un cataclismo —similar al de *Krakatoa*—, que eliminó de la faz de la tierra la civilización minoica de la vecina *Creta*.

Tras larga singladura, con escotas fíladas, arribamos a la montañosa *Creta*, con sus ruinas del palacio del rey *Minos* y los exponentes del culto al toro, recordando, mientras recorríamos sus jardines, el romance de *Teseo y Ariadna*: con el hilo que esta última facilitó a su amante, pudo el guerrero ateniense, hijo de *Egeo*, salir del laberinto luego de matar al *minotauro*. Al final, *Ariadna* fue abandonada en la vecina isla de *Naxos*, dejándose atraer *Teseo* por los encantos de *Aegla*.

Desde *Creta*, el compás de a bordo nos indicaba el *Este*; íbamos rumbo al *Asia Menor*, en busca de las bellas islas del *Dodecaneso*. Con el fuerte viento



El ingreso al estrecho de *Corinto*, que evita el largo rodeo por la península del *Peloponeso* para llegar a *Atenas* desde el mar *Jónico*, previo pago del peaje.

*Meltemi*, que nace en las estepas de *Rusia* y se vuelca con toda su furia sobre las aguas del *Egeo*, ingresamos en el puertecito de la isla de *Rodas*, pasando en su boca, muy estrecha, por el sitio donde apoyaba sus pies una de las *siete maravillas del mundo*: el *Coloso de Rodas*, antorcha de los navegantes, de efímera vida, pues fue derribado precozmente por un terremoto.

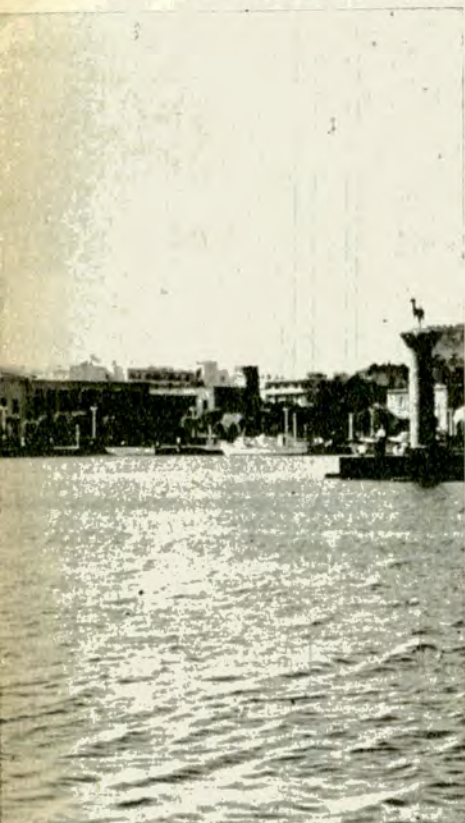
Y luego la ceñida, la interminable navegación contra el viento, con las velas de nuestro *Trinidad* cazadas al máximo, en el largo desfiladero flanqueado de enormes montañas entre el *Dodecaneso* y el vergel de la costa del *Asia Menor*, con los restos sepultados por el tiempo de tantas ciudades famosas, *Efeso*, *Pérgamo*, *Troya*. Escalas en *Simi*, en *Kos*, donde nuestra imaginación nos hacía recordar a *Hipócrates* escribiendo bajo el plátano el texto del juramento que aún hoy se emplea para ser pronunciado por todos los egresados médicos del mundo moderno. *Leros*, con su puerto natural, refugio de flotas en todas las épocas; *Kalimnos*, la isla de las esponjas; *Patmos*, con la belleza de su monasterio-fortaleza en una de cuyas cuevas el *Apocalíptico San Juan* escribió el *Apoca-*



En el mapa se indica con líneas punteadas el derrotero seguido por el "Trinidad II". Los números señalan el orden en que se cubrieron las diversas singladuras.

*lipsis; Samos*, la del gran poder naval que tanto contribuyó a la defensa de *Atenas*, y donde *Marco Antonio* y *Cleopatra* pasaron su luna de miel, *Cleopatra*, la de la bella nariz y que con su belleza cambió el curso de la historia al provocar la división del *Imperio Romano*; más tarde *Ikaria*, posiblemente aquí, en esas aguas que surcábamos con el *Trinidad* cayó *Icaro*, con sus alas de cera fundidas por el sol, como castigo por desobedecer las órdenes de los dioses del *Olimpo*. Acompañados por nuestros marítimos amigos, los *delfines*, que continuamente frotaban sus lomos en el cobreado casco del *Trinidad*, sin temor a las heridas producidas por palas de hélices, pues nuestra navegación era de vela, pusimos rumbo Oeste, dejando atrás estas islas de ensueño, desde cuyas cimas los labriegos vieron pasar a los *aqueos* en sus flotas hacia la conquista de *Troya*, para recuperar a la rubia *Helena* (¿raptada o por propia voluntad?), encerrada en la poderosa ciudad, cuyo sitio y acciones bélicas fueron relatados por *Homero* en la *Ilíada* con perfección inigualable.

Tendríamos, para llegar a *Itaca*, en el mar *Jónico*, que rodear con larguísimas singladuras la península del *Peloponeso*,



Entrada al puerto de Rodas. En el lugar que ocupaban los pies del célebre *Coloso*, hay ahora dos columnas. Entre ellas se deslizó airoosamente el "Trinidad II".

travesía similar a la que efectuaban las flotas griegas que se oponían a pagar el peaje a los tiranos de *Corinto*, quienes con sus bueyes y rollizos de madera arrastraban las embarcaciones por el estrecho istmo, de cuatro millas de extensión y no más de setenta metros de altura. Pero no fue necesario, pues a fines del siglo pasado se cortó la roca y ahora el paso se hace por el estrecho artificial así creado y que lleva el nombre de *Corinto*. Para mantener la tradición en esa corta navegación ¡hay que pagar peaje!

A continuación, el tranquilo deslizarse a vela por el mar de *Corinto*, tan protegido, buscando su boca occidental; los pequeños *Dardanelos*, haciendo escala en el minúsculo puerto de *Lepanto*, frente al cual *Don Juan de Austria* humilló para siempre el dominio naval turco del *Mediterráneo*. Surcando el *Jónico*, a nuestra proa, la montañosa *Itaca*, en cuya cima estaba el palacio de *Ulises*, rey de *Itaca*, *Cefalonia* e islas vecinas. A vela, exploramos en todo su contorno las estrechas y misteriosas caletas en que los embarcos y desembarcos de *Ulises* disfrazado y de su hijo *Telémaco*, tuvieron lugar.

En esas vecindades, otra isla, pequeña pero muy conocida en el mundo moderno, aunque ignorada en el clásico: *Skorpíos*, de la familia *Onassís*; isla particular vedada a los extranjeros, pero no a nosotros que fuimos cordialmente agasajados por portar bandera argentina, patria adoptiva del desaparecido dueño de casa. Toda la isla es un jardín, con sus lujosas residencias y sus caminos bordeados de flores y el prolijo puertecillo con la imponente presencia del "Cristina". Con una placentera navegación, impulsados por la suave brisa del viento *Maestro*, recalamos finalmente en *Corfú*, en su caleta *Paleocastriza*, un verdadero paraíso terrenal, con su abundante vegetación y su pequeño monasterio, en el que al atardecer las campanas desgranaban el *angelus*. Fondeamos solamente para almorzar, y diez días después continuábamos fondeados allí, sin encontrar una razón valedera que nos hiciera abandonar ese lugar, en el que la transparencia de las aguas permitía ver las piedras del fondo del mar a veinte metros de profundidad. Pero la estación avanzaba, debíamos volver a nuestra patria y a nuestro trabajo y emprendimos rumbo Sur, recalando en *Paxos* y *Antipaxos*, las famosas islas de las langostas. Por más que buceamos, no encontramos ninguna. *Patras*, en el *Peloponeso*, y nuevamente en el mar de *Corinto*, para fondear en el puerto del "ombligo del mundo" de los antiguos griegos: *Delfos*, con las ruinas de los templos, en donde se guar-

daban las reservas del oro y de la plata que todos los pueblos griegos debían entregar como garantía de cumplir las prescripciones dictadas por el oráculo. Aquí, los griegos, unidos por la fuerza de la solidaridad política, fuerza y coherencia que en tiempos anteriores eran dadas por la religión, ofrecieron múltiples ejemplos de su fervor en la defensa y preservación de su forma de vida, de su democracia, frente al embate de poderosos enemigos.

Al caer el sol pusimos proa de regreso al *Pireo* y *Atenas*, grabada para siempre en nuestra mente la infinita belleza observada en ese lento deambular de varios meses. Pero antes de finalizar nuestra "odisea", ya a la vista de nuestra meta final, al pasar frente a la isla de *Salamina*, no pudimos dejar de sentir agradecimiento hacia ese pequeño núcleo de sobrevivientes de la *Atenas* destruida por las hordas de los sátrapas orientales, que fueron capaces de construir con los árboles de la isla una flota, la cual participó en la batalla naval de *Salamina*, ejemplo inmortal de estrategia, inteligencia y valor, y donde unos pocos derrotaron a la poderosa flota enemiga, salvando así a *Grecia*, con todo lo que ella significa para nuestra cultura, para nuestra íntima esencia. ●

# WELLS

## PROVEEDURIA DE FABRICA TEMPORADA OTOÑO-INVIERNO

Casimires de lana	desde: \$ 60.000.-P/m.
Trajes	desde: \$ 649.000.-
Sacos sport	desde: \$ 199.000.-
Pantalones	desde: \$ 99.000.-
Telas de lana	desde: \$ 12.000.-P/m.
Polleras de lana	desde: \$ 99.000.-
Vestidos	desde: \$ 90.000.-
Blazérs	desde: \$ 299.000.-
Tapados	desde: \$ 399.000.-

Telas y prendas con pequeñas fallas:  
hasta 50 % de descuento.

**SOCIOS DEL A. C. A.: 10 %**  
de descuento sobre todas sus compras.

**Calle 30 (Infanta Isabel) N° 3552  
San Martín**

Lunes a viernes: 9 a 12 y 13 a 18.30 hs.  
Sábado: 9 a 13 hs.

RALLY CODASUR YPF

# CON SABOR DEPORTIVO

Dura, intensamente disputada, la segunda edición de esta prueba sirvió para ratificar un concepto: el espíritu deportivo que animó a sus protagonistas, más allá del interés meramente material. Para el Noroeste, es ya una auténtica fiesta popular que altera por unos días el ritmo de pueblos y ciudades. Una vez más, la organización resultó impecable.



Los ganadores recibieron sus trofeos de manos del Dr. Carman y del Gral. Antonio L. Merlo.



Muchas personas se congregaron

A LAS 16 del sábado 18 de julio último, desde la rampa levantada frente a la Sede Central del Automóvil Club Argentino, se puso en marcha el Rally CODASUR Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que en esta nueva edición se disputó, tras una primera etapa con itinerario hacia nuestro Noroeste, por caminos de Tucumán, Salta, Catamarca y Santiago del Estero. Fueron cinco días de una competencia que mantuvo en vilo a los aficionados al

22 autoclub

deporte automovilístico y que contó, una vez más, con una magnífica organización por parte del ACA, lo cual fue unánimemente reconocido por los participantes y por el periodismo especializado. Además, tuvimos la satisfacción de ver en el podio de los vencedores al piloto argentino Jorge Recalde, que logró clasificarse tercero en una encomiable actuación, con la cual ratificó sus reconocidas aptitudes conductivas.

## ● LA PARTIDA

El presidente de la Institución, doctor César Carman, dio la orden de partida al coche N° 1, que conducía Shekar Metha y que fue despedido con nutridos aplausos por el numeroso público presente. Así y con un intervalo de un minuto entre cada coche, partieron los 80 automóviles que iniciaron la dura competencia.



◀ El binomio Frequelin-Todt saluda al público en el parque cerrado, tras arribar vencedores a la meta.

◀◀ Los participantes del rally debieron recorrer sinuosos caminos, atravesados a cada tanto por riachos.

## ● EN LA MONTAÑA

AUTOCLUB siguió la carrera en todo su recorrido norteño. De estas inolvidables jornadas, debido a la brevedad de esta nota, rescatamos una excursión a Potrerillos, en plena montaña, para presenciar la *Novena Prueba de Clasificación*. Allí, en medio de un pasaje paradisíaco y a la vera de un caudaloso río, el contingente de periodistas que viajó al lugar en un ómnibus fletado especialmente por el ACA, tuvo oportunidad de apreciar una formidable exhibición de manejo por parte de varios de los participantes, especialmente del finlandés *Salonen*, del keniano *Metha*, del francés *Frequelin* y del argentino *Recalde*, que a esa altura del "prime" o *Prueba de Clasificación*, disputaban los primeros puestos palmo a palmo.

Cuestas pronunciadas, subidas y bajadas, grandes vados y densa vegetación que humedece los caminos, caracterizan a esa zona, que atraviesa la Ruta Nacional N° 9 en un tramo de tierra.

El contingente —y ésta es una de las condiciones que impone este tipo de carrera— partió de la *Oficina de Prensa del ACA*, en la ciudad de *Tucumán*, con mucha anticipación, ya que la ruta, por razones de seguridad y para tenerla expedita, fue cerrada seis horas antes de que pasaran los participantes. Sin embargo, muchos aficionados se congregaron en ésta y en las restantes *Pruebas de Clasificación* y en los *Tramos de Enlace* para presenciar un espectáculo que, sin duda, no defraudó, porque deparó una lucha plena de matices.

Así se fueron sucediendo las jornadas, que exigieron al máximo a pilotos y a máquinas. Fue por ello que solamente arribaron a la meta final 26 coches. En el camino quedaron pilotos de reconocida pericia como *Carlos Garro* y *Ricardo Zunino*, a quienes no los acompañó la dosis de fortuna necesaria para terminar este rally.

## ● LA LLEGADA AL PARQUE CERRADO

A las 11.30 del jueves 23 de julio, en medio de la expectación del numeroso público que se dio cita en el parque cerrado del complejo deportivo "*Independencia*", del *Parque 9 de Julio* de la capital tucumana, llegó el coche N° 2, del binomio *Frequelin-Todt*, que, a bordo del automóvil *Talbot Competition*, resultó brillante ganador del *Rally CODASUR YPF*.

Lentamente el piloto francés y su navegante se acercaron a la plataforma de



frente a la Sede Central del ACA el día en que dio comienzo la dura competencia.

Después de un tramo de enlace por caminos asfaltados hasta *Pinto*, los corredores tomaron por un camino consolidado hasta *Sumampa*.

Allí se inició la *Primera Prueba de Clasificación*, que se extendió hasta el cruce con la ruta 15. En total, la carrera tuvo 17 *Pruebas de Clasificación*, en las cuales los participantes dieron muestras de singular pericia conductiva y desarrollaron altas velocidades por caminos en su

mayoría de montaña y muy sinuosos.

La ciudad de *Tucumán* fue el epicentro de la competencia ya que allí terminaron todas las etapas y estaba situado el parque cerrado. Desde esa capital provincial, a las 6 de la mañana del lunes 20 de julio, se largó la segunda etapa.

Partió, en primer lugar, el binomio *Salonen-Harjanne*, que había resultado brillante ganador de la primera etapa.

llegada, a la que ascendieron para recibir una estruendosa ovación. Visiblemente emocionados, los dos corredores bajaron del auto y, a pedido de los presentes, subieron al capot y levantaron los brazos en triunfo. Después, ambos se acercaron al presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, con quien se confundieron en un saludo que fue rubricado con nuevos aplausos por la multitud presente en el lugar.

Enseguida hizo su arribo el matrimonio *Metha-Metha*, segundos en la clasificación general y permanentes animadores de la competencia. *Los dos también saludaron al público desde el capot del vehículo y después recibieron el saludo del doctor Carman y de otras autoridades de la Institución.*

### ● LLEGA RECALDE

Pero el momento más emocionante de la jornada fue, sin duda, cuando arribó a la meta *Jorge Recalde*. El público lo recibió con cerrados aplausos y al grito de "Argentina", "Argentina", mientras que el piloto cordobés y su acompañante, *Del Buono*, agradecieron las muestras de cariño saludando a los presentes desde el capot del automóvil. Luego, ambos fueron felicitados por el doctor *Carman* y por el presidente de la *Confederación Deportiva Sudamericana*, ingeniero *Rafael Sierra*, así como también por otros miembros de la *Comisión Directiva del Club*.

### ● EN EL PODIO

Momentos después, los tres triunfadores, acompañados por sus navegantes, ascendieron al podio y saludaron nuevamente al público, tras lo cual les fueron colocadas las tradicionales coronas de laureles y brindaron con burbujeante champaña.

Una nota simpática la constituyó el cordial saludo que intercambiaron todos los integrantes del equipo oficial *Datsun* con el doctor *Carman*, una muestra más del lenguaje universal del deporte.

### ● "UN RALLY APASIONANTE"

*Jean Todt*, el navegante de *Frequelin*, es un hombre con una vasta experiencia en este tipo de competencias. Por ello resultan ilustrativas sus declaraciones a *AUTOCLUB* con respecto al *Rally CODASUR* en su versión 1981. "El recorrido del rally argentino es uno de los más apasionantes del mundo —dijo— y uno 24 autoclub

de los más arduos y exigentes". Después de afirmar que habían hecho una carrera "lógica y acorde con nuestras posibilidades, que eran de triunfo", expresó que "esta competencia automovilística ya está integrada al calendario mundial de la especialidad y esperamos regresar a la Argentina el año próximo".

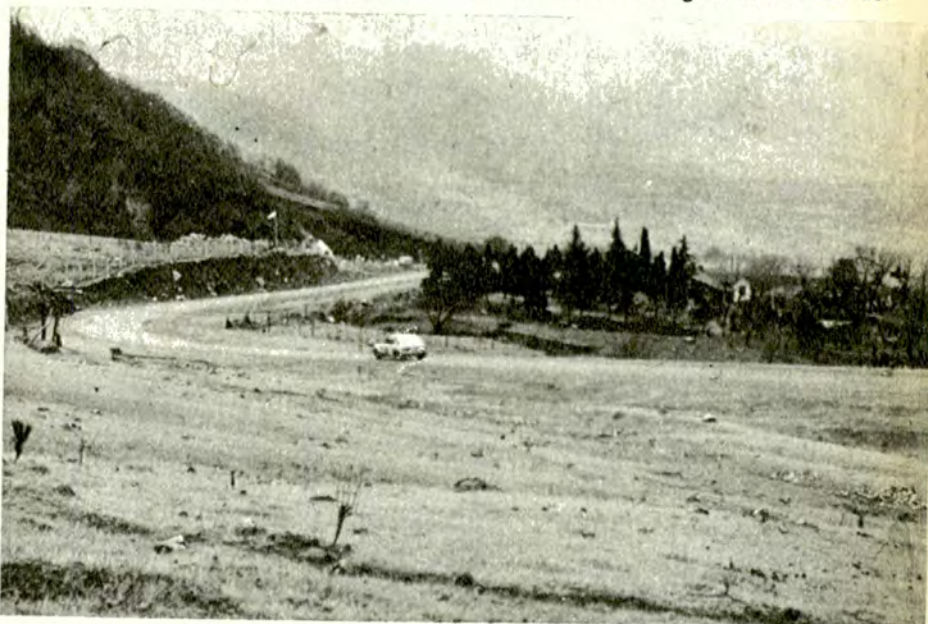
### ● PAREJA FELIZ

Con visible alegría por el segundo puesto conquistado, el matrimonio *Metha* también se prestó gentilmente al requerimiento periodístico. Manifestaron estar muy satisfechos por el rendimiento del automóvil *Datsun* "en un rally que fue particularmente duro". Interrogados sobre sus posibilidades deportivas futu-

ras, los *Metha* afirmaron que ellos corrían por placer y que no intervendrían en todas las carreras, "por lo cual creemos que no tenemos chance de salir campeones, aunque sí de competir con éxito y, al mismo tiempo, conocer otras naciones como la Argentina, lo cual de por sí es una gratificación". Ambos elogiaron "la magnífica organización de esta carrera, de la cual nos llevamos un imborrable recuerdo a nuestra lejana Kenya" (el país de origen de la pareja).

### ● "LO IMPORTANTE FUE LLEGAR"

*Jorge Recalde*, compañero de equipo de los esposos *Metha*, resultó a la postre el connacional que tuvo mejor actuación y fue también un gran animador del



La paradisíaca belleza de Tafi del Valle, fue el marco ideal para una de las Pruebas de Clasificación más emocionantes de este Rally CODASUR, carrera que volvió a disputarse en nuestro Noroeste.

## CLASIFICACION

Ord.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	País
1	2	Frequelin	Talbot	14h22'52"	Francia
2	1	Metha	Datsun	15h01'44"	Kenya
3	5	Recalde	Datsun	16h00'19"	Arg.
4	9	Soto	Renault	17h12'50"	Arg.
5	19	Albertengo	Peugeot	17h38'35"	Arg.
6	26	Etchegoyen	Ford	17h48'30"	Urug.
7	8	West	Ford	18h06'32"	Urug.
8	50	Romero	Renault	18h39'06"	Arg.
9	49	Tubal	Datsun	18h58'21"	Arg.
10	31	Maglione	Peugeot	19h11'59"	Arg.
11	14	Pardo	Mitsubishi	19h15'58"	Arg.
12	28	Maggi	Peugeot	19h18'19"	Arg.
13	55	Demelchiori	Peugeot	19h38'00"	Arg.
14	56	Cellis	Renault	20h35'14"	Arg.
15	29	Ullman	Fiat	20h55'19"	Brasil



Rally. Con su habitual modestia, *Recalde* manifestó a *AUTOCLUB* que lo importante para él y para su navegante "fue haber podido llegar a la meta". Dijo que esta nueva edición del *Rally CODASUR* "constituyó para nosotros una valiosa experiencia" y manifestó, asimismo, su esperanza de que, "ya sea en el equipo oficial *Datsun* o en otro de igual jerarquía, pueda tomar parte del campeonato mundial, ya que el rally es una competencia apasionante".

## ● LA ENTREGA DE PREMIOS

En la mañana del viernes 24 de julio pasado, también en el *Parque Independencia* de la ciudad de *San Miguel de Tucumán*, fueron entregados los premios

a los triunfadores. Previamente, el subgerente de *Automovilismo Deportivo* de la *Entidad*, *Edmundo Santandreu*, anunció a los presentes que el *ACA* *había resuelto otorgar distinciones a los 26 corredores que terminaron el Rally "en mérito a la brillante actuación cumplida por todos"*. Esta decisión fue largamente aplaudida por el numeroso público presente, que colmó gran parte de las instalaciones. A la ceremonia de entrega de premios asistieron el gobernador de Tucumán, general de brigada (RE) *Antonio Luis Merlo* y otras altas autoridades provinciales; el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*; el vicepresidente 1º, doctor *Baltasar Martínez Briones*; el tesorero, doctor *Juan Manuel Sandberg Haedo*; el vocal de la *Comisión Directiva*, *Eduardo Tarraubella*;

el presidente de *CODASUR* y director de la prueba, ingeniero *Rafael Sierra*; el presidente de la *Filial Tucumán*, *Victor Signorelli* y otras autoridades de la *Institución*, así como también invitados especiales de entidades automovilísticas de países del continente americano y de Europa.

## ● UNA COLORIDA FIESTA

La fiesta comenzó con la ejecución de danzas y bailes folklóricos argentinos y continuó con una exhibición de jóvenes gimnastas, tras lo cual llegaron al estrado jovencitas que portaban las banderas de los países de origen de los pilotos participantes de la competencia. Enseguida todos los presentes entonaron el *Himno Nacional* y después comenzó la entrega de premios. A *Frequelin-Todt*, *Metha-Metha* y *Recalde-Del Buono* les fueron entregados por el gobernador de Tucumán, general de brigada (RE) *Antonio Luis Merlo* y el doctor *César Carman*.

## ● UN DIGNO EPILOGO

Así llegó a su epílogo esta exigente y extenuante competencia. Atrás quedaron 3.742 km de caminos en su mayoría, de ripio y de tierra, que bordean escarpadas montañas y cruzan vados y ríos caudalosos. Una perfecta organización y un público entusiasta, que siguió paso a paso las alternativas de la carrera, completaron el marco para que esta carrera por el campeonato mundial de la especialidad tuviera, una vez más, un desarrollo impecable y pleno de alternativas de interés.

Esa fue, por otra parte, la convicción que se llevó la prensa extranjera y todos aquellos que vinieron a la Argentina a presenciar la competencia. Es por ello comprensible la satisfacción del *Automóvil Club Argentino*, que tomó otra vez sobre sí la responsabilidad de organizar este rally que ya marca un hito en la historia del deporte automovilístico de Sudamérica. ●



**Frequelin, Metha y Recalde, acompañados por sus navegantes, saludan jubilosos desde el podio a la muchedumbre que los ovacionó en Tucumán.**

## GENERAL

16	25	Cammarota	Ford	21h18'54"	Urug.
17	35	Salas	Renault	21h58'51"	Arg.
18	69	Giró	Renault	23h19'15"	Arg.
19	59	Monroe	Fiat	23h35'14"	Arg.
20	81	Atkinson	Fiat	23h52'28"	Arg.
21	74	Nazar	Renault	23h53'10"	Arg.
22	70	Dietze	Renault	25h10'41"	Arg.
23	23	Levalle	Fiat	25h15'44"	Chile
24	34	Buigas	Renault	25h28'39"	Arg.
25	91	Pugliese	Citroen	27h11'16"	Arg.
26	18	Clement	Citroen	27h49'57"	Arg.

Iniciaron el *Rally CODASUR YPF*, 80 volantes y 54 abandonaron a lo largo de las cuatro etapas de la competencia. Llegaron al control final en la ciudad de *San Miguel de Tucumán* 26 automóviles, una cifra significativa.

casa  
RODANTE

**RN**  
Ruca Nahuel®



Desde \$ 7.954.000.-

FABRICA,  
VENTA,  
GUARDERIA  
Y  
ACCESORIOS

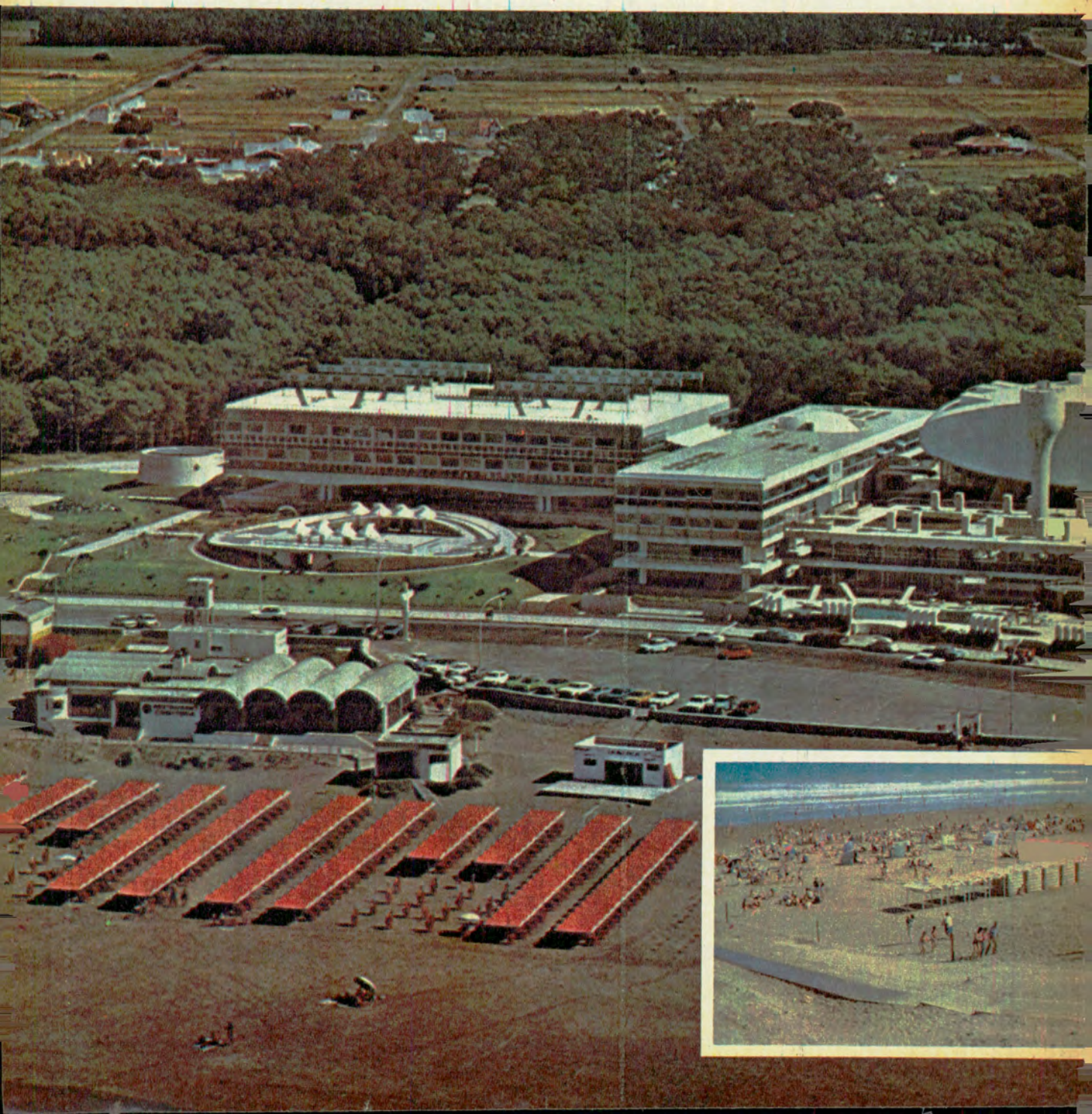
EN FIBERGLASS  
SANTANDER 67 (ex San Juan) Altura Av. Garibaldi 1700  
L. de Zamora (1832) Tel.: 243-0901



NECOCHEA

# UN SIGLO DE F

La pujante ciudad y balneario bonaerense, cuyas playas son famosas por su suave declive y extraordinaria hermosura. celebra el primer



# ELIZ HISTORIA

Por RICARDO L. MOLINARI

centenario de su fundación. Todo comenzó en la pampa desierta el 12 de octubre de 1881. Historia de un naufragio. Programa de actos.



◀ El notable complejo del nuevo Casino e instalaciones del balneario del Automóvil Club Argentino.

◀◀ Otra vista del balneario de nuestra Institución instalado en la suave playa de Necochea.

◀ En esta foto aérea se aprecia la moderna edificación que se multiplicó en los últimos años.

◀ El puerto, uno de los más activos del país. En primer plano, la flota de pesca que allí opera.

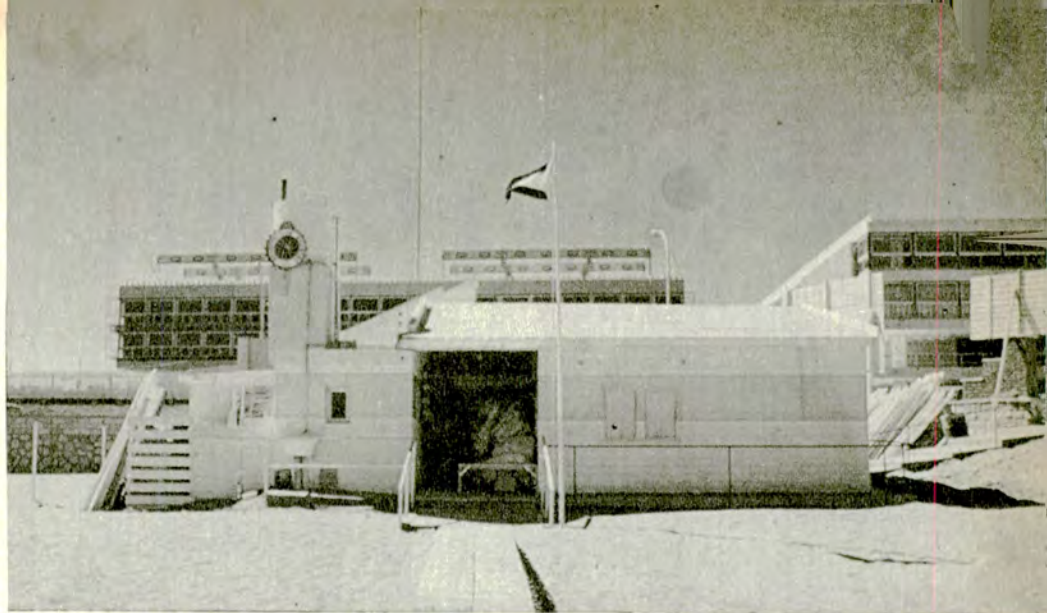
“ERA el invierno de 1871. Un fuerte temporal hizo embriagarse las aguas del océano y sus olas se tornaban amenazadoras. Unos días antes había salido de Buenos Aires con dirección a Bahía Blanca el buque ‘El Filántropo’, cargado con bastantes pasajeros. El imponente y bravío temporal lo sorprendió por esa costa y fue tal la violencia de los elementos que rompió el timón de la nave, siendo por consiguiente llevada por las aguas sin rumbo ni dirección. Los momentos fueron angustiosos, la tripulación se consideraba perdida y el naufragio era inminente. . .” Así, con este emocionante párrafo, comenzaba en 1888 su relato acerca de la fundación de Necochea el periodista español Antonio Noguera, vecindado en dicha ciudad. Y su narración proseguía con el feliz desenlace de ese dramático episodio. El naufragio de “El Filántropo” no llegó, en efecto a producirse, ya que el pequeño barco fue arrojado por las olas contra la costa, donde quedó encallado y, como lo indicó Noguera, “sin haber tenido la tripulación ninguna desgracia que lamentar”.

La noticia del accidente pronto se difundió por la campaña vecina de los partidos de Lobería y Necochea



(éste último había sido creado por ley del 19 de julio de 1865), y llegó a conocimiento del comandante de guardias nacionales *Angel Ignacio Murga*, encargado de proteger y vigilar la zona contra los ataques de los indios y las depredaciones de criminales fugitivos y bandidos. Al frente de una partida armada y acompañado por un carro cargado con carne y otras provisiones, *Murga* acudió en socorro de los naufragos y les prestó el debido auxilio. La milagrosa salvación dio lugar a que, al día siguiente, se organizase una fiesta para celebrarla, en el transcurso de la cual *Murga* tomó la palabra y expuso un proyecto que desde hacía tiempo alentaba (nacido en la localidad bonaerense de *Dolores*, en 1842, desde muy joven se había entregado a las tareas rurales, administrando la estancia de un pariente en el partido de *Necochea*).

Su plan se refería a la necesidad imperiosa de fundar en la desembocadura del río *Quequén Grande* una población que fuera cabeza del partido, ya que el distrito de *Necochea* carecía de un núcleo urbano y sus habitantes se encontraban diseminados en ranchos y estancias. Sus palabras recibieron un apoyo entusiasta por parte de la



concurencia, y se decidió redactar un acta con la solicitud de fundación dirigida al Gobierno provincial, de la cual se sacaron copias que fueron firmadas por todos los presentes. Este fue el primer paso hacia el nacimiento de la ciudad de *Necochea*, originado en el hecho fortuito del encallamiento del buque "El Filántropo". Pero todavía faltaba un largo camino que recorrer antes de que se concretase el hecho anhelado por el esforzado comandante *Murga*.

#### ● PAJONALES Y TIGRES

Pasaron, en efecto, seis

años sin que el proyecto prosperase. Se realizó entonces una segunda reunión, en 1877, en el almacén de *Luis Defferrari*, a orillas del arroyo *Zabala*, en la cual se decidió comisionar a *Murga* para que viajase a *Buenos Aires* y diese personalmente impulso a la gestión. Este promovió tenazmente su idea en la capital, y logró finalmente el apoyo decidido de los doctores *Dardo Rocha*, *Aristóbulo del Valle* y *Enrique B. Moreno*. Los dos últimos presentaron entonces en la legislatura el proyecto de ley para la creación del pueblo de *Necochea* sobre la desembocadura del río *Quequén Grande*, en

campos que pertenecían a los descendientes del famoso general de la Independencia *Eustaquio Díaz Vélez*. La ley fue sancionada el 17 de octubre de 1877, pero su aplicación demandó todavía el paso de otros cuatro años.

Efectivamente, el sueño del comandante *Murga* se concretó recién el 6 de junio de 1881, cuando el gobernador *Dardo Rocha* firmó el histórico decreto por el cual lo autorizó a fundar la nueva población. La mensura de los terrenos comenzó a principios de setiembre, y se dio aviso a los vecinos del partido del inminente establecimiento. El encargado de esas comunicaciones fue el

## LA CIUDAD SE PREPARA PARA LAS FIESTAS

Para conmemorar sus primeros cien felices años de vida (1881 - 12 de Octubre - 1891), la ciudad de *Necochea* ha preparado, por intermedio de la *Comisión del Centenario* —presidida por el señor *Celso H. Fernández Candia*, y con la colaboración de toda la población y las instituciones locales—, una brillante serie de actos que, sin duda, contarán con la participación de una enorme corriente de visitantes llegados de toda la provincia y del resto del país. Esos actos se han iniciado ya con la erección de un significativo monumento al *Centenario* en la Avda. 58 esquina 57, levantado por el *Rotary Club* de *Necochea*, y un monumento a don *Enrique B. Moreno*, colaborador de don *Angel I. Murga* en la fundación de la ciudad en 1881, emplazado en la intersección de la Avda. 58 y calle 65. La *Comisión del Centenario*, a su vez, ha procedido a construir en la *Plaza Dardo Rocha*, otro relevante monumento recordativo del histórico hecho, consistente en un arco de grandes dimensiones, rodeado por fuentes y caídas de

agua y provisto de poderosa iluminación, que contribuirá a realzar la belleza de ese paseo público, donde hace un siglo, y en medio de la entonces pampa desierta, tuvo lugar el acto fundacional de la urbe.

En la última semana de setiembre se inaugurará una *Exposición Ganadera e Industrial*, organizada por la *Sociedad Rural* de *Necochea*, que incluirá entre otras atracciones, un gran desfile de gauchos con vestimenta típica, la actuación de la *Brigada Azul* de la *Policía Federal*, una exposición canina y una muestra especial de caballos criollos. *Necochea*, a su vez, será escenario de un gran espectáculo denominado "Cantata a mi ciudad", obra de un joven y brillante compositor local, que a través de una serie de canciones describe la vida y desarrollo de la ciudad desde su fundación hasta nuestros días. La interpretación estará a cargo de una orquesta sinfónica, el *Coro Polifónico Municipal*, y de su propio autor como solista. Otro suceso destacado y de indudable atracción y colorido



◀ El puente colgante sobre el río Quequén, una imagen característica. Soportó la última inundación y sigue en pie.

◀◀ Otro sector del balneario del ACA, situado en un lugar de privilegio próximo al monumental Casino.

criollo Segundo Ferreyra, primer agente de policía de Necochea. Uno de los fundadores, Francisco Baño, fue quien propuso que la población se estableciera a 30 cuadras de distancia de la costa atlántica, fundamentando su iniciativa en el hecho de que las arenas movidas por el viento traerían apareadas molestias para los habitantes.

Llegó, por último, el día de la ceremonia oficial de la fundación, que se realizó en el centro mismo del nuevo pueblo, donde se trazó la plaza principal (hoy Plaza Dardo Rocha). Recordaría más tarde uno de los fundadores, Francisco Fortunato:

"El día de la fundación, en la plaza se puso un mástil con una bandera... Había muchos pajonales con perdices, zorros, avestruces y venados, vizcacheras en abundancia y; por el lado oeste una gran laguna con muchos juncos e infinidad de patos, cisnes, nutrias, flamencos y también gran cantidad de distintas aves. Por el lado del arroyo (que así se le decía al río Quequén) también había altos pajonales y pajas mucho más vistosas cuyas puntas formaban plumeros blancos. Allí había víboras, lagartos, tigres y cerdos silvestres...". Cabe destacar un hecho verdaderamente singular con respecto a ese

histórico acortamiento: el asta donde se izó la bandera nacional en medio de la llanura desierta, en la que más tarde surgiría la pujante ciudad era, según informa Eduardo Escobar, historiador de Necochea, "el palo mayor del buque "El Filántropo" que había naufragado en Médano Blanco diez años antes".

## ● UNA UBICACION PRIVILEGIADA

Bajo el pabellón celeste y blanco se congregó el puñado de audaces pioneros dirigido por Angel Ignacio Murga, quien en la mañana del 12 de octubre de 1881, procedió a declarar fundado el pueblo de Necochea y rubricó el acta original del establecimiento, que se conserva hoy en la Municipalidad de la ciudad. En ese documento se invoca la protección de Dios "fuente de todo poder y todo progreso" y, a pedido de los vecinos, se coloca a la nueva población bajo la advocación de Nuestra Señora del Carmen (su fiesta patronal se celebra todos los años en Necochea el 16 de julio). Comenzó así la vida del futuro gran balneario de la costa sur bonaerense, con una simple carpa levantada al pie del mástil de la bandera. Pero pronto comenzaron a surgir los primeros ranchos de adobe que fueron progresivamente reemplazados por casas de ladrillo, cuando algunos vascos laboriosos instalaron los primeros hornos. Se formaron quintas y chacras, y se comenzó a sembrar trigo. La actividad y la población crecientes, dieron lugar a la aparición de fondas y almacenes. Y en 1883, sólo dos años después de la fundación, se inauguró ya la primera capilla de Nuestra Señora del Carmen, donde ofició misa el cura español Manuel Alvarez, y se habilitó la Cárcel, el Cementerio y un corral de abasto.

Esos fueron los humildes

orígenes de Necochea, llamada por su privilegiada ubicación geográfica junto a la costa atlántica y en la boca del río Quequén, a protagonizar un extraordinario desarrollo. El Ferrocarril Sur (hoy General Roca), la alcanzó con sus rieles portadores de progreso en 1895, y comenzó entonces a incrementarse aceleradamente la afluencia de visitantes y bañistas a sus magníficas playas, donde visionarios como el vasco Julián Azúa y Juan Marino, levantaron los primeros hoteles e instalaron los primeros balnearios y casonas. En 1911 se inicia la construcción del puerto de Quequén, que dará aún mayor impulso al desarrollo de Necochea que, ese mismo año, es elevada finalmente al rango de ciudad. La zona de la playa, actual Villa Díaz Vélez, queda comunicada eficientemente con el centro a partir de 1913, cuando comienza a funcionar un singular "tranvía a vapor" que, al año siguiente, es reemplazado por modernos tranvías eléctricos. Se construye también el primer Casino y se pavimentan las calles centrales. Y en momentos en que todos estos adelantos llegan a la ciudad, su población se conmueve con la noticia de la muerte de su fundador, don Angel I. Mur-

## DEL CENTENARIO

será la Semana Nacional Vasca, organizada por el Centro Vasco de Necochea, y en la que participarán atletas venidos especialmente del País Vasco.

Los actos centrales se desarrollarán el 12 de octubre —fecha de la fundación de Necochea—, en que tendrá lugar un gran desfile cívico y militar. Participarán las Fuerzas Armadas, el cuerpo de cadetes del Liceo Naval y Militar "Capitán de Fragata Francisco Moyano", recientemente instalado en Necochea; una delegación especial del Ejército del Perú; escuelas, bandas y centros gauchos. Se efectuará, a su vez, el desfile de las banderas de todos los países, magnífica colección que se conserva en el Museo Regional de la ciudad. Por la noche, los festejos se prolongarán con un Gran Pericón Nacional, la famosa y tradicional Retreta del Desierto y fuegos artificiales. Paralelamente con los actos indicados, tendrán lugar en Necochea otros muchos actos conmemorativos culturales, sociales y deportivos. Será, sin duda, un Centenario para no olvidar.

## HYDRAMATIC

REPUESTOS  
cajas de  
VELOCIDADES  
AUTOMATICAS

Ford - Dodge Coronado -  
Dodge 1500 - Taunus -  
Chevy - Malibú -  
Mustang - Camaro -  
Impala - Cadillac -  
BMW - Datsun - Jaguar -  
VW - Honda - Opel -  
Volvo - Toyota - Mazda -  
etc., etc.

SURTIDO COMPLETO  
PARA  
TODOS LOS COCHES

Importador  
Transmisión Automática  
S.C.A.

Av. Juan B. Justo 3122  
Tel. 855-3963 (1414) Bs. As.

autoclub 29



## DEPENDENCIAS DEL ACA EN NECOCHEA

**BALNEARIO;** Por convenio suscripto en 1972 y cuya validez es por 30 años, es decir hasta 2002, con la Municipalidad de Necochea, el Automóvil Club Argentino administra el balneario ubicado sobre la Av. Costanera, frente al Casino. En verano ofrece al turista: Alquiler de carpas, sombrillas y mesas; servicios sanitarios, duchas con agua caliente y vestuarios; juegos infantiles y piletas para lavado de ropa y vajilla. Anexo al mismo funciona un restaurante.

**ESTACION DE SERVICIOS:** Se encuentra ubicada en Av. Carlos Pellegrini y Pueyrredón. Su teléfono es 3792. Ofrece combustibles, lubricantes, lavado, engrase, mecánica, gomería, carga de baterías, neumáticos, accesorios, repuestos y estadías. Tiene auxilio mecánico de base permanente durante todo el año (con zona gratuita para los socios) y durante la temporada estival recibe equipos de refuerzos desde la Sede Central del ACA en Buenos Aires.

ga, acaecida en Buenos Aires el 5 de mayo de 1918. Sus restos son trasladados al cementerio de Necochea, donde hoy descansan en el mausoleo que fuera erigido en su honor durante la conmemoración del *Cincuentenario* de la ciudad, en 1931.

### ● NECOCHEA DE HOY Y DEL FUTURO

Según datos del último censo, la población del partido de Necochea ha superado ya los 70.000 habitantes. Mucha agua ha corrido bajo el puente desde aquel lejano 12 de octubre de 1881, hace ya un siglo, cuando comenzó la vida de la pujante ciudad que hoy dispone de una magnífica hotelería, modernos edificios en torre, hermosos chalets, campings, clubes deportivos y sociales, instituciones culturales, cines y museos, lujo-



Elevador de granos en el puerto de Quequén, por el que se exportan grandes cantidades de cereales hacia todo el mundo.

osos comercios, numerosas fábricas e industrias, arboladas avenidas y espléndidas plazas, conformando todos estos elementos un impresionante conglomerado urbano y turístico. A ello se suma la extraordinaria amplitud y belleza de sus famosas playas, de suave declive y doradas y saludables arenas, las múltiples posibilidades para la práctica de la pesca, los deportes náuticos y, entre muchas otras atracciones, la inmensa y acogedora fronda del *Vivero* y *Estación Forestal Miguel Lillo*, de 483 hectáreas de extensión, *cu-yos magníficos pinares brindan refugio a más de 50 especies de aves.*

Nota aparte merece el deslumbrante complejo turístico del nuevo *Casino*, inaugurado en 1973, y considerado como uno de los más modernos del mundo. Verdadera joya arquitectónica de características únicas en el país, tiene una capacidad para 8.000 personas. Pero todos estos aspectos relevantes del *Necochea* de hoy no constituyen más que el punto de partida para la gran ciudad y balneario del futuro que se encuentra ya en plena gestación. Se han realizado, efectivamente, los planes para la remodelación total de los balnearios mediante la creación del monumental *Nuevo Frente Marítimo*, centro turístico y veraniego de audaz concepción futurística, que cubrirá una superficie de 10 hectáreas y contará con un grupo habitacional integrado por ocho torres imponentes, un hotel internacional de 120 habitaciones, galerías comerciales, restaurantes, confiterías, centros recreacionales, paseos peatonales, facilidades deportivas y amplias playas de estacionamiento cubiertas y descubiertas. Y toda esa inmensa y asombrosa *Necochea* del mañana, surgirá sobre las playas donde hace poco más de un siglo se produjo la encalladura de "El Filántropo" que dio principio a su feliz historia. ●

# Letra Nueva

LOS 50 AÑOS DE DON TORCUATO, por Roberto O. Romano. Edición del autor, 1981; 200 páginas.

La obra que comentamos constituye un completo documento sobre esta progresista localidad bonaerense fundada en 1927, durante la presidencia de don *Marcelo T. de Alvear*.

Su autor, el reconocido periodista *Roberto O. Romano*, que dedica "esta reseña histórica a la abnegada y estudiosa juventud para que con dedicación y cariño luche siempre por el engrandecimiento de nuestra querida ciudad", revela no sólo un profundo conocimiento de los personajes, acontecimientos e instituciones que fueron jalando esa historia viva y veraz que pone a nuestro alcance, sino que, además, los comunica sin ocultar los profundos lazos afectivos que lo unen a su querida ciudad.

Desfilan así, en una minuciosa crónica periodística, guiados por su mano segura, los recuerdos más diversos, desde los antecedentes previos a la fundación, como el *Molino Bancalari*, eterno vigía del lugar, los primeros pobladores de la zona como don *Teófilo Arricau* (radicado allí ya en 1906), la fundación de la *Iglesia de San Marcelo*, unida al imborrable recuerdo del padre *Fernández Berruete*, y posteriormente, el surgimiento de las instituciones ciudadanas. Así, año por año, hasta llegar a nuestros días, no hay dato que no haya sido verificado. Todo el desarrollo de la hoy flamante ciudad queda minuciosamente registrado, evidenciando el importante esfuerzo del autor, que ha revisado los archivos del diario "Defensa", de "La Prensa", de *Ferrocarriles Argentinos*, de la *Municipalidad de Tigre*, de los establecimientos educacionales, de instituciones militares y otros muchos más.

Resultan también de interés el material ilustrativo y documental y los detallados apéndices finales.

Creemos que es un motivo de legítimo orgullo para los habitantes de *Don Torcuato* la publicación de un libro como éste, y para quienes gustan de la historia y de su investigación, un modelo y una fuente de consulta. **A.G.S.**

## LIBROS RECIBIDOS

*¿QUE HARIA USTED SI LO PICARA UNA VIBORA?*, por Roberto S. del Valle Berrondo. Edición del autor. Año 1978; 50 páginas.

*CANTOS EPILOGALES*, por Luis Alberto Ruiz. Editorial Troquel. Año 1981; 128 páginas.

*ESGRIMA*, por Nancy L. Curry. Ediciones Lidiun. Año 1981; 98 páginas.

*AEROBISMO FEMENINO*, por Kathryn Lance. Ediciones Lidiun. Año 1981; 188 páginas.

*EL MUNDO EN PELIGRO*, por Luis J. Páez. Editorial Difusión S.A. Año 1980, 168 páginas.

*TEORIA DE LA SOCIEDAD*, por Héctor Julio Martinotti y Jorge Juan Gorini. Centro Editor Argentino. Año 1981; 101 páginas.

*11 VOCES ARGENTINAS* (Vol. 11); promovido por el Grupo Literario "Buenos Aires Poesía". Editorial Buenos Aires Poesía. Año 1981; 120 páginas.

## REVISTA PATAGONICA

Hemos recibido el primer número de esta nueva publicación, que dirige Antonio Torrejón y edita la Asociación Geográfica de la Patagonia, entidad civil, sin fines de lucro, creada por un grupo de personas que se proponen captar, canalizar y coordinar, por su intermedio, los apoyos necesarios para los planes de investigación científica en la región, y la preservación de sus recursos naturales. Asimismo, procura establecer una relación directa y permanente con los entes de investigación o personas dedicadas a este tipo de tarea, en nuestro país y en el exterior. La Asociación Geográfica de la Patagonia se ha ocupado, por ejemplo, de la realización de seminarios internacionales sobre áreas naturales y turismo, reuniones sobre ecología, y ha contratado a expertos de jerarquía internacional para efectuar investigaciones y estudios en la región patagónica.

La presentación gráfica es agradable y en este número preliminar se incluyen diversos trabajos de sumo interés como, por ejemplo, "Evolución de la población en la Patagonia Austral", que firman la profesora María Elena Aloé de Rimondi y el licenciado Adolfo Koutoudjian.

Otros artículos abordan temas históricos, etnográficos, ecológicos, de economía aplicada a la región, turísticos, etcétera. Rescátase así el pasado de la región y se la proyecta hacia

el futuro, en un equilibrado juego de intereses que apuntan, en última instancia a su desarrollo integral. Por todo ello, auguramos a esta publicación un éxito perdurable.

Quienes deseen suscribirse a Revista Patagónica deben dirigir su correspondencia a Maipú 459, 7° F (1006) Capital Federal. **M.D.G.**

## CONCURSO LITERARIO

Editorial Troquel S.A. ha dado a conocer las bases del concurso "PREMIO TROQUEL 1981/82" que se otorgará en las siguientes categorías: A) *Novela*; B) *Ensayo sobre el tema "Formación y perfeccionamiento del educador profesional"*. El premio para cada categoría consistirá en una recompensa de \$ 5.000.000 que se considerará como pago a cuenta de los derechos de autor (10 % sobre precio de catálogo de los ejemplares vendidos).

Las bases del concurso pueden ser retiradas en Editorial Troquel S.A. San José 157 - Capital.

El plazo para presentar los trabajos vencerá el 28 de diciembre de 1981 a las 18.

El jurado para la categoría "Novela" será presidido por Nicolás Cócara e integrado por Juan Cicco, María Angélica Bosco y Angel Mazzei.

En la categoría "Ensayo", será presidido por el Dr. Bruno L. Carpineti e integrado por el Dr. Ariel Bianchi y los profesores Julio R. González Rivero y Al-

fredo M. Van Gelderen; representará a Editorial Troquel, en ambos jurados, el Prof. José E. Encinas.

En la categoría *novela*, el límite mínimo de extensión será de 50.000 palabras y en la categoría *ensayo* el límite mínimo será de 30.000. Los jurados de las dos categorías no podrán declarar desiertos los premios.

Las obras no premiadas se devolverán hasta 180 días después de conocido el veredicto del jurado y una vez transcurrido dicho plazo, serán destruidas.

## COMUNICAR, Revista de la Cámara Argentina de Anunciantes; año 1, N° 1, junio de 1981; 24 páginas.

El deseo de una más fluida comunicación entre la *Cámara Argentina de Anunciantes* y sus asociados y la difusión de los principios acordes con su actividad, son las ideas rectoras de esta nueva publicación que se presenta a la opinión pública y a los empresarios.

Pero, al leer esta primera entrega, puede observarse que hay en ella contenidos que superan ampliamente las dos sencillas premisas enunciadas, pues junto con una excelente presentación ofrece estadísticas, estudios y notas sobre la actividad publicitaria, radiodifusión, cultura y publicidad, y un sano humor que campea en todas sus páginas. **A.G.S.**

## CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

### FACIL DE ARMAR

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



Construida en madera capilada nacional. Techo galvanizado acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso 3 x 3 m.

Precios del día • En Fábrica **\$ 3.000.000**  
Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 5, \$ 4.200.000; 3 x 4, \$ 4.000.000; 3 x 5, \$ 4.800.000; 3 x 6, \$ 5.400.000. Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch, \$ 6.800.000. 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

## CAMILLA PARA TAREAS DE RESCATE

Esta nueva camilla británica puede ser transportada a la escena de un accidente en forma igual a una mochila. Se infla y arma en solo dos minutos y proporciona al herido una completa protección de la cabeza, columna vertebral y cuerpo entero. Consta de cuatro bolsas de aire que pueden inflarse con la boca, con inflador manual o con tubo de aire, y ofrece una base de apoyo rígida pero liviana, de 1,98 m de longitud, capaz de flotar en el agua.

Equipada con cubiertas impermeables aisladas y con un capuchón para proteger al herido de las inclemencias del tiempo, la camilla *Powel* resulta ideal para la mayor parte de las operaciones de salvamento, tanto en tierra como en el mar. Cuenta también con un punto de tracción para casos de accidentes con heridas en las piernas, mientras que si se ha



dañado la columna vertebral se inserta una tabla en una especie de bolsillo alargado existente en la tela de nailon. La cabeza se mantiene rígida mediante un apoyacabezas inflable. Puede ser transportada manualmente, pero también mediante un sistema de eslingas y co-

rrreas con hebillas de enganche rápido para ser izada por un helicóptero.

Una vez inflada, la camilla mide 61 cm de ancho y 20,5 cm de espesor. Embalada, sus dimensiones son de 83,8 cm de altura, 53,3 cm de ancho y 30,3 cm de espesor.

## ATENCIÓN AL VIAJERO

La revista financiera *The Annual Investment File* publicó recientemente la lista de las 20 compañías aéreas preferidas por los ejecutivos de unas veinte mil empresas internacionales europeas, norteamericanas y orientales. La línea aérea número uno en la elección de los hombres de negocios, resultó la empresa alemana *Lufthansa*, con 317 votos, seguida de *Swissair* (Suiza), 270 votos y *American Airlines*, de Estados Unidos de Norteamérica, con 249.

En cuanto a los aeropuertos mejor operados, según el resultado de la encuesta citada, resultó elegido en primer lugar el de la ciudad de *Frankfurt* (Alemania Federal), con 344 votos; le sigue el *Charles De Gaulle* (París), con 268, y en tercer lugar se ubica el *Schipol* (Amsterdam), con 231 votos.

## TRANSFERENCIA DE AUTOMOTORES POR ESCRITURA PÚBLICA

Por el Dr. Raúl R. García Coni

Es bastante común que al vender un automotor usado no se realice la correspondiente transferencia de dominio inscribiendo el vehículo a nombre del adquirente en el *Registro* respectivo; ello configura una situación irregular, que da lugar a múltiples problemas, no sólo de orden práctico sino también jurídico, fundamentalmente en lo que hace a la reponsabilidad ante terceros del titular registrado, en caso de accidentes o daños ocasionados por el rodado.

Resulta indudable, entonces, la necesidad de transferir el dominio en forma simultánea con la venta, pues ello no sólo ha de definir la titularidad del vehículo ante terceros, sino que regularizará una situación de hecho que, de no ser así, puede ser fuente de múltiples problemas.

El decreto ley 6582/58, tantas veces modificado, contempla desde su origen, hace 23 años, la alternativa de que la *transferencia de automotores se realice por instrumento público o privado* (art. 1º), pero el "formulismo" del artículo 14 descarta de hecho el instrumento público que, para los actos contractuales, no puede ser otro que la *escritura pública*.

También ha contribuido a dicha circunstancia —opción por la alternativa del documento privado para las transferencias—, la difusión de gestorías (a veces, poco serias) encargadas de tales trámites y el desconocimiento del público, que *suele su-*

*poner complicado y costoso el trámite notarial.* Sin embargo, la experiencia de muchos años y la actual exigencia del consentimiento conyugal que necesita el trasmite de bienes muebles registrables (art. 1277 del Código Civil), avalan la necesidad de que la intervención notarial no se limite a la simple certificación de firmas, sino que consista en el otorgamiento de una escritura pública que, además de darle plena autenticidad al acto, brinde la garantía que implica la actuación de un escribano público, quien ha de comprometer su responsabilidad profesional para que la operación culmine con la inscripción en el *Registro Nacional de la Propiedad del Automotor*, alejando de tal modo el peligro de que dicho trámite quede en manos de particulares, que debido a múltiples circunstancias no lo llegan a concretar nunca, dando lugar a largos pleitos judiciales como única vía posible para regularizar la situación.

Lo dicho precedentemente quiere dejar a salvo aquellos casos en que la compraventa instrumentada en documento privado se efectúe por intermedio de gestorías o instituciones —tal es el caso del Automóvil Club Argentino— con reconocida trayectoria en la materia, lo cual, al igual que la intervención notarial, será sinónimo de seriedad y corrección en el trámite, esto sin perjuicio de que tales entidades también puedan actuar en dichas transferencias con un escribano público.

## NUEVO RANCHOMOVIL CLUB

El 3 de abril próximo pasado quedó constituida una nueva entidad relacionada con la práctica del *ranchomovilismo*. Nos referimos al *Ranchomóvil Club Tres Arroyos*, cuya comisión directiva preside *Rodolfo González*, actuando como vicepresidente *Otto Haedo*, y como secretario *Néstor Gargaglione*.

Al presente, cuenta con servicios de guardería para casillas rodantes, autoportantes, trailers y lanchas. Los próximos pasos están encaminados hacia la formación de un camping en la ciudad de *Tres Arroyos*, abierto a todos los ranchomovilistas, del país, para que tengan un lugar más donde acampar atendido por los propios practicantes de la vida al aire libre y siempre de acuerdo con las premisas de esta moderna y práctica modalidad turística: recorrer el país en permanente contacto con la naturaleza y ello con los menores costos posibles.



## EL GRAN RANGE ROVER SEIS RUEDAS



frenos de disco de doble circuito, también con servomecanismo. El depósito de combustible tiene una capacidad de 86 litros.

La compañía que fabrica este modelo, la *Scottorn Trailers* de Gran Bretaña, lo hace de acuerdo con los requisitos particu-

res del cliente. La versión normal tiene cuatro puertas laterales y una trasera dividida horizontalmente. Los equipos de carácter opcional incluyen aire acondicionado, techo corredizo, torno para montaje en la parte delantera, protectores de faros y una pequeña heladera.

Uno de los primeros modelos de una variante con tracción en seis ruedas del *Range Rover*, está dotado de un segundo eje trasero movido por un grupo de paso transmisor. Este modelo, lleva un *diferencial bloqueable* que permite contar con varios grados de tracción: tracción permanente a las seis ruedas en la gama superior, en todos los casos con bloqueos pareados de diferencial opcionales.

Este vehículo ha sido proyectado para circular sobre cualquier tipo de terreno; tiene 1,20 m más de longitud que el modelo tradicional, suficiente para llevar cinco personas con gran comodidad y contar atrás con un amplio espacio para la carga. Va equipado con un motor de aluminio con 8 cilindros en V, 3528 cc y 130 hp. Tiene servodirección con cuatro marchas de avance y una de retroceso y

## LA EDUCACION VIAL EN EL EJERCITO

El comandante en jefe del *Ejército*, teniente general *Leopoldo Fortunato Galtieri*, resolvió incorporar la educación vial a los planes educativos de esa fuerza, a partir del año próximo.

Esta resolución fue adoptada en respuesta a la solicitud formulada oportunamente por el *Comité Mixto de Accidentología Vial (COMAVI)*, quien se dirigió a los tres *Comandos en Jefe* para invitarlos a sumar su aporte a un intensivo programa de educación vial.

El *COMAVI* es una entidad constituida por veintidós organismos públicos y doce instituciones y asociaciones privadas —entre ellas, el *Automóvil Club Argentino*— y ante la cual los tres *Comandos en Jefe* de las *Fuerzas Armadas* tienen representación permanente.

A pedido de las autoridades educativas nacionales, el *COMAVI* ha elaborado también un programa tentativo de educación vial para las escuelas primarias, el cual será complementado con otro para el nivel secundario (está actualmente en preparación) y que cuenta con la colaboración de la *Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial* del *Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación*.

## XVIII CONGRESO DE CARDIOLOGIA

Entre el 10 y el 17 de octubre próximo se realizarán en Buenos Aires simultáneamente, el *XVIII Congreso de la Cardiología Argentina*, el *X Congreso Sudamericano de Cardiología* y un *Seminario Internacional de Técnicas no Invasivas*.

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 221/81, este encuentro de los más destacados cardiólogos del mundo ha sido declarado "de interés nacional", estimándose que el número de participantes a estas jornadas habría de ser de alrededor de 2.500.

## CIRCULO DE PERIODISTAS DE TURISMO

El *Círculo Argentino de Periodistas Profesionales Especializados en Turismo (CAPPET)*, de Buenos Aires, se incorporó a la *Confederación Latinoamericana de la Prensa Turística (CLAPTUR)*, a través de *FAPTUR*, en ocasión del XXIV Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina, celebrado recientemente en Málaga (España). Proximamente, en Buenos Aires, se integrará la *Comisión Reorganizadora de la Federación Argentina*, con integrantes de *CAPPET* y de los *Editores de Turismo*.

La comisión directiva del *Círculo Argentino de Periodistas Profesionales Especializados en Turismo* está compuesta por: *Norberto Alvarez Ojeda* (presidente), *Manuel Díaz Guerra* (vicepresidente 1°), *Orlando Gatti* (vicepresidente 2°), *Oscar Fernández Real* (secretario general), *Alberto Sánchez Lavalle* (prosecretario) y *Laura Ufbal* (tesorera).

Entre los objetivos inmediatos de *CAPPET* se encuentran la creación de un banco de información turística y la puesta en marcha de cursos de especialización para periodistas y egresados de escuelas de periodismo.

Estos cursos —una necesidad imperiosa dado el notable desarrollo operado en la actividad turística— serán dictados por profesionales de reconocida capacidad.

Los interesados en contactarse con la entidad pueden dirigirse por correspondencia a la secretaría permanente, situada en Esmeralda 975, 6° piso "B", Capital Federal.

1971 - 2 de Julio - 1981

EN SU 10° ANIVERSARIO

ORGANIZACION A. R. M.

Administración - Racionalizada - Moderna  
Agradece a consorcios y proveedores sus atenciones, confianza y deferencia.

Como siempre nuestro lema sus necesidades son nuestra inquietud

ALDO R. MAZZOCCHI  
Av. Malpú 2671 - local 4  
OLIVOS - T.E. 797 - 8971



## CARPAS - BOLSA DE DORMIR

4/5 pers., marca Que-Quen con 2 años de garantía escrita, con doble techo.

BOLSA DE DORMIR:  
4 mantas, relleno Polidubet

\$ 499.900.-

\$ 99.900.-

Envíos en el día a todo el país

20 Años de trayectoria Avalan la Calidad de Nuestros Productos

PEZCALANDIA S. A. Paraná 59 (1017) Bs. As. -

San José 165 Bs. As. - Altura Rivadavia 1500

autoclub 33

## La Lectura



La lectura es tan importante que todos deberíamos considerarla un acto natural y necesario que se cumple habitualmente, y no un *hobby* que se puede cultivar o no.

Si a usted le gustan los libros y lee continuamente, magnífico, pero si cree que no tiene tiempo, entonces programe su tiempo libre, como se programa cualquier otra actividad, sin destinar los libros y periódicos solo para el momento de ir a

acostarse, sino que deberá fijar, aunque sea un día a la semana, en el cual se dedicará a leer dos horas por lo menos.

Después de un tratamiento intensivo a base de lectura, es increíble como se encontrará de cambiada, cómo mejorará su conversación, se sentirá más alegre y relajada, y el mejoramiento de su espíritu se reflejará en su relación con los demás y, lo que es mejor, se disipará su aburrimiento y depresión.

## Para las Vaca

Como ya tenemos que ir pensando en el pulóver que estrenaremos en las próximas vacaciones, es bueno que nos pongamos a hacer algo realmente nuevo y divertido para poder usar con pantalones o shorts, durante los días frescos que pasaremos junto al mar, en la montaña o en el campo.

Este que aquí mostramos es simplísimo y se teje con lana de 4 hebras para terminarlo pronto. Con agujas Nº 6, montar 80 puntos y tejer 5 cm de *elástico* 2 y 2. Sin aumentar, se sigue con agujas Nº 8 en *Santa Clara*. A la altura del escote delantero, cerrar los 10 puntos centrales y disminuir 1 punto por vuelta a cada lado del escote, durante 4 vueltas; seguir derecho y cerrar.

Las mangas se tejen aparte y se cosen del lado del revés, o levantando los puntos con una aguja de *crochet* y tejiéndolas hacia abajo. El número, que puede reemplazarse por una inicial se recorta en paño lenci y se aplica.



## El Niño y sus

El juego es el medio por el cual el niño realiza su desarrollo, pero se debe tener en cuenta que el sentido de la palabra jugar tiene para él, un significado completamente distinto al que tiene para el adolescente o para el adulto. El deseo de jugar debe ser satisfecho, so pena de retrasar peligrosamente el desarrollo general y, como el que dice juego dice juguete, al bebé debemos propocionarle el apropiado a su edad para que cumpla su cometido como tal.

De los 2 a los 5 meses,

los sonajeros y animalitos que producen silbidos al apretarlos, lo impulsarán a sujetarlos y a moverlos, sintiendo un gran placer con sus colores y sonidos. De este modo, aprenderá la primera sincronización entre el movimiento y sus consecuencias visuales y sonoras.

De los 6 a los 9 meses, ya se vale mejor de sus manos y le encanta pellizcar, chupar, tirar y hacer ruido, por lo que los chiches de plástico compacto serán los más apropiados y, si éstos son sonoros mejor todavía.



**ciones**



## Juguetes

De los 9 a los 12 meses, la suavidad del peluche, así como también, los muñecos que producen sonidos son los más apropiados.

Desde los 12 a los 20 meses, el niño es muy activo y por lo tanto, le gustan los juguetes que se mueven y, cuando empieza a andar, todo juguete que rueda lo anima a caminar. A algunos niños les encanta derribar y para ellos están los cubos de colores y los desarmables, que pueden ser desarmados de un solo manotazo.

## Cantando Bajo la Lluvia

El paraguas es uno de los pocos artículos cuyos orígenes se pierden en el tiempo. Mucha agua ha caído desde que la humanidad se guareció bajo el primer paraguas; no se le conoce inventor ni nacionalidad precisos, pero no existe duda de que en algunos pueblos de la antigüedad era un sello de distinción y aristocracia, y se usaba tanto para el sol como para la lluvia.

Sin embargo, si se lo asocia con algún pueblo determinado, sería con el inglés. Las novelas de Dickens, por ejemplo, están pobladas de paraguas. ¿Recuerda usted a la señora Mowcher, de "David Copperfield"?

En las guerras napoleónicas, los flemáticos oficiales ingleses iban con él al campo de batalla y es fama que Lord Wellington tuvo que prohibirlos porque "al entrar en acción se tornaban ridículos a los ojos del enemigo". Un mariscal francés describe una de aquellas escenas: "Llovía y los oficiales ingleses estaban a caballo, cada uno con un paraguas en la mano; de pronto, todos los cerraron a un tiempo, los colgaron de sus monturas, desenvainaron sus sables y se lanzaron al ataque".

En escala comercial, sin embargo, los primeros paraguas fueron fabricados en París por Monsieur Marius, a mediados del siglo XVIII y a él se le atribuye el primero de tipo rebatible, lo que le valió un premio de la Academia de Ciencias de París.

En Buenos Aires, la industria nacional se inició en 1943, cuando la firma Sanguinetti comenzó a fabricar todos los elementos que lo componen, desde las varillas hasta las telas.

Solo nos queda por decir



que este implemento, ya sea plegable o recortado, simple o automático, de vivos colores o negro, con variación infinita de puños, que la hu-

manidad ha venido olvidando en tranvías, trenes, salas de espera, etcétera, todavía no ha podido ser sustituido en su útil cometido.

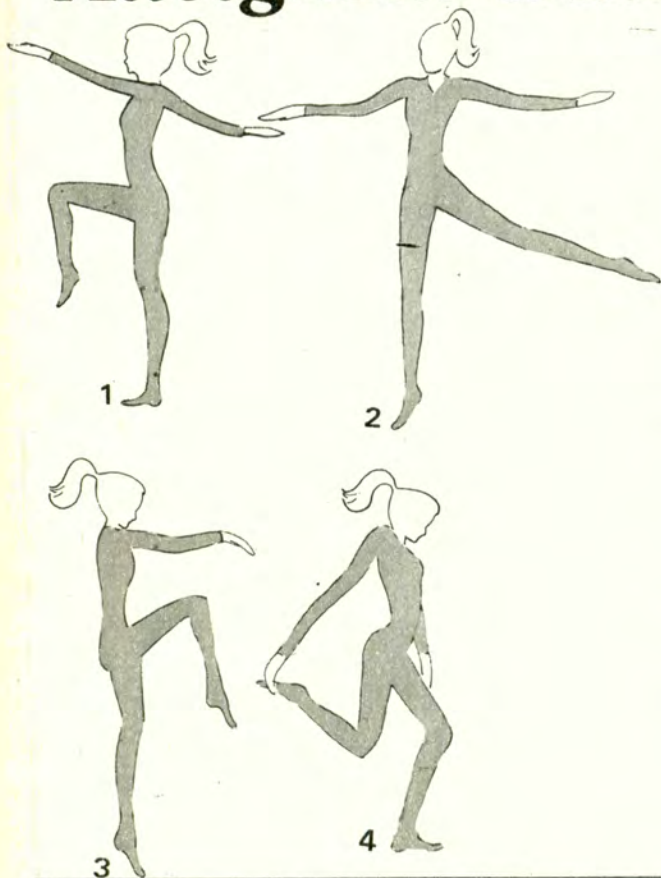
### CONFORT DOVICO

TAPIZADOS ORIGINALES LISTOS PARA COLOCAR

- TAPA AUTOS y CUBRETAPIZADOS AMOK®
- EN TELAS BOUCLE - TOALLA - SIMIL PIEL Y ESCOCES
- ENVIOS AL INTERIOR - SOLICITE FOLLETOS

Paraguay 76 - (1603) VILLA MARTELLI - T.E. 761-2247

## Adelgazar Bailando



Este es un método especialmente ideado para todas aquellas personas que se empeñan en estar lindas, lucir una silueta grácil y estilizada, pero les aburre la gimnasia metódica. Pues a ellas les aconsejo poner un buen discoailable y seguir el ritmo de la música con los siguientes movimientos:

1. Balancear los brazos levantando las rodillas como en la marcha de un soldado.

2. En puntas de pie, con los brazos extendidos, levantar una pierna hacia el costado, alternando el movimiento con la otra pierna.

3. En la misma posición anterior, levantando las rodillas con el pie lo más verticalmente posible, alternar las piernas con un saltito.

4. Con todo el pie apoyado, doblar la rodilla mientras la otra pierna se eleva hacia atrás, tomarse el pie con la mano y levantarlo lo más alto posible.

## Color de las Hortensias

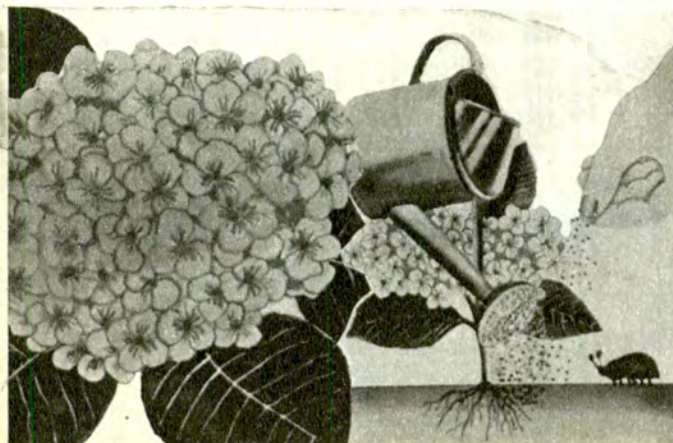
Antes que nada, es bueno recordar que las hortensias deben su color a la tierra en la cual crecen: así, si la tierra es alcalina, dan flores del ro-

sa al rojo; si la tierra es ácida, las flores son violáceas, y si es neutra, la floración será azul. Por esta razón, cualquiera sea el color que pre-

sentan, puede ser intensificado y hasta cambiado a gusto.

Si el ejemplar que usted tiene en el balcón o en el jardín, posee flores abundantes pero con coloración poco definida, es posible intervenir. ¿Cómo? Diluyendo en el agua de riego sulfato de aluminio en la proporción de 1 g por litro de agua, si queremos intensificar el rojo; y sulfato ferroso, si deseamos más azul. En el comercio se puede adquirir polvo con el colorante específico, que da óptimos resultados.

Naturalmente, este riego colorante deberá repetirse cada 15 días hasta lograr el color deseado.



## Algo



En nuestro país, debido a las distintas corrientes migratorias y colonizadoras, se ha perdido un poco la costumbre y el gusto por las comidas típicas. Sin embargo, debido a su funcionalidad, son comunes las reuniones

# Bien Autóctono



gran variedad en los ingredientes de un mismo plato debido, principalmente, a la disponibilidad de hortalizas de cada región y a las necesidades climáticas.

Hoy nos ocuparemos del relleno de las empanadas criollas, tal como se lo preparaba en la época colonial y del loco, con algunas de sus variantes.

**Relleno de empanadas:** picar 3/4 kg de bola de lomo, con cuchillo y colocarla en un colador, bañar con agua hirviente y ponerla en un bol. Añadir 1/2 taza de grasa de pella caliente y 1 taza de caldo de carne, 250 g de cebolla de verdeo picada fina, 1 cucharada de ají molido, 1 de pimentón y sal. Dejar el relleno en la heladera. Armar las empanadas colocándoles trocitos de huevo duro y aceitunas verdes descarozadas. Hacer el repulgue y colocar sobre placa lisa, en horno al máximo, durante 7 a 8 minutos.

**Locro:** remojar desde el día anterior, por separado, 1/2 kg de maíz pisado y 1/4 kg de porotos blancos. Ponerlos a hervir en abundante agua, revolviendo de vez en cuando con cuchara de madera. Agregar 1/2 kg de falda, 1/2 kg de costillar de cordero cortados en trozos chicos y salar. Se puede agregar trozos de charqui, cueritos de cerdo y chorizos blancos. Cuando todo está cocido, agregar cubitos de batata y de zapallo. Una vez listo, servir bien caliente en cazuelitas individuales, con una cucharada del siguiente preparado: freír en grasa o aceite 1 cebolla bien picada, 1 cucharada de pimentón y una de ají molido, comino y orégano a gusto. Si la salsa quedara muy espesa, agregarle un poco de caldo.

de amigos con empanadas y vino, que siempre resultan gratas y bien recibidas por todos.

En la Argentina, con sus distintas regiones y diferentes climas, encontramos

# Mármoles

Si se forma una grieta sobre el mármol de su cocina, no se alarme: limpie bien la grieta con detergente y esponja de acero y, una vez seca, encienda una vela, de ésas que chorrean, y eche unas gotas de cera en la grieta, pase nuevamente la esponja y la fisura parecerá una veta del mármol.

Trate de no cortar las cosas apoyadas directamente sobre el mármol, pues el cuchillo lo marcará para siempre. Recuerde que también los golpes se marcan indeleblemente. Cualquiera sea su color, no apoye cítricos, especialmente el limón, porque el ácido de las frutas lo despulen, de-



jándole asperezas y manchas, que no se pueden quitar nunca.

Trixy

## Proveeduría de la confección

AV. COLON 135 - CORDOBA

**TRAJES \$ 650.000**  
**SACOS SPORT \$ 390.000**  
**PANTALONES \$ 99.000**

Confeccionados con finos casimires **WELLS**

También, la exclusiva línea de prendas **Grant**

Horario: Lunes a viernes: 8.30 a 18.30  
Sábado: 8.30 a 12.30

**SOCIOS DEL ACA**  
10% DE DESCUENTO

VALLE DEL RIO MENDOZA

---

# LOS CONSTRUCTORES DE PIRÁMIDES

Por FEDERICO B. KIRBUS





Este puente, cerca de Uspallata, fue arrasado por la gran avenida del río Mendoza en 1930.



El notable espectáculo que ofrecen las cumbres eternamente nevadas del Cordón del Plata, visto desde Potrerillos, en dirección a Vallecitos.

El río Mendoza, en su curso cordillerano, conforma un valle de notables atractivos paisajísticos. En ese escenario imponente, propio de titanes, los mendocinos se proponen emular a los constructores de pirámides egipcias, erigiendo una represa que suministrará energía a toda la región cuyana.



En el acceso a Potrerillos nuestra Entidad posee un campamento con todas las instalaciones necesarias para pasar un fin de semana o unas vacaciones extensas.

HACIA 1890 en el valle del río *Mendoza* comenzaron a retumbar las explosiones de poderosas cargas de dinamita con que los constructores del *Ferro Carril Trans-Andino* procuraban abrir paso a la vía única de trocha angosta que estaban tendiendo entre *Mendoza* y el *Divorcio Continental* en *Las Cuevas*. Metro a metro habla que arrancarle a la montaña un estrecho desfiladero para poder colocar los durmientes y los rieles, y en muchas partes, entre *Cacheuta* y *Potrerrillos*, hubo que vencer la agreste topografía con incontables puentes de hierro, alcantarillas, túneles y cortes audaces que más tarde inducirían a los viajeros a cerrar sus ojos para prevenir el vértigo que les produciría tanta elegancia y osadía técnicas.

Un hueso realmente duro de roer, era aquella porción estrecha de la quebrada, pero por fin el ingenio del hombre venció. Más adelante, donde el valle se ensancha, la faena resultó más fácil, y en 1891 la punta de vías alcanzó el oasis de *Uspallata*. Dos años después se llegó a *Punta de Vacas*, donde la colosal obra quedó paralizada por falta de recursos (debe señalarse que la empresa era netamente privada), hasta que por fin se reanudó el trabajo en 1902 y se concluyó en 1910.

## ● LOS BAÑOS TERMALES

El apacible pueblito de *Cacheuta*, a partir de entonces volvió a caer en su sueño profundo que solo perturbaría el murmullo de las apresuradas aguas del río *Mendoza*, y el ocasional silbato del tren ponía vida en el silencio a veces aplastante de la montaña.



Hasta la apertura del *Transandino* fueron contados los turistas que se aventuraron en la estrecha quebrada para llegar hasta este extraño y singularísimo sitio llamado *Cacheuta*.

El paraje toma, según la leyenda, su nombre de un cacique indígena que al enterarse de que el inca *Atahualpa* había sido hecho prisionero por los españoles bajo *Pizarro* en *Cajamarca*, decidió aportar su parte de rescate en oro y plata envuelta en dos pellejos de llama. Durante su extenso viaje —tal vez apenas iniciado—, *Cacheuta* fue sorprendido en ese preciso paraje por españoles y decidió esconder su tesoro en un lugar apropiado.

Más tarde, uno de los indios integrantes de la caravana, movido por la necesidad, relató a un misionero el secreto, y a partir de entonces varias expediciones se encaminaron hacia el sitio para hallar el **40 autoclub**

## EMBALSE

cota máxima s/nivel del mar	1401 m
capacidad	750 Hm <sup>3</sup>
superficie	1911 Ha
longitud	13 Km
ancho máximo	4 Km

• ubicación de carteles indicativos
 nivel de máximo embalse 1401 m s/nivel del mar
 coronamiento de la presa 1406 m s/nivel del mar
 pie de presa 1270 m s/nivel del mar

Grandes carteles, en el valle del río *Mendoza*, informan al viajero acerca del proyecto de la gran represa hidroeléctrica, cuyo embalse de 13 km de largo aparece en éste.

presunto *tapado*, o tesoro.

La preciosa anécdota, que extraemos del diccionario Espasa-Calpe, tiene el mismo fondo romántico que otros relatos similares, aun cuando resulta incongruente, pues al momento de ser apresado el último *inca* no había españoles en *Mendoza*. También sabemos hoy que *la supuesta dominación incaica nunca se extendió a nuestro territorio*, y que lo que a lo sumo se sintió aquí fue *el resplandor de aquella poderosa cultura que irradiaba su influencia hacia las regiones más recónditas del subcontinente*. Ello no obstante, el relato no deja de tener un trasfondo singular en otro sentido, ya que en el afán de descubrir el tesoro los buscadores practicaron tantas y a veces tan profundas perforaciones en el área que un buen día, *de uno de los orificios comenzó a brotar agua caliente*.

Este fue el origen legendario de los *baños termales de Cacheuta*. Lo más notable acaso es el hecho de que con solo penetrar entre medio y un metro de profundidad en el suelo, ya comenzaban a salir aguas termales, cuyos efectos terapéuticos no tardaron en apreciarse. El líquido brota entre 26 y 45 grados centígrados, y su temperatura es tanto más elevada cuanto más próximo de la orilla del río sale. Pronto se instaló un lujoso hotel con capacidad para 250 pasajeros, y a comienzos de este siglo cada año unos 20.000 pacientes desfilaban por *Cacheuta* en procura de una mejoría en sus dolencias reumáticas, cardíacas y epidérmicas.

## ● ORO NEGRO

Pero la historia de *Cacheuta* no termina aquí. Cuando poco después del hallazgo de petróleo en *Comodoro Rivadavia*

se comenzó a buscar oro negro en otras partes de nuestro país, *Cacheuta* fue de las primeras fuentes importantes que entraron en producción. Llamado en ese entonces aún "mina de petróleo", *el pozo petrolífero de Cacheuta empezó a dar, desde una profundidad de tan solo 103 metros, alrededor de 35 barriles por día de un crudo de excelente calidad*.

## ● EL RIO

El río *Mendoza* que ha formado este valle que divide la prolongación meridional de la precordillera de *Villavicencio* y el *Cordón del Plata*, nace en las mismas nieves eternas del *Aconcagua* y del *Tupungato*. Si bien no tiene un caudal extraordinario, salvo sus crecidas en épocas de deshielo, compensa el escaso volumen con la energía potencial de su considerable caída.

Hace tiempo ya se supo aprovechar este potencial hidroeléctrico instalando dos usinas, una en *Cacheuta* y otra aguas abajo (central *Alvarez Condarco*), usando para ello pequeñas represas y tomas simples para encauzar el agua en tuberías.

Lo que proyecta ahora el gobierno de la provincia de *Mendoza* es muchísimo más ambicioso y monumental: *construir un dique para crear un gran embalse a fin de multiplicar la producción de energía eléctrica para toda la zona cuyana*.

Una vez instalada, la represa será una obra imponente, *comparable poco menos que con las pirámides egipcias, con las mayores de las cuales compite en altura: 138 metros (contra 147 metros de la Gran Pirámide), con una longitud de coronamiento (es decir, ancho en la parte superior) de 503 metros, y cuatro veces el volumen de la tumba monumental*



de Keops. Será un dique de gravedad; o sea, no una pared, como, por ejemplo, el murallón del dique cordobés de *San Roque*, sino uno del tipo terraplén. Para esta clase de represas se calcula normalmente con una relación ancho/altura de 1: 2,5. Es decir, que para su altura de 138 metros debería poseer en su base una anchura o espesor de 345 metros.

## ● EL ALUVION

Sin embargo, para el gigantesco embalse del proyecto del *Cordón del Plata*, con una capacidad de almacenamiento de 750 hectómetros cúbicos de agua y un espejo de 1.911 hectáreas, las previsiones estructurales corrientes no valen. Primero, porque la zona donde se erigirá el dique es altamente sísmica. Y en segundo término, porque aún está vivo el recuerdo de aquel terrible aluvión que el 10 de enero de 1934 arrasó todo cuanto halló a su paso, incluso extensos tramos de las vías y las instalaciones termales de *Cacheuta*. Para prevenirse contra la repetición de tales fenómenos, se ha resuelto construir el dique con una base de 704 metros de ancho (coeficiente 1: 5,1).

## ● RECUERDOS DEL FUTURO

Hasta que este proyecto sea materializado, el valle del río *Mendoza* continuará ofreciendo el encanto tan particular que brinda al viajero.

Desde la apertura del camino carretero de *Cacheuta* a *Uspallata* y su pavimentación total a inicios de la década del 70, el trayecto *Mendoza - Godoy Cruz - Cacheuta - Potrerillos - Uspallata* es una de las excursiones más bellas que pueden imaginarse. En el acceso a *Potrerillos* y la zona de esquí de *Vallecitos*, en el majestuoso *Cordón del Plata*, el *Automóvil Club Argentino* ha instalado un cómodo campamento, de modo de satisfacer aun los deseos de aquellos que no quedarán satisfechos con la variedad de hoteles de toda clase que ofrece *Potrerillos*.

Una vez que el murallón haya sido terminado y el embalse esté lleno, tanto las vías del ferrocarril como la actual *Ruta Nacional N° 7* quedarán en parte debajo de más de cien metros de agua, debiendo esta última ser retrazada, en tanto que las vías probablemente no vuelvan a tenderse por falta de tráfico. Aquí, literalmente, el pasado quedará sepultado por el futuro que impetuosamente se va abriendo paso ●

## ANIVERSARIO

# Cien Años del Registro de la Propiedad Inmueble de la Ciudad de Buenos Aires

HURGAR el pasado de la ciudad de *Buenos Aires*, desentrañar los hechos que en distintas etapas fueron consolidando la fisonomía actual de la capital de los argentinos, constituye un ejercicio intelectual que enseguida nos enfrenta con los acontecimientos que dieron identidad a la urbe.

En esa dimensión de lo que podríamos llamar "microhistoria de la ciudad", no hay duda de que los 100 años que próximamente cumplirá el *Registro de la Propiedad Inmueble de la Ciudad de Buenos Aires*, encierran no pocos testimonios acerca de ese pasado glorioso y fascinante a la vez.

El actual director de esta institución, doctor *Edgardo Scotti*, recibió a *AUTOCLUB* en el edificio que el *Registro* ocupa en la *Avenida Belgrano 1130*. Allí, rodeado de viejos testimonios registrales, verdaderas reliquias de tiempos en los cuales la ciudad era apenas "una Gran Aldea", nos contó algunos pormenores de los orígenes de esta entidad. "Con la federalización de la Ciudad de Buenos Aires en 1880 surge la necesidad de crear un registro de la propiedad inmobiliaria en la flamante capital de la Nación. Cabe destacar —nos señala el doctor *Scotti*— que un año antes, en la provincia de Buenos Aires, se dicta una ley creando el "Registro de Propiedades, Embargos e Inhibiciones". Por entonces era sólo facultativo para los particulares la inscripción de sus títulos en esa entidad, lo cual se confiaba a un escribano o abogado, quienes cobraban un derecho por la prestación del servicio a esos particulares que optaban, como afirma el doctor *Guillermo A. Díaz*, por acogerse a ese incipiente y aún no oficial régimen de inscripción".

Otro dato interesante de la historia del *Registro de la Propiedad Inmueble de la Ciudad de Buenos Aires* es que desde 1882 a 1903 estuvo en manos privadas, hasta que finalmente el Estado lo tomó a su cargo. Esta entidad, que naciera por la Ley 1149, del 6 de diciembre de 1881, tuvo como su primer presidente a *Roque Sáenz Peña*, quien ocupó después la primera magistratura de la República.

"Los aranceles pagados por los registros fueron asimismo un valioso aporte para la construcción del actual edificio de los Tribunales —recuerda el doctor *Scotti*— ya que con el crecimiento urbano de la ciudad, también se fueron incrementando considerablemente esos ingresos".

## EL PRESENTE

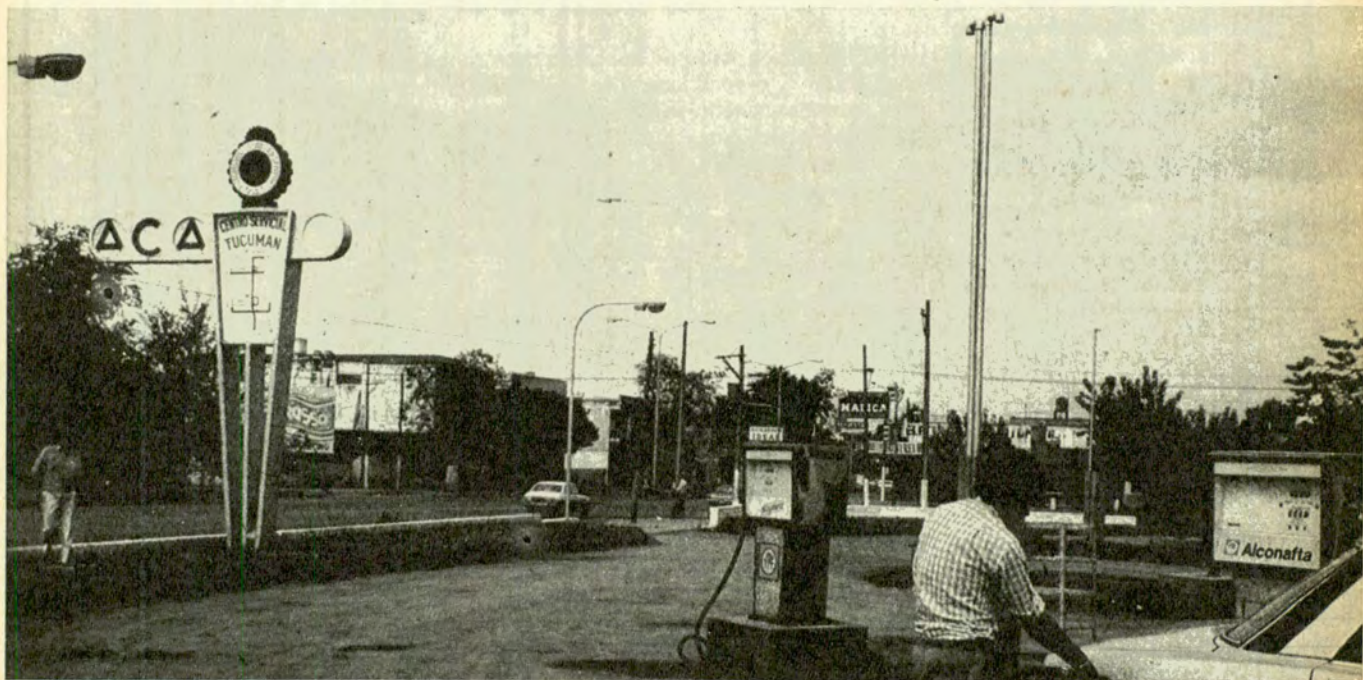
"En la actualidad podemos afirmar con orgullo que somos el primer registro de propiedad inmueble del mundo en aplicar en sus tareas sistemas de computación con una tabulación también ideada por nosotros. Es así como en la actualidad logramos —afirma el doctor *Scotti*— dar una rápida respuesta a todo pedido de información, y no está lejano el día en que, con los recursos que nos brinda la moderna tecnología en computación, cada escribano podrá solicitar y obtener al instante y desde su estudio, la información que necesite".

Por último, señaló el doctor *Scotti* que se halla muy adelantada la labor para registrar por computación viejos registros, muchos de ellos casi ilegibles por el tiempo transcurrido. "Sin embargo —señala—, lo hacemos con amor porque somos conscientes de que nuestra humilde tarea es un eficaz instrumento para conocer mejor a nuestra Santa María de los Buenos Aires; es decir, para conocernos mejor a nosotros mismos" ●

ALCONAFTA

# EL MILAGRO DE LA

La energía del sol, captada por los vegetales mediante el proceso denominado de fotosíntesis, puede impulsar ahora el motor de su auto. Alcohol de caña de azúcar, combinado con nafta que



Las dos estaciones de servicio del ACA en Tucumán expendenalconafta en reemplazo de la común, y al mismo precio.

DESDE mediados del mes de abril del corriente año se expende en todas las estaciones de servicio de *San Miguel de Tucumán* y alrededores, y también en las dos dependencias que nuestra *Entidad* posee en esa ciudad, *alconafta*. El usuario puede elegir entre combustible *súper* o *alconafta*, la cual se despacha en reemplazo de la *normal* y al mismo precio que ésta en el resto del país, pero con todas las ventajas que esta mezcla ofrece respecto de la nafta corriente.

Debido tanto a su ventajoso precio como a sus excelentes cualidades, la *alconafta* tuvo desde el principio una fuerte demanda, la cual probablemente irá en aumento.

## ● ORIGENES DEL PLAN

El proyecto de mezclar alcohol con nafta se remonta en *Tucumán* a muchos años atrás y se debe al deseo de aprovechar

los desechos o excesos de la producción de caña de azúcar, de modo que su uso como combustible sirva de "colchón" o "amortiguador" en años de cosecha abundante.

El programa de ensayos se inició en 1979, en la *estación experimental agro-industrial "Obispo Colombres"*, bajo la dirección del doctor ingeniero *José Luis Bustos*. Varias fábricas de la industria automotriz pusieron a disposición, sin cargo, pares de vehículos idénticos, de modo que los experimentadores pudiesen hacer funcionar en cada caso una unidad con nafta pura y la otra con *alconafta*, para desarmar los motores a ciertos intervalos y comparar los desgastes registrados como consecuencia del uso de un combustible u otro.

## ● EN OTRAS PARTES

Es oportuno señalar que *mezclas de*

*alcohol anhidro y nafta se han venido usando desde hace varias décadas en diferentes países, preferentemente en Europa (Checoslovaquia, Alemania), pero últimamente también en naciones carentes de suficiente petróleo autóctono, como Brasil.*

Tampoco faltan ensayos ni antecedentes técnicos al respecto, que vamos a consignar sucintamente para que el lector pueda formarse una idea de las virtudes y los defectos de tal combinación.

Como agregados a la nafta pueden emplearse tanto el *metanol (alcohol metílico o de quemar)* como el *etanol (alcohol etílico o medicinal)*. En cualquiera de los dos casos *resulta, empero, imprescindible que se extraiga de ellos toda el agua*, con lo que pasan a ser denominados *alcoholes anhidros*. Este procedimiento, no precisamente barato, es necesario *para evitar que el agua contenida en el alcohol común obstruya los pasos*

# FOTOSÍNTESIS

produce YPF, se expende ya en dos estaciones de servicios del Automóvil Club Argentino tucumanas.

Laalconafta puede utilizarse sin necesidad de modificar para nada la puesta a punto del coche.



La utilización de la caña para obtener combustible favorecerá a todo el Noroeste.

*calibrados o "gicleurs" del carburador, pues la nafta siempre es algo grasosa y se resiste a emulsionarse con el agua (o viceversa, si se quiere).*

## ● ALCOHOL PURO

Es perfectamente posible, luego de una adecuada puesta a punto del carburador, usar alcohol puro como combustible único en cualquier motor naftero. Sin embargo, por ser el poder calorífico del alcohol sólo la mitad del de la nafta, debe suministrársele al motor doble cantidad de ese combustible. En consecuencia, *el consumo —expresado en litros— es virtualmente el doble con alcohol puro que con nafta*, no obstante lo cual se lo ha usado con frecuencia en automóviles de competición, aunque tan sólo para los entrenamientos, ya que en ca-

rrera el alto consumo obligaría a duplicar la capacidad de los tanques.

Por ello se suele mezclar para los automóviles de uso corriente el alcohol anhidro con la nafta en una proporción que oscila entre un 12 y un 15 por ciento, tal como sucede precisamente con laalconafta. Esta proporción permite seguir usando el automóvil sin alterar su puesta a punto, pudiendo cargarse en forma alternada nafta o mezcla (alconafta) sin perjuicios ni demoras.

## ● LA MEZCLA EN LA PRACTICA

Veamos cómo se comporta la mezcla en el uso diario.

Permaneciendo la carburación y el encendido con la misma puesta a punto que para el uso de nafta pura, con una mezcla del 12 al 15 por ciento de alco-

hol con un 85 a un 88 por ciento de nafta comercial pueden originarse a veces —aunque no siempre— pequeños inconvenientes al acelerar o en la regularidad de la marcha ralentí. Como virtud notable puede destacarse la mayor proclividad del motor al arranque instantáneo en días fríos, gracias a la mayor volatilidad del alcohol. Inversamente, con mucho calor se satura la mezcla en el múltiple de admisión y se necesita a menudo más tiempo para poner en marcha el motor caliente. Por lo demás, cabe destacar como otra ventaja positiva el menor contenido de monóxido de carbono en los gases de escape.

Dado que el rendimiento calórico del alcohol es menor que el de la nafta, las mezclas dosificadas según la fórmula de laalconafta arrojan una pequeña merma en el rendimiento, merma que puede estimarse en alrededor de un cuatro por ciento. Esto significa que si un automóvil determinado recorre con nafta pura —en ciertas condiciones— una distancia de 100 kilómetros, conalconafta solo podrá trasponer 96 kilómetros con igual cantidad de litros. Sin embargo por ser la diferencia de precio entre la nafta súper y laalconafta mayor que ese cuatro por ciento, las ventajas están decididamente de parte del usuario.

En la faz operativa, por fin ciertos elementos en el automóvil hechos de materiales sintéticos o caucho natural o artificial (juntas, flotador, mangueras) que no son atacados por la nafta, sí pueden serlo, a la larga, por el alcohol. Por ello, en muchos países los automóviles vienen equipados de fábrica con dispositivos resistentes al alcohol, en previsión de que algún día el uso de mezclas como laalconafta se generalice y perpetúe.

Hemos usadoalconafta durante un breve ensayo, sin observar el menor inconveniente, salvo una mayor demora en el arranque del motor caliente, lo cual, sin embargo, no contrarresta las demás ventajas y virtudes de este flamante combustible genuinamente argentino. ●

## INAUGURANSE NUEVAS INSTALACIONES EN EL HOTEL "LOS YAGANES"

Con el fin de concurrir a la inauguración de las ampliaciones efectuadas en el hotel *Los Yaganes*, cuya administración está a cargo del ACA por disposición de las autoridades del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, se trasladó hasta Río Grande una comitiva del Automóvil Club Argentino integrada por el doctor César C. Carman, presidente de la Entidad; el tesorero, doctor Juan Manuel Sandberg Haedo, y el gerente de relaciones públicas, señor Rafael Creller.

La comitiva asistió a una comida ofrecida por la *Municipalidad de Río Grande* en conmemoración del 60° aniversario de la ciudad, oportunidad en la que el presidente del ACA hizo entrega de un medallón recordativo al intendente municipal, señor Juan Carlos Apollinaire.

Al día siguiente, se llevó a cabo un nutrido programa de actividades, que incluyó una ceremonia militar en el *Batallón de Infantería Naval N° 5*, un *tedéum* en la parroquia *San Juan Bosco* y un acto cívico-militar en la plaza *Almirante Brown*.

Tras un almuerzo en el *Casino de Oficiales de la Base Aeronaval Austral*, ofrecido por su comandante *Nicolás Piccaluga*, los viajeros se trasladaron al Hotel "Los Yaganes" para participar en la inauguración de sus nuevas instalaciones, en cuya oportunidad se descubrió una placa recordativa. El doctor Carman, junto con el gobernador, capitán de navío *Raúl Suárez del Cerro*, procedió a la tradicional apertura de cintas.

### PALABRAS DEL GOBERNADOR

Asimismo pronunció un discurso el gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, quien se refirió a la invaluable labor que ha desarrollado el ACA en esta zona austral: "Evidentemente, una Institución como el Automóvil Club Argentino ha demostrado a través de su trayectoria, una pre-44 autoclub



El gobernador de Tierra del Fuego, Cap. de navío Raúl Suárez del Cerro y el doctor César Carman, habilitan las nuevas instalaciones.



Vista de uno de los confortables ambientes interiores del hotel "Los Yaganes", en las ampliaciones recientemente inauguradas.

sencia en la isla sumamente positiva. El doctor Carman, que desde hace 25 años preside el Automóvil Club Argentino, siente por esta zona una verdadera pasión de argentino y, evidentemente, vamos a tratar de incentivar más todavía lo que se puede volcar en apoyo de este territorio. Sé que voy a encontrar en el Automóvil Club, una gran comprensión y ayuda".

### HABLA EL DOCTOR CARMAN

Igualmente emotivos resultaron las palabras del presidente del ACA, de cuyo discurso extractamos significativos pá-

rrafos: "Con emocionado orgullo he venido una vez más a este querido confin de nuestra patria, para dar testimonio de la adhesión del Automóvil Club Argentino, y también de la propia, a este auspicioso acontecimiento que sin duda representan las ampliaciones realizadas en este hotel 'Los Yaganes', por las autoridades del territorio. Ciertamente, resulta estimulante ser protagonistas y testigos de un acto de plena afirmación de fe y de confianza, tal como corresponde a una Nación joven como la nuestra, en donde las inconvenientes no tienen otro significado que las variaciones propias de todo creci-

miento. Un crecimiento que para apreciar cabalmente, sobra con lo que Río Grande ha llegado a ser en los apenas 60 años que cumple."

"Por eso, que en el día precisamente en que celebramos la Independencia Nacional, el inaugurar estas obras constituye el mejor homenaje que acaso podamos rendir a los próceres de Tucumán. Porque gracias a estas comodidades que se habilitan, de ahora en adelante podrán ser muchos los compatriotas que lleguen aquí, no sólo para admirar y recrearse con las bellezas naturales de la región, sino también para afirmar con su paso todos los derechos que nos fueron legados y que sentimos como parte inseparable de nuestro propio ser."

Se refirió luego, en un merecido homenaje a la Armada Nacional, "a cuyo esfuerzo y dedicación generosa esta zona le debe mucho de su realidad de hoy y de su esperanzada proyección futura".

### TRAYECTORIA DEL ACA

Puso de manifiesto también el doctor César Carman, la clara trayectoria del Automóvil Club Argentino en la difusión y afirmación del turismo en las zonas australes de nuestro país, y en particular hacia la Tierra del Fuego, al expresar que: "Desde el año 1966, en que empezamos a operar el Hotel Albatros, grande es la satisfacción por la confianza con que el Gobierno del Territorio, distinguió al Automóvil Club Argentino, al darle parte en esta empresa de pioneros, con el profundo reconocimiento que tal gesto en nosotros despierta, y con la obligación que nos impusimos de corresponder con responsabilidad plena a la confianza dispensada. Y esta satisfacción —lo señaló con énfasis— es mayor todavía porque aquí se nos ofrece, acaso como en muy pocos lugares, la oportunidad de reafirmar uno de nuestros principales objetivos: el de trabajar por la grandeza de la Nación".

En horas de la noche, y en el mismo Hotel "Los Yaganes", el presidente de nuestra Entidad ofreció una comida a las autoridades provinciales, navales, municipales, de YPF y de la Filial local.

## RECIBIO A UNA COMITIVA DEL ACA EL GOBERNADOR DE BUENOS AIRES

El presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, encabezó una comitiva de la *Entidad* que el 8 de junio próximo pasado visitó al gobernador de la provincia de *Buenos Aires*, general de división (RE) *Bartolomé Gallino*, a quien se le hizo entrega del carné que lo acredita como socio honorario del *ACA*.

La entrevista fue una oportunidad propicia para destacar ante el mandatario provincial la labor que realiza el *ACA* en el territorio bonaerense, donde el *Club* tiene más de 50 dependencias. Además, la comitiva interiorizó al general *Gallino* de los proyectos que el *Automóvil Club Argentino* tiene para las

nuevas rutas y autopistas que se construirán en el ámbito provincial. De esta forma, nuestra *Institución* piensa mejorar los servicios que actualmente ofrece a sus asociados y automovilistas en general y que redundan en una mejor infraestructura turística para toda la comunidad.

### LA ACTIVIDAD DEPORTIVA

También la delegación del *ACA* trató con el general *Gallino* distintos aspectos de la actividad deportiva automovilística que se desarrolla en jurisdicción provincial, en especial a través de las tres federaciones deportivas afiliadas al *Automóvil Club*

*Argentino* que funcionan en *Buenos Aires*. A ese respecto, se coincidió en la necesidad de apoyar a los jóvenes que dedican sus esfuerzos al automovilismo deportivo.

El doctor *Carman* destacó, asimismo, ante el mandatario provincial, la actividad desarrollada por la *Asociación de Corredores de Turismo de Carretera (ACTC)*, a la que calificó de digna de ponderación, ya que ha sido encarada con seriedad y garantías de seguridad, tanto para el público asistente a las pruebas, como para los pilotos que participan en las mismas.

### LA COMITIVA

El presidente del *ACA* fue

acompañado por el secretario de la *Entidad*, escribano *Adolfo Scarano*; el tesorero, doctor *Juan Manuel Sandberg Haedo*; los vocales, ingeniero *Rafael Sierra* y *Eduardo Tarraubella*; el presidente de la *Comisión Deportiva Automovilística (CDA)*, *Oscar Tomás Albo*; el presidente de la *Filial La Plata*, doctor *Agustín Mendoza Peña*; el secretario de la misma, doctor *Julio Oscar Vigier*; el gerente general del *ACA*, arquitecto *Jaime Sequeira* y *Carlos A. Yappert*, de la *Inspección de Divisionales* de nuestra *Entidad* en todo el territorio nacional.

Finalizada la entrevista con el general *Gallino*, la comitiva efectuó una recorrida por las obras de la futura *Escuela de Mecánica y Conducción* que el *Automóvil Club Argentino* habilitará próximamente en la ciudad de *La Plata*.



El mandatario bonaerense departiendo con la comitiva del *Automóvil Club Argentino*, que lo visitó y le hizo entrega del carné de socio honorario.



El gobernador de la Pcia. de *Buenos Aires*, general de división (RE) *Bartolomé Gallino*, con el doctor *César Carman*.

## DÍA DE LA CARTOGRAFIA Y ENTREGA DE DIPLOMAS

En el edificio *Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente*, sede central del *Servicio de Hidrografía Naval*, se realizó el viernes 26 de junio la ceremonia de entrega de diplomas a la 17ª promoción de egresados de la *Escuela de Cartógrafos de Buenos Aires*, curso de 1980.

Al acto, con el cual también se celebró el *Día de la Cartografía*, asistieron alumnos y profe-

sores de la escuela, presididos por el *Jefe del Servicio de Hidrografía Naval*, capitán de navío *Salvio O. Menéndez* y autoridades del *Instituto Geográfico Militar*, de la *Dirección General de Personal Naval* y de *Gendarmería Nacional*, que tiene alumnos becados en la *Escuela de Cartógrafos*.

Especialmente invitados asistieron también en represen-

tación del *Automóvil Club Argentino*, el capitán de navío (R) *Luis Gianelli*, tesorero honorario de la *Entidad* y el señor *Antonio Rodríguez Báez*, subgerente del área de *Cartografía Vial y Turística* del *ACA*, que anualmente otorga premios a los egresados con mejores promedios.

Tras la ejecución del *Himno Nacional*, pronunció palabras alusivas el capitán *Menéndez*,

procediéndose en forma inmediata a la entrega de diplomas y de los premios instituidos por el *Servicio de Hidrografía* y el *Automóvil Club Argentino*. Este año fueron distinguidas las señoritas *Halina Mischtschenko* y *Alejandra Moratilla*, por haber obtenido las mejores calificaciones, y *Raquel Ester Arias*, designada como la mejor compañera.

## RECORDARONSE EL 77º ANIVERSARIO DE NUESTRA ENTIDAD Y EL DIA DEL EMPLEADO

En la Sede Central de nuestra Entidad, así como también en las distintas Filiales y Delegaciones del interior del país, se realizó un emotivo acto para celebrar el Día del Empleado del Automóvil Club Argentino y el 77º Aniversario de la Institución.

Durante su transcurso se entregaron diplomas, medallas y distinciones a setenta y ocho empleados en la Sede Central, mientras que otros cincuenta y ocho fueron agasajados en sus diferentes lugares de actuación. Todos ellos cumplieron 20, 25, 30, 35 ó 40 años de trabajo en la Entidad o —en el caso de los concesionarios— vinculados a las actividades que ella desarrolla.

### PALABRAS DEL DOCTOR CARMAN

Ante una nutrida concurrencia de directivos, empleados y familiares de los agasajados, quienes se habían reunido en el 10º piso de la Sede Central, habló el presidente de la Institución doctor César C. Carman, quien luego de saludar a los presentes, expresó, entre otros, los siguientes conceptos: "Cuando una persona consagra

cuarenta años de su existencia al servicio de una Institución como la nuestra, o treinta, o veinte —como es el caso de muchos de quienes hoy nos acompañan— no es sólo por su capacidad para la tarea y teniendo como meta exclusiva una retribución material. Sin desconocer la gran importancia que estos dos factores tienen, hay algo más que resulta imprescindible para la permanencia en el afán y para la continuidad en el quehacer. Y ese algo es justamente la identificación con lo que se está haciendo, identificación que se da en virtud de la justa correspondencia de calidad entre aquel que trabaja y el ámbito donde se desempeña.

Desde tal punto de vista, no puedo menos que sentir un inmenso orgullo, tanto por la verdad de los altos ideales que dan fundamento a las actividades de nuestra Entidad, como por la nobleza y el espíritu de bien que ha distinguido en todo momento a nuestro personal en sus distintos niveles."

Luego de reseñar que con gran placer hace casi un cuarto de siglo que, año tras año, preside esta celebración, dejó un mensaje de optimismo y esperanza para todos los presentes y para quienes en esos mismos momentos, en sus respectivos lugares de trabajo, se hallaban realizando un acto similar. Estas fueron sus palabras finales: "Soy realista y conozco las inquietudes que cada uno puede abrigar en estos días. Pero tengo confianza, tengo absoluta y plena confianza en que nuestra Institución habrá de superar las coyunturas que puedan presentarse, y que ello se reflejará también en la seguridad y la tranquilidad de todos. Estoy seguro de que así habrá de ocurrir, y quiero que con esa convicción y esa esperanza regresemos a nuestros respectivos hogares".

La nómina de empleados y concesionarios que recibieron distinciones de acuerdo con los años de servicio, es la siguiente:



El presidente de nuestra Entidad durante su disertación.

Rogelio Santiago; Roberto Haddad; Ricardo Tenor; Francisco Pijuan; Cándido Rivas; Andrés González; Héctor Torres; Angel Farinón; Horacio Sánchez; Juan Zabaleta; José Vargas y José Figueroa.

### CON 25 AÑOS

Carlos Faotto; Carlos Fuentes; Leda Gubitosi de Casot; Hermógenes Sosa; Oscar Hermosilla; José Rinaldi; Dioncio Líguez y Héctor Gargano.

### CON 30 AÑOS

Enrique Rossi; María Luisa Negrette; Misael Palacios y Felipe Criado.

### CON 35 AÑOS

Jorge Lanús; Ramón Gulliotte; Anselmo Jara; Vicente Campisi; Marta Devesa; Julio García González; Bernardo Devitt; Violeta Zanzottera de Ramos; José Pedro Vitranó; Francisco Sullá; Gerardo Saavedra; William Wetzel; Juana Weisberg de Bryf; Angel Neira; Antonio Smichovski.

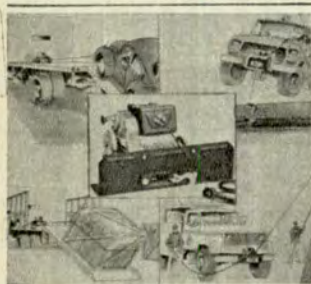
Daniel Bettendorff; María Laborde de Fessia; José Gasparri; José González Mallea; Salvador Caiicias; Miguel Ruy Díaz; Salomón Ganím; Juan Maldonado; Miguel López; Juan Maidana; Roberto Mardones; Alfredo Montero; Roque Padilla; Tomás, Páez; Hilario Stoll; Miguel Suchoy; Alfredo Theyler y Guillermo Valerio.

### CON 40 AÑOS

Carmelo Parisi; Antonio Argüello; Horacio Riaño; Manuel Vázquez; Juan Reyes y Eduardo Pierini.

### CONCESIONARIOS

CON 20 AÑOS: Abel Ricci y Julio Alejandro Celiz. CON 25 AÑOS: Cecilio Vallejos. CON 30 AÑOS: Arnaldo Barrionuevo; Jesús María Moreno; Juan Paz y Modesto Marcial Vega. CON 35 AÑOS: Juan José Porto; Archibaldo Ríos; Jorge Albarriacín; Francisco Amena; Juan Balbo; Roberto Bianchi; Fabio Carletti; Roberto Ferrari; Roberto García; Rufino López; Renato Pettiti; Francisco Toro y Alberto Vittone. CON 40 AÑOS: Cipriano Ereñu; Manuel Lorenzo; Eduardo Míguez; Agustín Sanz y José Vega.



**AHORA, SALVESE  
QUIEN TENGA UN  
MALACATE -WARN-**  
INSTALE UN EQUIPO WARN  
Y ASOMBRESE. ELECTRICO -  
HIDRAULICO CON 7200 KGR.  
DE POTENCIA DE TIRO.

**WARN**

752-1909  
CALLE 22 N° 3331 S. MARTIN TE. 755-1899

## BANDERA DE CEREMONIAS

En un acto llevado a cabo en la Escuela N° 1-497 "Doctor Bernardo Alberto Houssay", ubicada en el Paraje Rlo Chico, departamento de Malargüe, provincia de Mendoza, el 2° jefe del Escuadrón 29 "Malargüe", de Gendarmería Nacional, comandante José Claro Ramón Melo, hizo entrega a la escuela mencionada de una bandera de ceremonias, donada por el Automóvil Club Argentino.

En el acto de entrega estuvieron presentes las autoridades del departamento de Malargüe, efectivos de la unidad con asiento en la Sección Poti Malal, el capellán auxiliar de la Unidad, P. Juan Bermúdez Pérez, el director del establecimiento educativo, señor Jorge Alberto Zeballos, y una delegación con bandera y escolta de la

Escuela N° 1-511 "Peregrina Cantos", de Bardas Blancas, padres y alumnos de otras escuelas de esta zona cordillerana.

Este hecho se inscribe dentro del plan de acción cívica para el corriente año iniciado por Gendarmería Nacional en nuestras zonas de frontera tendiente a afianzar la conciencia de nuestra soberanía territorial.

Con tal motivo, el comandante José Claro Ramón Melo, dirigió una conceptuosa nota al presidente del ACA por haberle confiado que lo representase en este acto.

De esta manera, nuestra Entidad colabora con los establecimientos educativos, pues ello condice con el espíritu de servicio y con los ideales de trabajar, en la medida de sus posibilidades, en beneficio del país.

## NUEVA CREDENCIAL FAMILIAR

Diariamente se comprueba que un importante número de familias de nuestro país posee más de un automóvil y/o motocicletas o motonetas, así como también que su utilización es efectuada por varios de los integrantes del núcleo familiar.

Ante esta realidad, nuestra Institución ha considerado oportuno ofrecer prestaciones serviciales concordantes con el uso que la familia da al automóvil, brindando la posibilidad de que los cónyuges de los afiliados e hijos solteros menores de 21 años, también tengan acceso a nuestros servicios.

El espíritu de esta determinación busca que a costos relativamente reducidos, los familiares directos del socio puedan utilizar el auxilio mecánico de emergencia en la vía pública, así como también los servicios

al automóvil y motocicletas, mecánica ligera, lavado y engrase, etcétera.

Para cumplir con dicho objetivo se ha dispuesto la creación de una Credencial Familiar, cuyo costo será el equivalente al 50 % de un semestre, calculado al valor de la cuota que debe abonar un socio ingresante, pudiendo ser beneficiario de aquella cada uno de los familiares del asociado que desee obtener los servicios para el vehículo que eventualmente conduzca.

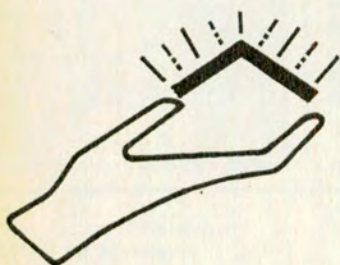
Dicha credencial podrá ser solicitada por los interesados en cualquiera de las filiales del ACA de todo el país.

Su validez es de seis meses, vencidos los cuales el documento acreditativo familiar deberá ser renovado por otro período de igual duración.

# AHORA

# SU CUOTA TAMBIEN

# INCLUYE LA PROTECCION DE UN SUBSIDIO POR \$ 5.000.000.



- 1) A partir del 1° de julio este subsidio se otorga como reintegro de gastos de sepelio en el caso de socios de la Entidad fallecidos en accidentes automovilísticos.
- 2) Sólo será necesario realizar un simple trámite que se efectuará de acuerdo a la reglamentación vigente y la documentación requerida.
- 3) Para mayor información, dirigirse al ACA, Registro de Socios, 4° piso de sede central, o a sus filiales de todo el país.



Automóvil Club Argentino + servicios

Y ya son 77 servicios incluidos en su cuota.

## CELEBRARONSE EN LA SEDE CENTRAL DOS EFEMERIDES PATRIAS

Con sendos actos se recordó en la Sede Central del Automóvil Club Argentino el 20 de Junio y el día de la Independencia Nacional.

En el acto en recordación de la primera de esas fechas, disertó el profesor Anibal Jorge Luzuriaga, presidente del Instituto Belgraniano, quien fue presentado por el doctor Belisario Moreno Hueyo, titular de la Comisión Asesora Permanente de Cultura de la Institución.

Asistieron al homenaje el presidente del ACA, doctor César Carman, y otros miembros de la Comisión Directiva, así como también personal e invitadas especiales.

Después de la ejecución del Himno Nacional Argentino, por parte de la banda de música de la Escuela de Mecánica de la Armada, habló el profesor Luzuriaga.

El orador comenzó diciendo que en la ocasión el Instituto por él presidido tenía "la honra y el placer de llegar hasta el seno de una institución tan noble y prestigiosa, para rendir homenaje a uno de los hombres más puros y más grandes con que cuenta el historial de la Nación: el general don Manuel Belgrano".

Tras recordar las palabras pronunciadas por su creador al enarbolar la flamante Bandera Nacional en las baterías Libertad e Independencia, el orador se refirió a "la más criolla de las batallas", la de Tucumán, y aludió al elogio de Belgrano hecho por San Martín cuando dijo que "no será un Moreau o un Bonaparte en punto a milicia, pero es lo mejor que tenemos en la América del Sud".

Más adelante, el profesor Luzuriaga recordó diversos aspectos de la obra de Belgrano y al respecto afirmó que no todos los argentinos conocen en profundidad tal colosal labor, tras lo cual hizo votos para que en los momentos presentes "con el ejemplo de Belgrano, y a la sombra de la gloriosa enseña por él creada, los argentinos de hoy y de mañana construyamos



El profesor Jorge Gulló, presidente de la Academia Belgraniana, quien disertó al recordarse el Día de la Independencia Nacional.

el gran país que fundaron los próceres de Mayo".

### EL ACTO DEL 9 DE JULIO

Al acto en celebración del Día de la Independencia Nacional, asistieron el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman; el vicepresidente primero, doctor Baltasar Martínez Briones; el secretario, escribano Adolfo Scarano; el tesorero, doctor Juan Manuel Sandberg Haedo, y otros miembros de la Comisión Directiva. Se encontraban presentes, asimismo el teniente Gustavo Tramarco, en representación del jefe del regimiento de Granaderos a Caballo General San Martín, y miembros de la Academia Belgraniana, así como funcionarios y personal del ACA.

En esta oportunidad, el orador fue el profesor Jorge Gulló, presidente de la Academia Bel-

graniana, quien se refirió a la trascendencia de la fecha recordada.

Entre otros conceptos, el profesor Gulló expresó que "el 9 de Julio de 1816 es una de las fechas cumbre en la historia de la libertad de América y de la República Argentina. Pocos saben —dijo— que ese día memorable, los congresistas reunidos en Tucumán, declararon a la faz del mundo la libertad de toda América del Sud, la libre y la aún dominada. Fue un hecho trascendental, sublime, único, saludable, que vivificó las esperanzas de los pueblos. Gracias a esta declaración suprema, esencial a la gran causa de América, el espíritu patriótico adquirió vigor para continuar la lucha".

Como epílogo del acto, la banda del cuerpo Guardia de Infantería de la Policía Federal, ejecutó marchas militares.

## INSTITUYOSE EL TROFEO JUAN MANUEL

El Automóvil Club Argentino, como adhesión al 70° aniversario del natalicio de Juan Manuel Fangio, instituyó un trofeo que será otorgado por la Entidad en cada oportunidad que se juzgue pertinente, a deportistas destacados y representantes conspicuos de otras actividades.

La copa en cuestión, que se denominará "Premio Quintuple Campeón Mundial Juan Manuel Fangio", estará materializada en una réplica de la que le fue otorgada al mencionado deportista por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), por el Campeonato Mundial de Conductores que Fangio obtuvo en 1957 y con el cual culminó su excepcional campaña.



## ESCUELA DE CONDUCCION EN ROSARIO

Durante una entrevista que mantuvieron directivos del Automóvil Club Argentino con el intendente de la ciudad de Rosario, se trataron diversas cuestiones para la pronta puesta en

marcha de una Escuela de Conducción en esa ciudad, cuyo funcionamiento estaría a cargo del ACA, que a ese respecto tiene en el país una reconocida experiencia.

A la reunión asistieron, por el ACA, el presidente de la Filial Rosario, Ricardo Lisandro Lagos; el subgerente de Asuntos Viales, Raúl Harsich, el gerente de la Divisional 3, Carlos Urreco, y el inspector de la Divisional local, Carlos Mosquera.

La reunión con el intendente municipal se efectuó en su despacho y durante las deliberaciones se habría llegado a un acuerdo por el cual la Municipa-



## FANGIO

El trofeo original le fue entregado recientemente al doctor César Carman, por el presidente de la FIA, príncipe Paul von Metternich, cuando el presidente del ACA viajó a París para asistir a la última asamblea del ente máximo del automovilismo mundial.

La primera de las copas correspondientes al premio instituido por el ACA fue recibida por el propio Juan Manuel Fangio, en el acto público que se realizó en la ciudad de Balcarce en celebración del 70° aniversario del destacado deportista y con destino al museo que llevará su nombre y que se levantará en esa localidad bonaerense.

El 28 de mayo pasado, el entonces embajador argentino en la República Oriental del Uruguay, Guillermo de la Plaza, entregó a las autoridades municipales de la localidad uruguaya de Treinta y Tres un busto del general José de San Martín, que fue donado por el Automóvil Club Argentino.

La ceremonia tuvo lugar en el museo Agustín Araujo, de aquella localidad, y contó, además, con la presencia de funcionarios de la embajada argentina en el país hermano; del intendente municipal de Treinta y Tres, coronel Domingo Pugliesi; el jefe de policía, coronel Rodolfo Quintana; el jefe del Batallón de Infantería N° 10, coronel Julio C. Roca; el presidente interino de la Junta de Vecinos, Urbano Mederos, y del gerente de Promoción y Difusión del Automóvil Club Argentino, Eduardo Palacios Videla.

El busto donado por el ACA está destinado a ser emplazado en un punto estratégico del citado departamento, que será elegido por la dirección de urbanismo de la Intendencia de Treinta y Tres.

## DONACION DE UN BUSTO DE SAN MARTIN



El entonces embajador argentino, Guillermo de la Plaza, y el intendente de Treinta y Tres, Domingo Pugliesi, junto al busto del Gral. San Martín, donado por el ACA.

## OPERATIVO NUESTRAS FRONTERAS

Desde el Edificio Centinela, sede de la Dirección Nacional de Gendarmería, se puso en marcha a principios del mes de julio el operativo "Nuestras Fronteras", que organizan el Ministerio de Cultura y Educación de la Nación y Gendarmería Nacional. El acto fue presidido por el ministro de Cultura y Educación, ingeniero Carlos A. Burundarena, quien en un breve mensaje de despedida exhortó a los alumnos a trabajar con el mismo espíritu que rigió en los comienzos del operativo para "afirmar los lazos de hermandad con los habitantes de las fronteras".

Asistieron también a la ceremonia el director nacional de Gendarmería, general de división Osvaldo Jorge García; el subdirector de Gendarmería, comandante general Antonio Norberto Bencich; el director general de Educación Técnica, Jorge Brescia, y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman. Nuestra Entidad ofrece cada año, su apoyo a esta iniciativa, de la que participan alumnos de diferentes escuelas de educación técnica a nivel nacional.

lidad cedería, para la construcción de la Escuela de Conducción, el sector del parque Alem que fue reservado para tal fin.

El ACA, por su parte, se haría cargo de la construcción de la infraestructura necesaria (oficinas, instalaciones sanitarias, etcétera) y también suministraría el personal técnico especializado para el funcionamiento de la escuela, así como los vehículos para el aprendizaje.

# BENEFICIESE!..

REALICE SUS COMPRAS EN  
LAS CASAS QUE EXHIBEN  
ESTA CALCOMANIA, OBTENDRA  
PRODUCTOS Y SERVICIOS CON  
INTERESANTES DESCUENTOS



## RECORDOSE AL SEÑOR DOMINGO ARMENDARIZ

Al cumplirse el primer aniversario del fallecimiento del ex-gerente general de nuestra En-

tidad, señor Domingo Armendariz, se ofició una misa por su eterno descanso en la Catedral

Metropolitana y, posteriormente, se descubrió una placa recordativa de su memoria en el

vestíbulo central de nuestra *Se-de Central*. Durante el desarrollo de este último acto habló el doctor *Baltasar Martínez Briónes*, vicepresidente 1° del ACA. Estuvieron presentes, la señora *Ana María Trovato de Armendariz*, esposa del extinto y sus hermanos *Martín* y *Eugenio Armendariz*.

## FALLECIMIENTOS

### DOMINGO MARIMÓN

Con el fallecimiento de *Domingo Marimón*, ocurrido el 30 de junio último, el automovilismo deportivo perdió a una figura prominente, pues durante dos décadas tuvo señalada participación en las principales pruebas de carretera, precisamente en una época que es tenida, por muchos, como la más brillante de ese deporte.

"*Toscanito*" *Marimón*, como se lo llamaba cariñosamente, había nacido en *España*, y traido por sus padres a la *Argentina* cuando tenía dos años de edad. La familia se radicó en la ciudad bonaerense de *Zárate* y allí vivió *Marimón* hasta los 21 años. Por eso, cuando se le preguntaba a *Marimón* por su origen, solía responder que era "zarateño". Lo cierto es que había visto la luz en la península ibérica el 18 de mayo de 1903.

A los 21 años, se trasladó a la localidad serrana de *Cosquín*, en el valle de *Punilla, Córdoba*, que fue su residencia casi permanente.

Su presentación en el automovilismo deportivo se produjo en 1930, en una carrera disputada en *La Tablada -Córdoba-*. Desde esa fecha y hasta 1936 se mantuvo alejado de las competencias, hasta que ese último año volvió a correr y, tras algunas actuaciones promisorias, obtuvo su primer triunfo el 27 de marzo de 1938, con un auto *Ford T*, en *El Borbollón, Mendoza*. A partir de allí fue plasmando una magnífica campaña, en la cual cosechó innumerables halagos, escribiendo páginas memorables para el automovilismo deportivo.

En 1947, una vez concluida la *Segunda Guerra Mundial* y cuando comenzaron a popularizarse en la *Argentina* las carre-

ras de largo aliento, *Domingo Marimón* tomó parte en el *Gran Premio* de ese año, que unió *Buenos Aires* con *Santiago de Chile*. En esa competencia ganó la primera etapa e inscribió su nombre junto a los de otros ases de la época: *Fangio*, *Fernandino*, *Oscar* y *Juan Gálvez*.

Pero su actuación más descollante se produjo en 1948, en la histórica carrera *Buenos Aires-Caracas*, que lo vio triunfador, postergando a figuras como los hermanos *Gálvez*, especialistas en este tipo de pruebas. De esta carrera —organizada por el *Automóvil Club Argentino*— los memoriosos rescatan una anécdota que refleja el don de gentes de *Marimón*: con *Juan Manuel Fangio* habían decidido dividirse los premios que obtuviesen, pero *Fangio* debió abandonar a causa de un grave accidente que ocasionó la muerte de su acompañante. Para "*Toscanito*" *Marimón*, sin embargo, el "pacto" siguió en pie y días después visitó a *Fangio* para entregarle un cheque por valor de la mitad del premio.

En 1954, tras la muerte de su joven hijo *Onofre* ("*Pinocho*") *Marimón* en el circuito de *Nurburgring (Alemania)*, embañado por un sentimiento de pena que habría de acompañarlo el resto de sus días, *Domingo Marimón* resolvió abandonar definitivamente la práctica del automovilismo.

Los últimos años los pasó en su querida *Cosquín*, rodeado del afecto general. El pueblo de *Cosquín* en pleno y muchos amigos acudieron de todo el país, para darle el último adiós a este hombre cabal, a este gran deportista, que forma parte para siempre de la historia de nuestro automovilismo.

### ROBERTO BERLINGIERI

Falleció recientemente en esta capital don *Roberto Berlingieri*, quien desde su arribo a la *Argentina*, en 1913, hasta su reciente desaparición, encarnó a un verdadero precursor, no sólo en el campo de la comercialización de automotores, sino, también, en una serie de actividades relacionadas con el transporte automotor de pasajeros, el cuidado y seguridad de los vehículos y el carrozado de unidades comerciales, dando permanente impulso a iniciativas que, en no pocos casos, eran inéditas en el país. Muy joven aún, llegó de *Italia* como asociado a la firma *Muleto*, representando a la casa *Lancia*, de *Turin*, dedicándose con pasión a introducir en el incipiente mercado argentino los acreditados productos de la firma italiana, actividad en la que ya tenía experiencia, pues había comenzado vendiendo automóviles de vapor *Gardner Serpollet*.

Tras un breve paréntesis de ausencia durante la *Primera Guerra Mundial*, pues volvió a su patria para cumplir con sus obligaciones militares, regresa nuevamente a nuestro país, donde durante más de treinta años será principal concesionario de *Oakland, General Motors* y de autos y camiones *Chevrolet*. En 1962 pasó a ser concesionario oficial de *Ika-Renault*, línea de vehículos que su firma contribuyó a imponer hasta 1978. Sus últimas actividades en un medio tan competitivo como es el de la comercialización automotriz, las efectuó con los vehículos fabricados por *Mercedes Benz Argentina*, que ha sabido de su capacidad y entusiasmo, hasta su reciente deceso. Fue, además, un decidido impulsor del transporte automotor de pasajeros, iniciado al

finalizar la década del 20. A la feliz idea de los taxistas, que habían transformado sus autos en vehículos colectivos, *Berlingieri* agregó una carrocería especialmente diseñada para los chasis *Chevrolet*, y de esta feliz conjunción nació el *colectivo* que perdura hasta hoy.

En 1941 instala en sus talleres la primera línea automática de lavado y engrase, en donde se realizaban estas operaciones en tan sólo diez minutos.

En 1942, la *Corporación de Transporte de Buenos Aires* le encomienda, previa licitación pública, las reparaciones y mantenimiento de las 1.000 unidades del transporte de pasajeros que circulaban por *Capital Federal*. En sus talleres de la calle *Bulnes*, trabajaban en turnos rotativos, durante las 24 horas del día, más de 200 operarios especializados.

Las nuevas modalidades de transporte comercial ciudadano que van naciendo lo llevan a la fundación de una moderna fábrica de carrocerías para vehículos comerciales, especializándose en furgones.

Como no podía ser de otro modo, el señor *Roberto Berlingieri* fue uno de los primeros socios del *Automóvil Club Argentino*, tanto que ostentaba el carné de *Socio Vitalicio N° 11* y su primer carné le había sido entregado el 17 de marzo de 1915. Además, expresamente nombrado por el doctor *César C. Carman*, se desempeñaba como veedor de la presidencia.

Esta apretada síntesis de su trayectoria personal es una muestra de su personalidad siempre joven y entusiasta, de sus fructíferos 91 años, cuya mayor parte transcurrió en nuestro suelo, que él había adoptado como suyo.

# Seguro que usted gana con el fórmula 1 de los seguros



PUBLICIDAD ACA

Lo que vale, sobresale. 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 contrata la reparación ya tiene su dinero en el bolsillo.



## ACA

\* Seguro de automotores



### Automóvil Club Argentino + servicios

\* Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.



con TWI - indicador de desgaste -  
nueva tecnología para su seguridad

LA NUEVA  
**RADIAL ACA**

segura en suelo mojado - segura en suelo seco  
segura por su duración

PUBLICIDAD ACA



Automóvil Club Argentino + servicios

