

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

# autoclub

*Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta*

AÑO XVII - N° 91 - JUNIO 1977 - \$ 250.—

MISIONES

**NO  
SOLO  
CATARATAS**



# ¡Oferta increíble!

Esta es una oferta limitada  
¡Aprovéchela hoy mismo!

12 tomos encuadernados  
de gran presentación  
1344 páginas de gran formato  
330 reproducciones a todo color  
900 dibujos y grabados  
en blanco y negro  
**en 6 cuotas  
de \$ 4.150.-**



¡Un amplísimo mundo  
de conocimiento:  
que usted no encontrará  
en ninguna otra obra!

**Reciba  
en su hogar  
la más importante  
enciclopedia del arte  
y gánese \$ 2.000.000!**

Útil y amena  
para el hombre y la mujer  
que quieren enriquecer  
su cultura artística y general,  
para el estudiante,  
el profesor, el artista.

¡Esta obra es única en su género!  
Por su plan, la jerarquía de sus autores,  
la diversidad e importancia de sus temas,  
la claridad de su exposición, sus ilustraciones,  
su presentación y su contenido.

¡Trata los temas fundamentales del arte!  
Estilo y movimientos artísticos, los grandes maestros  
que se destacaron en ellos y sus obras más notables,  
arte americano, arte popular, instrumentos, materiales  
y técnicas con que trabaja el artista, etc.

Sus autores son una garantía de calidad  
Durante más de tres años colaboró en ella un amplio equipo  
de destacados críticos e historiadores de arte, artistas,  
antropólogos, especialistas en arte popular, etc., que le permiten  
estar seguro de que Ud. recibirá en su casa una obra  
de la máxima calidad.

¡Enriquezca o inicie con ella su biblioteca!  
La obra consta de doce magníficos tomos encuadernados en tapas  
duras, con carátulas impresas a todo color y plastificadas, que se  
destacan en la mejor biblioteca: La pintura argentina - Arte popular  
latinoamericano - El impresionismo - El grabado - Dibujantes y grabadores  
de América - Arte popular argentino - El Renacimiento - Técnicas de la  
pintura - El arte precolombino - Arte popular de Oceanía - Movimientos  
artísticos del siglo XX - Técnicas de la escultura.

¡Usted debe tenerla en su hogar!  
Porque es un instrumento de cultura general de enorme utilidad  
para usted, para sus hijos y toda la familia.

RECORTE ESTE CUPON Y  
ENVIENLO EN UN SOBRE CON FRANQUEO

.....

● ARCHIVO GRAFICO EDITORIAL, S.R.L. CERTIFICADO DE RESERVA  
● Paraná 230, piso 8º, ofic. 82 - Capital Federal

● Deseo recibir en mi casa **La gran Enciclopedia del Arte**  
● Rogamos marcar con una (x) la forma de pago elegida y llenar con letra  
de imprenta los datos completos.

●  AL CONTADO: Al recibir los doce tomos pagaré \$ 21.000.- (Precio  
de contado: \$ 22.300.- Bonificación especial: \$ 1.300.-  
Precio neto: \$ 21.000.-)

●  ADELANTO Y 5 CUOTAS MENSUALES: Al recibir los doce  
tomos pagaré un adelanto de \$ 4.150.- y luego cinco cuotas  
mensuales de \$ 4.150.- c/u.\*

● Queda entendido que no debo abonar gastos de envío ni de embalaje.

● Nombre y apellido .....

● Dirección particular ..... Teléf. ....

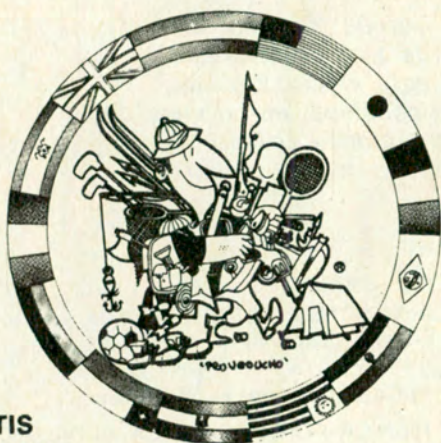
● Localidad ..... Nº Postal .....

● Provincia .....

● Este precio es válido por 30 días.

● \* Según resolución 266/76 Tasa interés anual vencida 36,73%

**disfrute... con su automóvil  
la práctica de su deporte favorito  
y paseos al aire libre**



**PROVEEDURIA DEPORTIVA®**

**GRATIS**  
Retire una  
insignia en COLOR

CENTRO  
BELGRANO  
MORON  
LANUS ESTE  
QUILMES  
LOMAS DE ZAMORA  
VICENTE LOPEZ  
ROSARIO  
LA PLATA

- Lima 363/71/77
- Cabildo 2475
- Rivadavia 18256
- O'Higgins 1960/64
- Alem 27
- Boedo 102
- Sup. Gigante
- San Martín 925
- Calle 47 entre 7 y 8

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



**ESTANCIA EL CARMEN**

**BARILOCHE - CABAÑAS - BUNGALOWS**

Bungalows - 4 personas, \$ 6.000.-  
Cabañas - 6 personas, \$ 9.000.-

**CALEFACCION - BAÑO PRIVADO  
KITCHENETTE**

Servicio de Restaurante y Proveeduría  
Capacidad 180 plazas

**AUTOCAMPINGS**

**BARILOCHE  
CHASCOMUS  
SANTA TERESITA  
EL BOLSON**

**USHUAIA  
SAN LUIS  
LA RIOJA  
RIO HONDO**

**INFORMES Y RESERVAS  
BELGRANO 1101 ESQ. LIMA - CAPITAL T. E. 37-5710 - 37-9951**

# autoclub

DIRECTOR  
Dr. CESAR C. GARMAN  
Presidente del ACA

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

CARLOS J. CODAZZI  
ADOLFO RAWSI  
LINO PALACIO  
FRANCISCO A. RIZZUTO  
RAUL H. SARMIENTO  
JUAN ESTEBAN EZCURRA  
ALBERTO VERGA  
SANTIAGO PITA ROMERO

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

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

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

Dr. LUIS ESPARBE  
ROBERTO DIAZ MUÑOZ  
JEFE DE REDACCION  
EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION  
MANUEL DIAZ GUERRA

REDACTORES  
JORGE D. CALVETTI  
GUSTAVO A. G. GOMEZ

DIAGRAMACION Y ARTE  
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO  
ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR  
CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA  
DANIEL A. ALVAREZ  
MANUEL MALVAR  
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:  
Antonio Moreno, Ricardo Alonso,  
Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus,  
Hilario Araujo, Fermín Luque,  
Héctor J. Vilaseca  
y Guillermo Zanotti Santa.

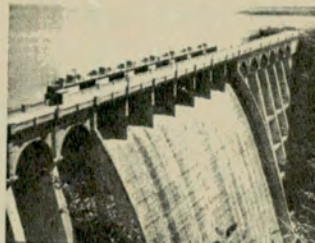
REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 3º, TEL. 80-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 1.376.705. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES Y A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA. — La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

Tirada de esta edición:  
685.000 ejemplares  
Precio del ejemplar en la  
República Argentina: \$ 250.-

# SUMARIO



*El parque Nacional Lanín, en la zona del Tromen, integra el circuito que proponemos, en un viaje que se prolonga al lado chileno de esa región.*



NOS ESCRIBEN ..... 6  
A NUESTROS LECTORES. El ACA y el automovilismo deportivo ..... 10

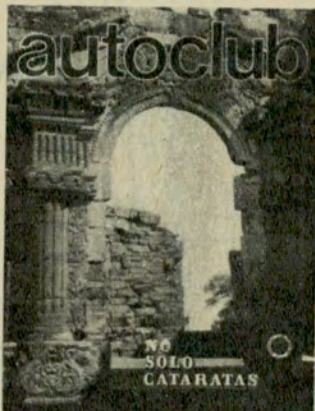
● ESCABA. Un lago en el trópico ..... 12  
TECNICA AUTOMOVILISTICA. El frío, un enemigo insidioso ..... 16  
EL SONIDO Y EL AUTO. Para estar en la onda, por Jorge Balsa ..... 20  
AUTOCLUB INFORMA ..... 24  
CAMPAMENTO. Aventura en los bosques neuquinos, por Violeta Valls ..... 26  
Aquí Nosotras, por Trixi ..... 30



● ANDINISMO. En la cumbre del Mercedario, por Arnaldo Ulises Varas ..... 34  
EL PACHON. Un mundo de cobre ..... 40  
MISIONES. No sólo cataratas, por Federico Kirbus ..... 42  
ITINERARIOS PATAGONICOS. Excursión a Chile por los pasos Puyehue y Tromen, por Fermín Luque ..... 46  
INGENIO CORDOBES. Auto-dormitorio ..... 52



● TENIENTE BERDINA. Un pueblo que brotó del Aconquija ..... 55  
LADE. Alas para el desarrollo, por J. D. C. .... 58  
Letra nueva ..... 61  
Noticiero ACA ..... 62



## NUESTRA PORTADA

*Las ruinas de las Misiones de San Ignacio trasuntan la perfección arquitectónica de esa notable obra realizada por los jesuitas en la primera década del siglo XVII.*



# ESTE CARNÉ LE DEVUELVE CON CRECES SU CUOTA SOCIAL

- AUXILIO MECANICO  
SEGURO, RAPIDO Y EFICIENTE.
- CENTROS SERVICIALES, ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS  
SU MEJOR APOYO EN CALLES Y CAMINOS.
- SEGUROS DE AUTOMOTORES, CASAS RODANTES Y VIDA  
LO MAS SEGURO EN SEGUROS.
- HOTELES, HOSTERIAS Y MOTELES  
ALOJAMIENTO ECONOMICO Y CONFORTABLE.
- RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS  
NATURALEZA CON COMODIDAD.
- GUIAS, MAPAS Y HOJAS DE RUTA  
PARA QUE USTED NO VIAJE "A TIENTAS".
- DOCUMENTACION NACIONAL PARA EL AUTOMOTOR  
INSCRIPCIONES, PATENTAMIENTOS, TRANSFERENCIAS, ETC.
- LICENCIAS INTERNACIONALES PARA CONDUCIR  
Y RECORRER EL MUNDO EN AUTOMOVIL.
- DOCUMENTACION INTERNACIONAL PARA EL AUTOMOVIL  
CERTIFICADOS Y LIBRETAS DE PASO POR ADUANAS.
- RECIPROCIDAD DE SERVICIOS EN EL EXTERIOR  
Y USTED SIGUE SIENDO SOCIO FUERA DEL PAIS.
- ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO  
UNA PISTA EXCLUSIVA PARA SU APRENDIZAJE.
- ESCUELA DE MECANICA Y CAPACITACION  
PARA QUE USTED SUPERE EMERGENCIAS EN SU COCHE.
- EXCURSIONES TURISTICAS FINANCIADAS  
COMODOS PLANES DE PAGO.
- RESERVA Y VENTAS DE PASAJES  
PARA EVITARLE MOLESTIAS.
- SERVICIO DE AVIACION CON APOYO DE AMBULANCIA  
PARA EL TRASLADO DE ENFERMOS Y ACCIDENTADOS.
- CHEQUES DE VIAJERO "ACA"  
PARA VIAJAR SIN DINERO.
- VALES DE NAFTA "ACA"  
PARA CARGAR EN SU CLUB.
- VENTAS DE CUBIERTAS "ACA"  
A PRECIOS PROMOCIONALES.
- ASESORAMIENTO JURIDICO  
POR CALIFICADOS PROFESIONALES.
- SUBSIDIO POR FALLECIMIENTO  
EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO.
- REVISTA AUTOCLUB  
LA DE MAYOR CIRCULACION EN AMERICA LATINA.
- CASAS COMERCIALES ADHERIDAS  
DONDE USTED GANA COMPRANDO.
- ESTACIONES DE SERVICIO Y TALLERES "PLAN ACA"  
QUE INTEGRAN LA RED SERVICIAL DE LA INSTITUCION.

**APROVECHE TODOS LOS SERVICIOS**

**...Y DESPUES HAGA CUENTAS**

# NOS ESCRIBEN...

## EFICIENCIA DE UN SERVICIO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente con el objeto de hacerle llegar, en nombre de mi señora y en el mío propio, el más profundo agradecimiento a esa Institución por el apoyo recibido con motivo de un grave accidente sufrido en la ruta N° 7, en circunstancias en que me dirigía a Laboulaye (Córdoba), el día 12 de enero ppdo., y a consecuencia del cual resultó gravemente herida mi señora y el suscrito con lesiones no tan graves.

Corresponde con toda justicia destacar la forma en que el avión ambulancia del Automóvil Club actuó en dicha emergencia. Desde el Sanatorio de la ciudad de Junín, donde estábamos internados, se solicitaron telefónicamente los servicios del avión a las 12 del 13 de enero, pidiendo que nos vinieran a buscar a las 17 a Junín, para trasladarnos el mismo día a Buenos Aires e internarnos en el Hospital Italiano. Con toda puntualidad, el avión arribó al aeródromo de Junín a las 17, y una hora después, o sea a las 18, emprendimos viaje a la Capital Federal. Aterrizamos a las 18.45 en el Aeroparque Metropolitano, en el cual nos esperaban dos ambulancias del Automóvil Club, que nos trasladaron inmediatamente al Hospital Italiano, donde fuimos internados a las 19.15 para ser tratados con la urgencia que nuestro grave estado requería. La puntualidad señalada es muy importante en momentos tan críticos y muy especialmente respecto de mi señora, que se encontraba muy grave, hoy felizmente bastante recuperada; pero, lo que deseo exteriorizar ante las Autoridades de nuestra Entidad, es el excelente comportamiento del piloto y copiloto del avión que nos condujo a Buenos Aires, cuyos nombres desconozco, por eso no los menciono, como correspondería hacerlo. Condujeron el avión con la mayor prudencia, logrando el *decollage* y el aterrizaje en forma impecable, evitando movimientos que tanto perjudican a los heridos. Ubicaron las dos camillas en

el avión con extremo cuidado y en la misma forma las pasaron a las ambulancias. Nos brindaron afecto y palabras de aliento que tanto ayudan en los momentos de infortunio y reconfortan el espíritu facilitando la mejoría física.

He pormenorizado detalladamente la forma en que actuaron los pilotos de la Institución. Pero debía de hacerlo ineludiblemente no sólo por cumplir con un deber de conciencia, sino porque es de estricta justicia destacar conductas tan ejemplares.

Dr. Ismael G. Montovio  
San Martín 522 - Capital Federal

## RAID INTERAMERICANO

Señor Director:

Un grupo de socios hemos organizado un raid en automóvil Buenos Aires-Caracas y regreso, con partida el 1° de enero de 1978. El raid tendrá una duración de 55 días, se recorrerán en total 20.281 km entre ida y vuelta, a un promedio de 417 km por jornada, descontados seis días libres. El camino a transitar comprende alrededor de 18.000 km de caminos pavimentados (Ruta Panamericana) y sólo 2.281 de carreteras mejoradas.

De ida se seguirá este itinerario: Plaza de los Dos Congresos, Pergamino, Río Cuarto, Mendoza, Santiago de Chile, Viña del Mar, La Serena, Chemical, Antofagasta, Iquique, Arica, Camana (Perú), Ica, Lima, Trujillo, Piura, Machala (Ecuador), Guayaquil, Quito, Pasto (Colombia), Cali, Manizales, Medellín, Sincelejo, Barranquilla, Maracaibo (Venezuela), Coro, Valencia, Caracas. El regreso se efectuará por San Antonio, Caleuta (Colombia), Tunja, Bogotá, Palmira, Tulcán (Ecuador), Riobamba, Loja, Olmos (Perú), Casma, Lima, Nazca, Abancay, Cusco, Puno, Moqueguá, Iquique (Chile), Calama, San Antonio de los Cobres (Argentina), Tucumán, Córdoba, Buenos Aires.

Esta carta tiene por objeto invitar a otros consocios a incorporarse a la caravana, que recorrerá los lugares más significativos históricamente de Hispanoamérica así como también los más típicos

y pintorescos del extenso recorrido. Los interesados deberán viajar con sus propios autos y podrán llevar, si así lo desean, sus casas rodantes o carpa, o alojarse en hoteles. Quienes deseen integrarse a la caravana podrán obtener mayores informes llamando al teléfono 612-0205.

Juan José Balbuena  
Azul 670 - Capital Federal

## MALVINAS: PARA RECORDAR

Señor Director:

Con mucho agrado he leído en AUTOCLUB de diciembre ppdo. la oportuna y orientadora carta del señor Carlos Alberto Gomariz, de *Río Cuarto, Córdoba*, reseñando su experiencia en su reciente viaje a las *Islas Malvinas*.

Pero estimo necesario señalar algunas observaciones: en primer término, el error pienso que involuntario— de confundir el histórico *Puerto Soledad*, ubicado al fondo de la *Bahía de la Anunciación*, con el actual *Puerto Stanley*.

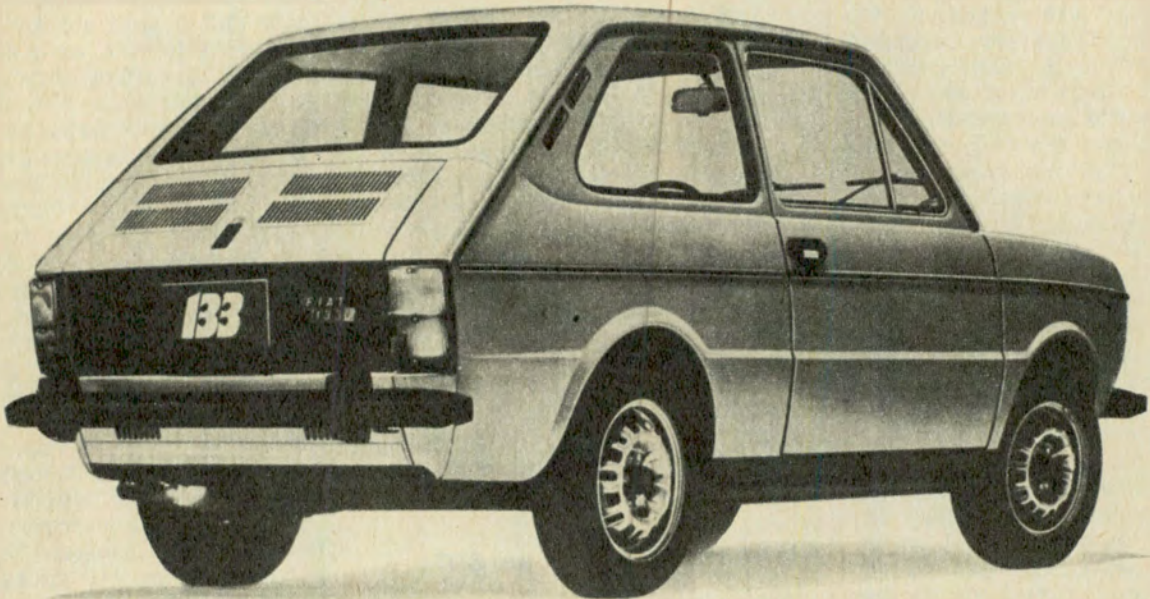
Dice el autor de la carta que: "*Con una semana basta y sobra para conocer las Islas. Solamente en verano hay excursiones*". Dicho así, no valdría la pena viajar a las *Malvinas*, si con una semana de estada, ya no estaría sobrando el tiempo, por lo menos en invierno.

He tenido la feliz oportunidad de pasar veinte días con mi esposa en esa simpática *Ciudad de Puerto Stanley*, de calles limpias, con jardines por doquier, magníficas quintas de verdura y una pintoresca edificación, prolijamente conservada y pintada de alegres colores. Ciudad que, además, cuenta con pavimentos, agua corriente, desagües cloacales, teléfonos, hospital, escuela, gimnasio cubierto, cine-teatro, estación de radio local y, sobre todo, algo que debe enorgullecernos: la pista de aluminio construida por la Fuerza Aérea Argentina, donde ya han aterrizado los reactores Fokker 28, la planta de almacenamiento de combustibles instalada por *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* y la acogedora oficina de *Líneas Aéreas del Estado (LADE)*.

Pero hay más; si el tiempo estuviera feo, quien desee pasar una agradable tarde podrá concurrir

# La nueva categoría.

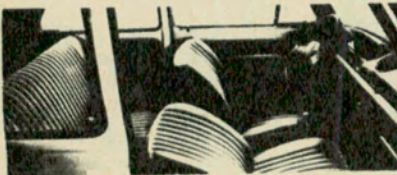
SWANOS



# Fiat 133

*il Libero*

FIAT presenta el 133.  
 Una nueva categoría, ubicada entre el Fiat 600 y el Fiat 128.  
 Con un motor absolutamente nuevo. De 903 cm<sup>3</sup>.  
 Agil, económico y confiable como todos los motores Fiat.  
 Fiat 133, una nueva categoría también en diseño.  
 Con la línea "fast-back", decididamente irresistible.  
 Con gran confort para cuatro personas y su equipaje.  
 Fiat 133, con las prestaciones de un auto grande.  
 Fiat 133, un auto libre.  
 Para moverse libremente en el campo o la ciudad.  
 Libre en espacio, en luminosidad, en confort.  
 Libre en su andar, por su bajo consumo y rendimiento sin igual.  
 Libre en todo.  
 Fiat 133, un canto a la libertad.



**Gran confort.**  
 Capacidad para 4 personas bien cómodas. Butacas reclinables.



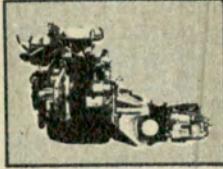
**Un señor baúl.**  
 Con capacidad para llevar valijas y espacio para la rueda de auxilio.



**Seguridad.**  
 Columna de dirección en tres tramos. Estructuras delantera y trasera capaces de absorber, con deformaciones progresivas y diferenciadas, los efectos de un eventual accidente.



**Frenos de disco.**  
 Doble circuito de frenos. Delanteros, de disco. Traseros, de campana.



**Un nuevo motor.**  
 903 cm<sup>3</sup> y 40 CV DIN de potencia a 5.600 r.p.m., más de 130 km por hora. Cuatro cilindros en línea y válvulas en la cabeza. Excelente pique y reprise.

**FIAT**  
**133**

1-7-77 Precio básico contado (sin opcionales) desde \$ 1.689.000.-

# NOS ESCRIBEN...

a la confortable biblioteca pública, consultando o leyendo sus valiosas colecciones —la mayoría en inglés, naturalmente— y muy especialmente la sección antártica, de excepcional valor documental.

También podrá visitar el pequeño museo local, donde se encuentra la bandera argentina dejada por *Fitzgerald* en su legendario vuelo solitario desde *Río Gallegos*, o penetrar en los viejos cascos varados en el Puerto, como el del "*Charles Cooper*", una reliquia de los antiguos veleros, hoy convertidos en depósito sobre cuyo techo se posan las gaviotas, los petreles y cormoranes.

Además, quien desee caminar, gozará con un paseo hasta el *Faro de Cabo de San Felipe*, hoy *Pembroke*, pasando por el emplazamiento del cañón del crucero *Canopus* que no pudo participar en la batalla naval de las *Islas Malvinas* durante la guerra de 1914, entre la escuadra del almirante *Sturdee* y la alemana comandada por *Von Spee*.

Igualmente caminando se puede llegar hasta *Monte Williams*, con su cumbre poblada de helechos rojos, o visitar en sus cercanías un curioso corral de piedra de 75 metros de diámetro, y hasta dar una vuelta alrededor de la larga bahía para ver a *Stanley* de frente, con puerto *Williams* a la a la espalda y el océano *Atlántico* a la izquierda. Todo esto sin mencionar las hermosas playas de Punta Rompientes, cerca de las pistas, donde es posible bañarse en verano o las pingüíneras, visitables en cualquier época del año.

Sintetizando, queda por mencionar la posibilidad de un maravilloso viaje en cutter hasta *Puerto Soledad*, escenario histórico de tantas resonancias para los argentinos; excursión que estimo una obligada peregrinación para ver de cerca la casa del *Gobernador Vernet* y las ruinas de la *Comandancia Militar*, donde el *Comandante David Jeweet*, con la "*Heroína*", en 1820, enarbó el pabellón nacional en nombre del *Gobierno de las Provincias Unidas de Sudamérica*...

Pero también queda algo muy importante que decir y destacar:

8 autoclub

a pesar de la muy relativa barreira del idioma (la mayoría de los chicos empiezan a hablar castellano), es el carácter cordial de los malvineros, gente sumamente trabajadora; su amor por las plantas y las flores y su activa participación cívica en las diversas instituciones deportivas, sociales y religiosas de esa pequeña comunidad isleña.

Mucho, pero mucho, es lo que queda por decir y conocer sobre nuestro lejano archipiélago y es por eso mismo que recomiendo su visita, en la seguridad de que quien la realice, jamás se arrepentirá.

Enrique S. Inda  
Aldo Bonzi - Pcia. Bs. As.

## MAS HOMBRES EN UN BOTE

Señor Director:

Esta carta podría titularse "*Dos hombres en otro bote*", o bien "*Otros dos hombres en un bote*", por similitud con el artículo publicado en el N° 85 y la carta con idéntico encabezamiento del N° 87, con la firma del *Cap. de Navío D. Enrique González Lonzième*.

Me considero espiritualmente identificado con aquellos que andan o anduvieron chapaleando aguas más o menos revueltas en pequeñas embarcaciones. Y ya que se trata de ríos indómitos —el *Lima* en este caso—, y de sus meritorios desbravadores, caeré en la inmodestia de recordar otra aventura hecha a fuerza de remos y que creo hasta hoy anónima: es la cumplida por el que esto escribe, en compañía del señor *Isidro Talay*, entre el 26 de diciembre de 1936 y el 8 de abril de 1937, uniendo a remo las aguas del *Club San Fernando sobre el río Luján*, con el *río Iguazú*, en la extrema frontera nordeste del país, en un viaje de ida y retorno. Un total de cerca de 4.000 kilómetros a lo largo del *Paraná*, y de cuyos obstáculos —"ollas" o remolinos, restingas, "hervideros", "reventaciones" y otros—, pueden atestiguar quienes lo hayan navegado reiteradamente de punta a punta.

Se utilizó para esta navegación un bote de la serie "A", de un par de remos, con asiento y toletera fi-

jos; bote algo "lerdón" pero bastante guapo para sus medidas.

Sobre este raid se publicó una nota en la revista *Neptunia*, hoy desaparecida, en el año 1941. Pensamos que puede haber en el historial deportivo náutico otros antecedentes similares al nuestro, los que por nada publicitados han pasado desapercibidos.

La descripción en detalle de un viaje de esta extensión y duración podría ser motivo de un libro, ya que es incontable el anecdotario y extraordinaria la experiencia que se acumula día tras día. Es una lástima que con los equipos con que hoy se puede contar, haya tan poca gente joven dispuesta a este tipo de actividad deportiva.

Me mueven a escribir estas líneas las remembranzas que despertaran en mí la lectura del artículo ya citado en su Revista, y lo hago también como homenaje a mi hoy desaparecido compañero en esta aventura.

Dr. Juan Carlos Schiavi  
Martínez - Pcia. Bs. As.

## PERROS CAMPAMENTEROS

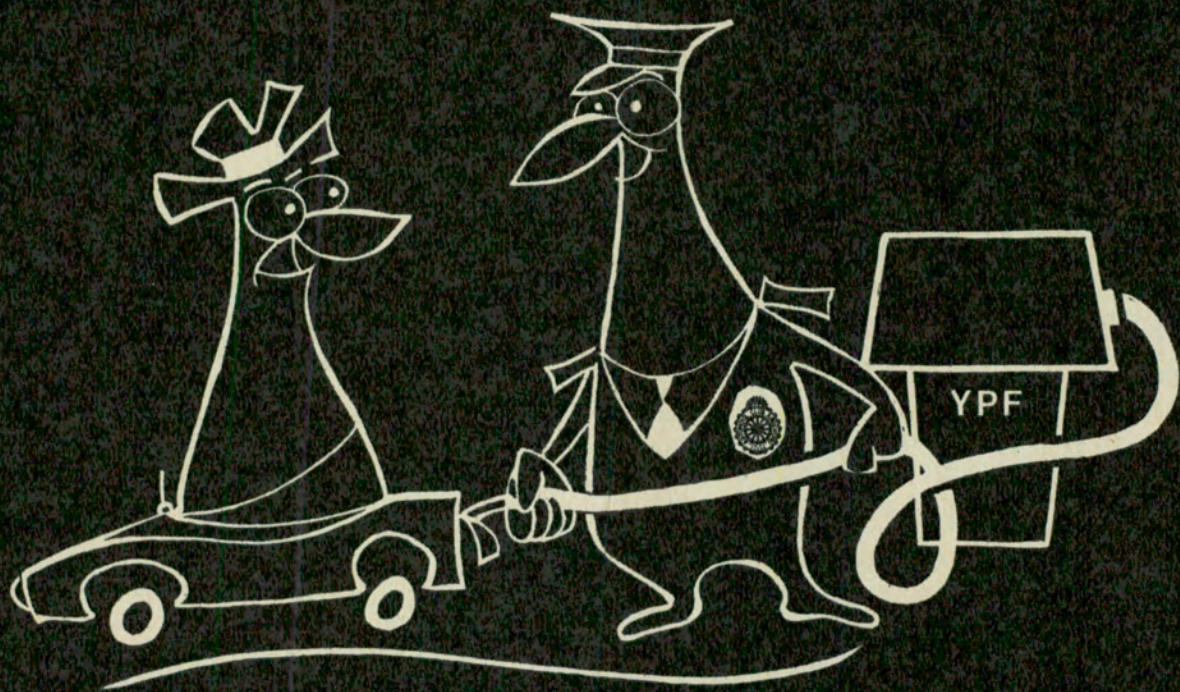
Este controvertido tema continúa suscitando cartas de nuestros lectores.

La señora *Ofelia E. P. de Bárbara* se opone a que se permita el ingreso de perros a los autocampings, "hablamos —dice— de contaminación ambiental cuando no hacemos nada por respetar los derechos humanos y la higiene. No se explica tanta irresponsabilidad".

La señorita *Edit Lidia Cortelezzi* hace consideraciones similares y concluye su carta en los siguientes términos: "Solicito en nombre de la cordura, la tranquilidad y la higiene, se diga NO a los perros campamenteros".

En cambio, el socio N° 247.730, opina que "No permitir la entrada a los perros a los campings es una fobia colectiva que no debe continuar, porque, si se analizan bien las cosas, más daños hacen las personas grandes o chicas, depende de las circunstancias. Debe obligarse la vacunación en término, los dueños deben vigilar a sus perros y tomar luego las medidas de acuerdo con cada caso". ●





# COLABORE CON SU CLUB

CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS

CALIDAD YPF

GARANTIA ACA



## A NUESTROS LECTORES

# **EL ACA Y EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**

Desde sus orígenes nuestra Entidad ha promovido el deporte automovilístico, por ser éste uno de los objetivos que se propusieron sus fundadores. Son memorables las carreras que organizó el ACA y que transitaron el territorio nacional en todo sentido —muchas veces abriendo caminos donde aún no los había—. Esas competiciones fueron quebrando el aislamiento en que estaban sumergidas regiones enteras de la patria y contribuyeron, mucho más de lo que generalmente se piensa, a integrar la nación. Pero en los últimos tiempos el deporte automovilístico y su conducción ejecutiva atravesaban una situación anómala, similar a la que padecía en 1968. En aquella ocasión, el Club resolvió crear la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD), integrada por doce federaciones regionales y delegó en ella el ejercicio del poder deportivo en el orden nacional, con el propósito de encauzar este deporte y establecer condiciones de seguridad adecuadas —eran frecuentes los accidentes con víctimas fatales— tanto para los protagonistas de las carreras como para los espectadores. Ahora, ante la ineficacia manifiesta de quienes debían regir el automovilismo, el ACA debió tomar nuevamente cartas en el asunto y reasumió el ejercicio del poder deportivo, que había delegado en la CADAD en virtud de las facultades otorgadas a nuestra Entidad, en su carácter de Automóvil Club Nacional, por el artículo 4º, tercer párrafo, y el artículo 5º, inciso b) del Estatuto de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y los artículos 5º y 190º del Código Deportivo Internacional. A este efecto, dictó una resolución el 22 de noviembre último, en uso de las atribuciones y facultades que le otorgan el punto 6º, capítulo 1º, y el punto 193º, capítulo 14º del Código Deportivo Internacional, en cuyos considerandos se disponía la reorganización del automovilismo deportivo en todo el territorio de la República.

El propósito de nuestra Entidad, al reasumir la conducción de aquél, fue el de coadyuvar a su recuperación, al margen de cualquier consideración de orden personal. Esta tarea se tomó con espíritu constructivo, para reestructurar así el automovilismo deportivo al nivel que exigen las actuales circunstancias y para unir a los deportistas en el orden nacional, pues por razones de intereses encontrados había grandes desacuerdos entre ellos, divergencias éstas que impidieron que la conducción se llevara a cabo dentro de los carriles normales. Dentro de la filosofía federalista que presidió nuestra acción, al reorganizarse el deporte automotor y poner en vigencia a la Comisión Deportiva Automovilística del ACA, se dio amplio margen para que las federaciones regionales puedan desarrollar con mayor facilidad sus campeonatos zonales.

Con respecto al tradicional Gran Premio Internacional de Fórmula 1, no puede pasarse por alto el enorme sacrificio que debió hacer nuestro Club hace apenas unos meses, esfuerzo que evitó que la Argentina pudiese perder la única fecha que le otorga el calendario internacional. Debe recordarse, en este sentido, que nuestro autódromo, con sólo 40.000 localidades, no permite solventar los gastos que demanda hoy en día la organización de una carrera de este tipo. Urge, por lo tanto, que las autoridades municipales amplíen la capacidad de ese escenario, como lo viene reclamando el Automóvil Club Argentino, que ofrece para ello toda su experiencia, toda su colaboración. Téngase en cuenta, más allá de las consideraciones estrictamente deportivas, que la realización de competiciones de este carácter contribuye a difundir en el extranjero una imagen cabal, positiva, del país.

**LA DIRECCION**



# Simple y eficiente.

Las cosas simples son,  
por lo general,  
las más útiles.  
Porque funcionan  
siempre, en todas  
las circunstancias.  
Como Ford Falcon.  
Con economía  
y confiabilidad.  
En todas las calles,  
las rutas y las huellas.  
O en competencias  
deportivas. En todo  
el país, y más allá.

Con su indeclinable éxito  
comercial, que promueve  
su siempre más alto  
valor de reventa.  
Ford Falcon.  
Mejorado año tras año.  
Reconocido por quienes  
lo tienen y por quienes  
no lo tienen todavía.  
Con la permanente  
vigencia que le dan  
su simplicidad y su  
eficiencia.



Nuevamente  
Ford da más.

## Ford Falcon. El valor de lo probado.

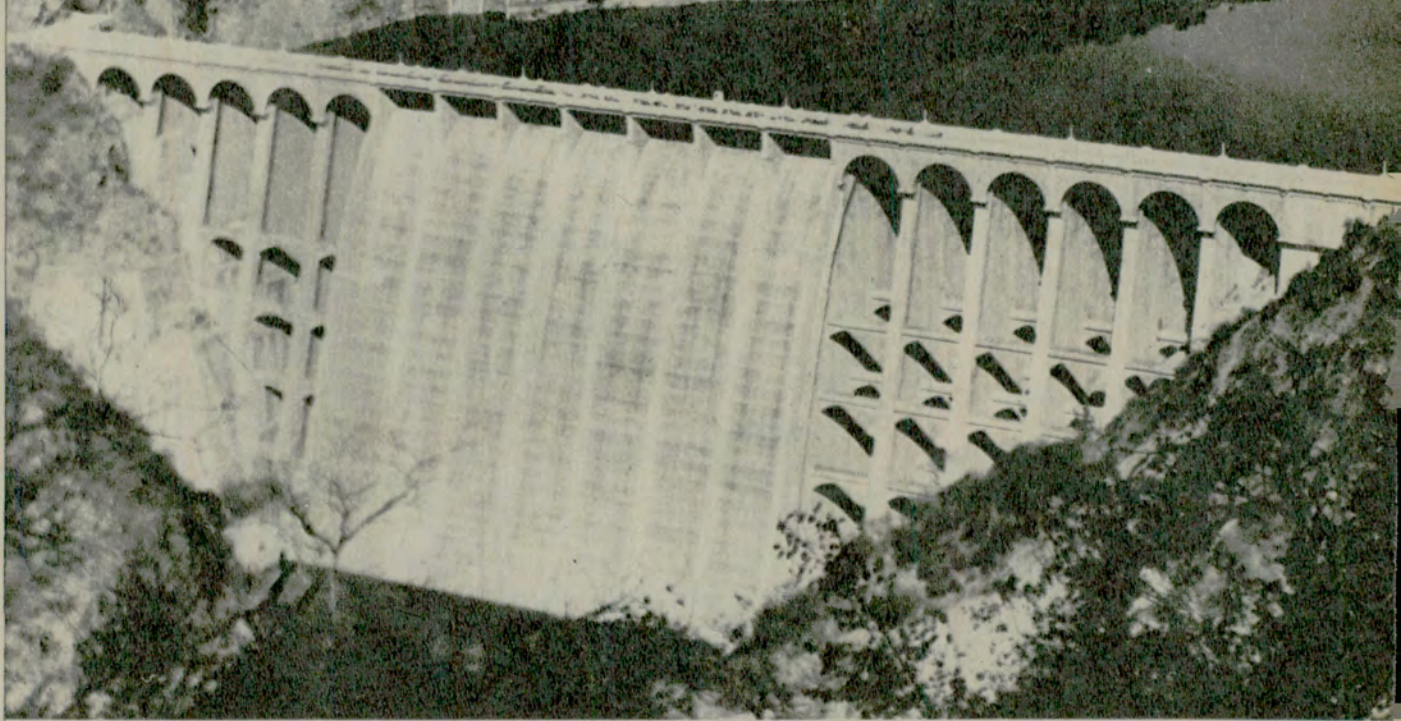


La mejor financiación para su vehículo Ford, es su mejor inversión. INVERCRED. Lima 93. Bs. As.

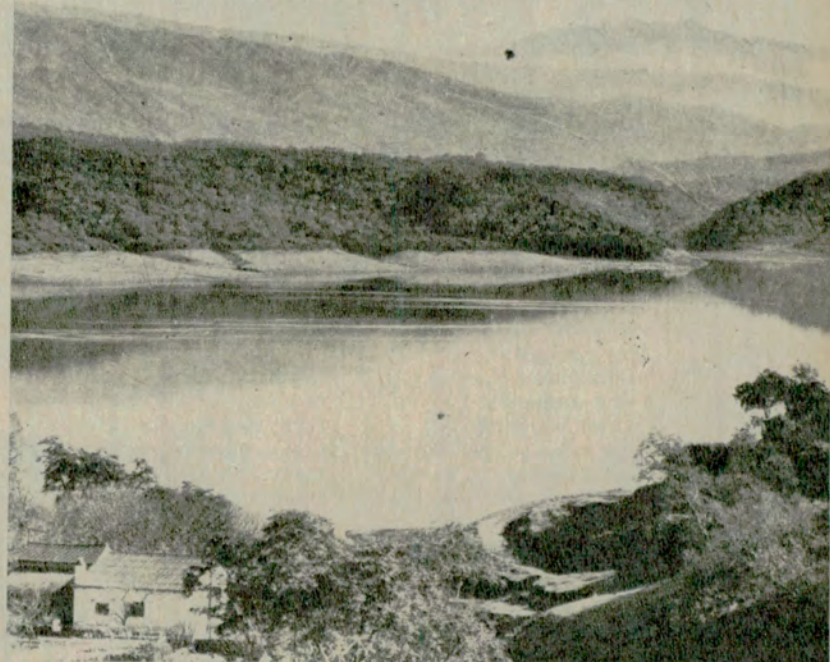
Falcon Standard - Precio contado sugerido al público excluyendo flete, tiempo de tránsito, seguro, opcionales y F. Nac. Autop. \$ 2.351.608.—

ESCABA

# UN LAGO EN EL



El dique de Escaba, una obra singular de ingeniería erigida a algo más de 100 kilómetros de Tucumán, en el punto de confluencia de varios ríos, dio origen a un extenso lago poblado de pejerreyes, tarariras, bogas, sábalos. Rodeado de montañas cubiertas de profusa vegetación subtropical, el paraje ofrece al viajero un marco imponente.



*El embalse, entre las serranías de colorida vegetación.*

# TROPICO



## EL EMBALSE

Los primeros estudios para el dique de Escaba datan de 1913 y fueron hechos por el ingeniero A. Uslenghi. Constituyó la solución para proveer a extensas tierras de riego racional y bien planificado. Asimismo, la presa permitió superar un problema de proyecciones económico sociales, mediante el aprovechamiento de un salto de 75 metros, aguas abajo del dique y a siete kilómetros de su emplazamiento. Se construyó allí la central hidroeléctrica de *Batiruana*, que suministra energía a la capital y a una extensa zona del sur de la provincia. El concurso del proyecto, al que concurren empresas del país y del extranjero, tuvo lugar en 1939 y fue ganado por la *Ambursen Dam Co*, de Estados Unidos. La construcción fue adjudicada a la empresa tucumana *Sollazo Hermanos* y se inició a mediados de 1943 (se eligió el tipo *Ambursen* por considerársele más adaptable a las condiciones topográficas del terreno). La espectacular obra concluyó en 1948. La altura de la presa alcanza a 98 metros hasta el parapeto; es, en consecuencia, el dique *Ambursen* más alto del mundo. La longitud del muro de contención llega a 480 metros. La altura del embalse sobre el nivel del mar es de 630 metros y su superficie de 580 hectáreas (puede, por lo tanto, almacenar unos 140 millones de metros cúbicos de agua). Son sus afluentes los ríos *Chavarría*, *Singuil*, y los arroyos *La Mora*, *El Chorro* y *Huasarroyo*. Para las obras complementarias se construyó un dique compensador en *Batiruana*, cuya central hidroeléctrica está capacitada para producir 57 megavatios anuales. Se completó la tarea con la construcción de 270 kilómetros de canales, que forman la red de riego del río *Marapa*, que nace en el *Escaba*.

FUE *Sarmiento* quien, asombrado por la feracidad del suelo tucumano, bautizó a la provincia como el *Jardín de la República*. Indudablemente, el *Maestro de América* estaba emitiendo un juicio preciso. La frase alcanzó un eco inusitado, y desde entonces la imagen de Tucumán se proyectó hacia todo el país y trascendió nuestras fronteras.

Hasta hace pocos años, el llamado también *Edén de América*, mantenía celosamente y un poco en secreto una serie de bellezas naturales que por falta de caminos

adecuados no eran frecuentadas por el turismo. Entre esos lugares, como reserva inviolada figuró el *dique y embalse de Escaba*, junto a los contrafuertes del *Aconquija*, con sus múltiples vertientes, su fragante vegetación, sus profundos precipios y el *desagüe del espejo de agua*, el río *Marapa*, que serpentea en el fondo de una magnífica quebrada. Allí se apreciaba un espectáculo visto en pocos lugares del mundo: los cerros y quebradas caen a pique sobre el agua, permitiendo que a medida que la luz solar cambia de posición, el paisa-

je varíe casi continuamente de tonalidades y colores. El *dique Escaba* se alza en un paraje en que la naturaleza es más agreste y presta marco soberbio a una obra humana colosal, pues se halla entre las más grandes del mundo en su tipo.

## UBICACION DE ESCABA

El *dique y embalse de Escaba* se encuentra a 127 kilómetros de *San Miguel de Tucumán*. Su nombre es quechua y significa *lugar donde se reúnen los ríos*. Precisa-

**casas  
rodantes**



**PETREL**



FABRICA:  
H. Irigoyen 11.100  
LOMAS DE ZAMORA  
Tel: 243-6011

VENTA DE: CASCOS • PARTES  
ACCESORIOS • ENGANCHES

"LA SUPERLIVIANA"

FRANJA ROJA

mente esta circunstancia dio lugar a la construcción de la enorme presa. Desde la capital provincial a *Escaba* se recorren 101 kilómetros por la *ruta nacional N° 38*, pavimentada, a través de la región agroindustrial más importante de la provincia, hasta *Ciudad Juan Bautista Alberdi*. Los otros 26 km corresponden a la *ruta provincial 308*, cuyo suelo es consolidado. Durante el período de la zafra es necesario conducir con prudencia y atender a las indicaciones de la policía caminera, para evitar colisiones con los camiones que transportan enormes fardos de caña de azúcar o con las caravanas de ca-

*La selva del sur tucumano, variada y multicolor.*

*Espléndidos pejerreyes capturados en el Escaba.*



## PROMOCION TURISTICA

La *Secretaría de Turismo de Tucumán* emprendió una serie de tareas para la promoción de la provincia. Incluye, entre otras obras, la restauración de las *ruinas jesuíticas de La Banda* y la preservación urbana de *Taft del Valle*, la construcción de un autocamping en *San Pedro de Colalao* y del autocamping provincial en el *parque 9 de Julio*.

Con el objeto de actualizar la información que se brinda al turista ha licitado la impresión de 150.000 guías, 120.000 tarjetas postales con textos bilingües, carpetas promocionales y otras publicaciones. Editó, además, un nuevo folleto acerca de la *Casa Histórica* (o *Casa de Tucumán*) y del espectáculo "*Luz y sonido*", que en ella se brinda diariamente a los visitantes.

Está preparando, también, nuevas hojas de ruta

para automovilistas y trabaja con la *Subsecretaría de Turismo de la Nación* en las guías conjuntas para la *región Noroeste*. Ha llamado a concurso para la construcción de un autocine en la capital de la provincia, para defensas en la margen derecha del *río Salí* y en *El Cadillal* y habilitó una línea de créditos para infraestructura hotelera.

Asimismo, planificó una labor conjunta con la *hoteles y los agentes de viajes* mediante la cual *Tucumán* tuvo activa participación en la "*Bolsa de Turismo*", realizada en las *Primeras Jornadas de Promoción y Venta Turística del NOA*, cumplidas en *Buenos Aires*, en marzo último. Cabe destacar que *Tucumán* colabora sin descanso en el *NOA Turístico*, organismo regional al cual se debe un notable impulso del turismo en el país.

ros arrastrados por tractores destinados al mismo fin.

En *Alberdi* es aconsejable abastecerse de combustible y provisiones, pues en la región de *Escaba* no es posible obtenerlos.

Los aficionados a la pesca suelen decir en *Tucumán*, que ir a *Escaba* es una hermosa aventura. Hermosa porque la naturaleza despliega una policromía sorprendente, y aventura porque, en el tramo desde *Alberdi*, no faltan a veces dificultades, sobre todo en la temporada de las grandes lluvias (período que suele extenderse de octubre a abril), cuando la ruta se interrumpe por las crecidas de los ríos de la zona.

Una vez en la *ruta 308* y a unos 13 kilómetros de *Alberdi*, en *Boca de la Quebrada*, es posible intentar la pesca de bogas, pejerreyes, tarariras y otras especies. De a poco, el camino se va haciendo sinuoso o de cornisa, en medio de maravillosa y abundante vegetación subtropical. Al llegar a *Batirua*, el viajero se puede refrescar en una pileta natural del río, con profundidades de hasta cuatro metros.

#### ESCENARIO INCOMPARABLE

La calzada, por la *ruta 308*, se va estrechando a medida que asciende en altitud y desde este camino se aprecia una profunda picada que llega a tener hasta 40 metros, con el río *Marapa* que corre caudaloso en el fondo de la quebrada. Para permitir el paso de los vehículos que retornan, hay ensanches especiales cada 80 ó 100 metros. Tras superar esa altura, el camino desciende a un escenario incomparable: *el lago de Escaba*. La vegetación circundante ha disminuido, pero el paisaje, no obstante su imponente, resulta acogedor. Hacia el Este, se alza el *cerro de la Virgen* (1.500 metros), hacia el Norte, *la Silleta de Escaba* y el *cerro del Quico* (2.500 metros) y hacia el Oeste las *cumbres de Narváez*, que alcanzan a los 2.000 metros.

Junto al lago, el *Club Náutico Escaba* facilita botes para recorrer el inmenso espejo de agua o practicar la pesca. Hacia la izquierda, a unos 300 metros desde la desembocadura del camino, se alza la *hostería de Escaba*, un sen-

cillo y confortable edificio, con ocho habitaciones dobles, baños privados, salón comedor y hall para veinte personas, amplia playa de estacionamiento y espacio para acampar. Desde allí se domina el paisaje del lago. Los amantes de la vida al aire libre encuentran en la zona múltiples rincones para instalar sus carpas. A menos de un kilómetro de la hostería, el contrafrente del dique ofrece el espectáculo siempre atrayente de sus remansos y vertederos. En el espejo del lago se obtienen *pejerreyes*, de más de un kilo, así como también *sábalos* y *tarariras*. En las proximidades es posible *cazar chanchos del monte* y otras presas menores, para lo cual hay que con-

tar con la autorización correspondiente.

Los cañofilos hallarán una infraestructura adecuada en *Escaba*, pues en el lago hay instalaciones de clubes de pesca que cuentan con botes que los deportistas pueden tomar en alquiler para tentar fortuna.

Durante este viaje el turista habrá podido admirar la multiplicidad que caracteriza al paisaje tucumano. Una flora que abarca desde *el rosado cardo* a la *blanca amancay*, desde el *noble cedro* hasta el *lila de los tarcos* o *jacarandaes*, el *rosa* o el *amarillo del lapacho* y una infinita variedad de *epifitas* que conforman el monte de la región subtropical. ●

## No basta tener buenos reflejos: también es necesario tener buenos frenos.



Piense que el fluido, caños, bombas y cilindros de freno Wagner Lockheed han sido creados para que sus frenos obedezcan al instante.

por usted y la tranquilidad de los suyos, obtenga la mas segura y eficaz respuesta cuando presione el pedal del freno.

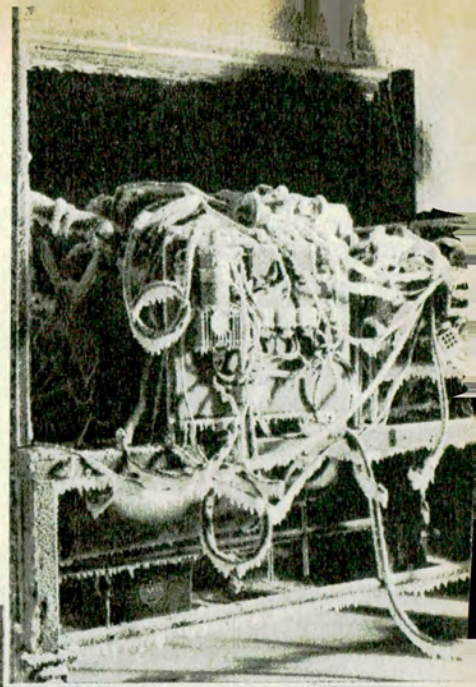
EXIJA SIN VACILAR  
FLUIDO Y REPUESTOS  
PARA FRENOS



SEGURIDAD TOTAL  
EN FRENOS

**Contra el parecer de la mayor parte de los automovilistas noveles o poco informados, el frío es potencialmente más peligroso para el motor de su coche que las temperaturas estivales. Por lo tanto, conviene tener algunas nociones acerca de sus efectos.**

LO QUE LA GRAN MAYORIA de los automovilistas teme es que su coche, o más concretamente el motor de su vehículo, pueda sufrir las consecuencias de un imprevisto recalentamiento en verano. En la práctica, esta posibilidad es más bien remota si no hay fallas graves. En cambio, *lo que resulta mucho más perjudicial para el automóvil es el frío*, con todas sus implicancias. Citemos solamente dos: *congelamiento del agua con el subsiguiente reventón del block o de la cabeza de cilindros*, y *desgaste acelerado* debido a que el líquido de enfriamiento tarda en adquirir su temperatura ideal, tem-



**Gendarmes argentinos liberando un coche atrapado por la nieve en la zona cordillerana de Las Cuevas.**

**TECNICA AUTOMOVILISTICA**

# **EL FRIO, UN ENEMIGO**





En esta cámara se han creado condiciones polares para someter a temperaturas extremas —con fines experimentales— a diversos motores.

peratura que muchas veces ni siquiera alcanza.

### EL RIESGO MAS COMUN

*El riesgo más común que corre el automovilista en invierno es que su motor funcione a una temperatura por debajo del mínimo aconsejable. La consecuencia: lubricación inadecuada y acentuado desgaste de los metales en rozamiento (como que, en general, el peor momento para todo motor es el instante de la puesta en marcha, cuando no está bien lubricado y todavía se halla frío).*

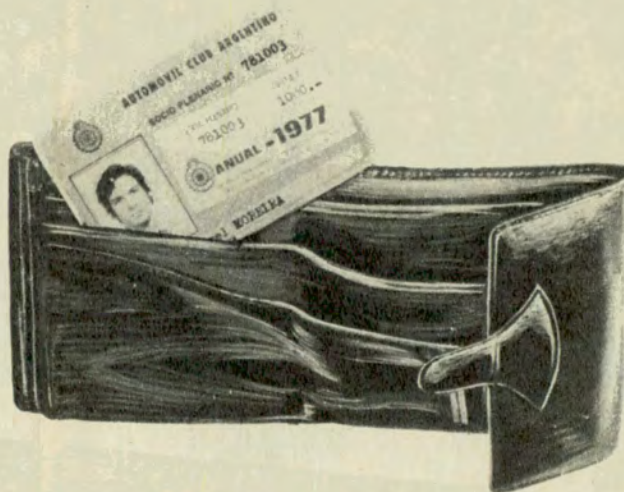
Ocurre que el constructor de un automóvil debe prever todo para

que el correcto enfriamiento del motor quede asegurado aún bajo la canícula tropical, lo cual lo obliga a dotar el vehículo de un radiador de gran superficie de irradiación. Es lógico que se prevean temperaturas de hasta 50 grados a la sombra, situación en la cual todo el calor excedente de la combustión debe ser entregado a la atmósfera por medio del agua y del antedicho radiador.

Ahora bien: en invierno puede haber días con temperaturas alrededor de cero grado, y aún inferiores, circunstancia en que el agua, naturalmente, demoraría mucho en alcanzar el calor óptimo (que



# NSIDIOSO



## ¡Viaje sin dinero!

Reemplácelo con:

### CHEQUES DE VIAJERO A.C.A.

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

### VALES DE NAFTA A.C.A.

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



*¡Viaje sin preocupaciones de pérdidas o hurtos!*

**¡SU CLUB LO PROTEGE!**



*En la mayor parte de Europa el invierno supone dura prueba para los automotores. La foto fue obtenida en Anreise, Austria.*

oscila entre 85 y 100 grados centígrados). Debido a ello, los automóviles de antes tenían una vida útil sumamente breve, al menos en cuanto al estado de conservación de sus motores. Sólo después de la Segunda Guerra Mundial se impuso el termostato, que no es más que una *válvula de regulación de la temperatura* intercalada entre la poca agua que circula en el block y la mucha agua restante que se encuentra en el radiador. Cuando toma suficiente temperatura el líquido en el block de cilindros, el termostato abre paulatinamente y permite así el intercambio de agua de los dos circuitos. Lo malo es que el termostato no cierre bien debido a la presencia de alguna partícula (cosa que raras veces sucede) o que dicho elemento haya sido quitado por el mecánico. En este último caso, el agua virtualmente nunca llega a tomar temperatura y por ello *la vida útil del motor se reduce a la mitad de lo normal o menos.*

La mayoría de los termostatos comienzan a abrir cuando el agua en el block llega a los 45 grados, aproximadamente, y terminan de abrir del todo cuando el líquido alcanza unos 75 grados.

### CONGELAMIENTO DEL AGUA

Virtualmente, todos los automóviles que salen hoy en día de las fábricas llevan en el radiador *agua mezclada con una sustancia anticongelante*. Esta sustancia suele garantizar que el agua no se congele hasta cerca de los 10 grados bajo cero. Antiguamente se usaban como anticongelantes los *alcoholes etílico y metílico* ("puro" y "de quemar"). El primero, conocido también como *etanol*, tiene la virtud de congelarse sólo cuando la columna de mercurio ha descendido a 114 grados bajo cero, de modo que agregado en proporción conveniente al agua del radiador *el punto de solidificación de esta mezcla baja a 20, 30 o más grados bajo cero.*

*El metanol es venenoso, pero tiene en lo demás características similares a las del etanol: se solidifica a 98 grados bajo cero.*

Ambas sustancias, no obstante, adolecen de un defecto: el primero se volatiliza a los 78 grados y el segundo a los 65. De manera que si el agua (mezclada con uno de estos alcoholes) adquiere más de 80 grados, *todo el alcohol se en-*

cuentra en estado gaseoso. Y si a todo esto el agua caliente demasado y por la válvula de desahogo se expelir el vapor excedente, lo primero que se escapa es el alcohol.

En busca de algo mejor se comenzó, por lo tanto, a usar *etilenglicol*, cuyo punto de ebullición es de 197 grados, y el de congelamiento de 17,4 grados bajo cero. Agregado en dosis adecuada al agua del radiador, la mezcla resultante no se congela fácilmente. Pero, además, ha de advertirse que lo que primero se convierte en vapor y se escapa es el agua gasificada, y sólo después el etilenglicol. Este producto se consigue en las estaciones de servicio, en las cuales se expende con distintas marcas.

Sin embargo, en caso de apuro puede echarse también alcohol de quemar en el radiador: si el coche tiene que "dormir" al aire libre y uno no sabe si en el motor hay un anticongelante o no, puede agregarse medio litro o un litro de alcohol de quemar (o medicinal, en el peor de los casos) para prevenirse contra una sorpresa desagradable. Luego de echar el alcohol, conviene hacer funcionar el motor para que los dos líquidos se mezclen.

#### HIELO EN EL CARBURADOR

Los referidos son dos riesgos para el automóvil propios de la estación fría. Pero en invierno puede haber otras sorpresas para el conductor. Como, por ejemplo, que el motor se detenga y no quiera volver a funcionar por espacio de varios minutos. Ello, pese a que hay nafta y hay chispa. ¿Qué pudo haber ocurrido?

Es que en ciertas circunstancias puede formarse hielo en la garganta del carburador, y como consecuencia de ello la entrada de aire se reduce, hasta que, finalmente, la unidad motriz se detiene por mezcla combustible deficiente.

El inconveniente es fácil de reconocer, pues antes de detenerse del todo el motor "tose" o "estornuda" varias veces, señal inequívoca de mezcla inadecuada. Luego, el hielo se derrite solo y el motor vuelve a trabajar normalmente.

#### MEDIDAS PREVENTIVAS

Por lo demás, se sabe que en invierno conviene controlar más a menudo la presión de inflado de las cubiertas y usar el aceite que corresponda, salvo que se use un óleo tipo multigrado (sirve para todas las estaciones).

También es útil revisar la bate-

ría. Con temperaturas bajas, el acumulador pierde parte de su capacidad de almacenamiento de energía, razón por la cual la carga debe hallarse impecable, y el nivel del electrólito, por encima de las placas. En cuanto al arranque, para una puesta en marcha instantánea en invierno, debe accionarse, por lo pronto, el cebador (al menos con el motor frío). Pero es contraproducente permanecer con el coche detenido y el cebador funcionando aguardando que el motor "caliente". Lo aconsejable es desactivar el cebador tan pronto la permita la marcha del motor (sin que éste se detenga), y cuando uno ha terminado de acom-

darse y colocarse el cinturón de seguridad, arrancar en primera. Se avanza algunas pocas cuadras a regímenes medianos en primera, segunda y luego tercera, hasta tomar al poco tiempo el ritmo normal del tránsito, pues para entonces el auto habrá levantado la temperatura necesaria. Es una precaución que prolongará la vida de su motor. Finalmente, si el motor se muestra remiso en responder al accionamiento de la llave de contacto, debe verificarse si la luz entre los electrodos de las bujías es la correcta. Esta es la causa más frecuente de los problemas para la puesta en marcha en invierno. •

## Problemas de Batería? TENGA LA BATERIA SIEMPRE NUEVA A PLENA CARGA!



RECARGANDOLA UD. MISMO  
EN SU PROPIA CASA  
CON UN

**MICRO-AUTO  
CARGADOR**

**STIN-SELEN®**

Una batería siempre bien cargada proporciona:  
ARRANQUE INSTANTANEO, MAXIMA LUZ, ÓPTIMO RENDIMIENTO  
DEL ENCENDIDO, PROTECCION A TODOS LOS APARATOS ELECTRICOS  
DEL AUTO MEDIANTE UNA CORRECTA ALIMENTACION.  
TRIPPLICANDOSE LA VIDA UTIL DE LA BATERIA

### Oferta Promocional:

VALIDA HASTA EL 30/9/77

PARA:  
2 AMPER \$ 5.900.-  
4 AMPER \$ 8.600.-  
6 AMPER \$ 9.800.-

CON UN AÑO DE GARANTIA  
RECÍBALO POR ENCOMIENDA POSTAL CONTRA REEMBOLSO  
GIROS POSTALES PAGADEROS EN BS. AS.

Sres. de STIN-SELEN Ind. y Com. CURAPALIGÜE 317

(1406) CAPITAL FEDERAL - Tel. 632-9104

Fábrica: AVELINO DIAZ 2089/93/99 • CAPITAL FEDERAL

Sírvanse enviarme por encomienda postal contra reembolso, un MICRO-AUTO  
CARGADOR PARA BATERIAS de: 6 ó 12 Volts, completo y folleto explica-  
tivo al precio oferta de \$ .....

Nombre: .....

Calle: .....

Localidad: .....



## EL SONIDO Y EL AUTO

# PARA ESTAR EN LA ONDA

Desde la radio de onda larga —el artefacto más sencillo— hasta los reproductores estereofónicos, son varias las posibilidades que se abren ante el automovilista decidido a escuchar música —o programas radiales— mientras devora kilómetros en ruta abierta o transita los habituales itinerarios urbanos.

EL AUTOMOVILISTA que desee solazarse escuchando música en su coche, tiene diversas opciones, todas ellas satisfactorias. En el momento actual, puede elegir entre un receptor de radio (de distintos modelos) o un pasacintas (también de varios tipos, como veremos a continuación).

Felizmente para el automovilista, los equipos se venden normalizados y listos para ser instalados en el automóvil, con todo lo que necesitan, incluidos enchufes y fichas de interconexión, soportes y tornillos. La mayoría de los negocios que los expenden cuentan con mano de obra especializada, y la colocación, propiamente dicho, del aparato insume poco tiempo. A esto se agrega que, prácticamente, todos los automóviles vienen preparados, por decirlo así, para que sean instalados en su interior tales aparatos, y muchos de ellos los traen ya emplazados y listos para funcionar, de fábrica.

### ANTENAS

El receptor de radio, cualquiera que éste sea, requiere la respectiva antena, o colector de señales que forzosamente debe instalarse en el exterior de la carrocería. El proceso de captación de las ondas de radiofrecuencia requiere una antena o conductor aislado exterior, y la llamada *contraantena*, representada por el chasis y carrocería del vehículo, que equivalen a la toma de tierra del receptor.

Hay muchos tipos de antenas, recomendadas para los distintos receptores. Cada modelo tiene sus necesidades propias, y el fabricante sugiere aquel colector de señales que mejor las llene. La antena puede colocarse en distintos lugares de la carrocería sin que su ubicación influya en el resultado general. Así, por ejemplo, es común verla en los guardabarras, tanto en los delanteros como en los traseros, en el techo del vehículo y



**La radio permite al automovilista hallarse al corriente de las últimas noticias.**



**Los pasacintas ponen excelente música al alcance del conductor, sin ruidos parásitos.**

hasta en el torpedero. La antena desplegable, también llamada tipo *lú-tigo*, se puede encoger y guardar cuando no se la usa. Tiene el inconveniente de que a veces el automovilista, por apuro u olvido, no la pliega y deja el coche estacionado durante un rato. Eso tienta a los ladrones, y a menudo no vuelve a ver su antena. Hay ciertos modelos de antenas desplegables, de idénticas características, que son de funcionamiento automático. Cuando se enciende el receptor de radio por medio de la perilla normal ubicada en el tablero, la antena emerge y se despliega por la acción de un motorcito. Basta que la radio deje de funcionar (es decir que se la apague, ya sea ex profeso, o accidentalmente) para que el motorcito vuelva a plegar y guardar la antena. *Esto elimina el riesgo de robo.* Quizá este tipo de antena cueste un poco más cara como desembolso inicial, pero a la larga resulta más económico; no sola-

mente protege del ladrón propiamente dicho, sino de ciertos espíritus malignos (no se me ocurre otro nombre) que arrancan de cuajo la antena de un automóvil estacionado y la tiran por ahí, por el simple deseo de hacer algún mal. Las pólizas de seguros generalmente no cubren el precio de una antena, salvo que se la asegure por separado, pagando un adicional.

### RECEPTORES

El tipo de receptor que se use responderá al gusto del automovilista. El aparato común recibe solamente la llamada *banda de broadcasting*, o de *radiodifusión* (o también de *onda media*), comprendida, entre los 500 y los 1.500 KiloHertz. En ella se encuentran ubicadas las radioemisoras vulgarmente conocidas como de *onda larga* (aunque, en realidad, como se ha dicho, son de *onda media*) de

Buenos Aires Montevideo y ciudades del interior.

Hay aparatos que, además de esta banda, pueden sintonizar las ondas cortas. *El número de bandas varía de un modelo a otro y responde sobre todo, a la comodidad para sintonizar.* Hay alguno que otro modelo que trae una sola banda de onda corta (cada día son menos los aparatos de esa clase) lo que plantea un problema difícil para localizar y sintonizar cualquier emisora determinada: hay que hacer verdaderos prodigios de muñeca, aun con el automóvil detenido. Es habitual que haya dos o tres bandas de onda corta; las más comunes son: *49 metros, 31 metros y 19 metros.* Repito: *cuantas más bandas tenga, más cómodo será el proceso de sintonía y de localización de una emisora de onda corta.*

Las ondas cortas no aportan música de mucha fidelidad que digamos. El fanático de la onda corta, lo que persigue es recibir información y no música. Los que desean música se inclinan más por la *banda de broadcasting* ya mencionada (para gastar poco) o por

## VIAJA A ZONAS DE RIPIO?

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



SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

**CRISTALES PARA AUTOMOTORES**

**COLOCACION INMEDIATA**

CORRIENTES 6499  
CAPITAL

AV. MAIPU 3218  
OLIVOS

T. E. 54 - 1036/9753

F. 484

tenga manualmente el funcionamiento del aparato.

## ESTEREOFONIA

Tanto magazines como cassettes pueden dar música estereofónica, si así se desea. Para ello hay que comprar el pasacassettes o el pasamagazines estereofónico, y hacer instalar dos parlantes (o dos grupos de parlantes) distribuidos a ambos lados del automóvil.

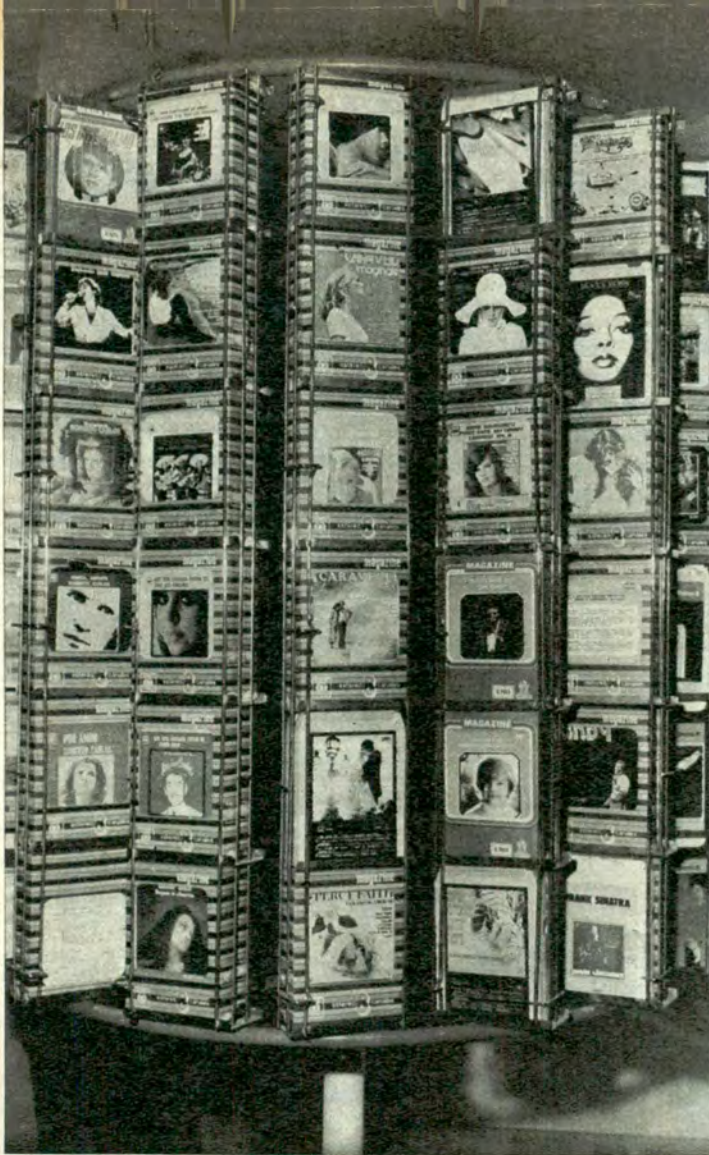
Los magazines pueden contener cuatro pistas grabadas en el ancho de la cinta (los más comunes) y también los hay de ocho pistas; pero, como se indicó, no son intercambiables. Estos últimos se fabrican poco en la actualidad, aunque en muchos automóviles se encuentran instalados aparatos para reproducirlos.

Los cassettes pueden ser de dos pistas (monoaurales) y de cuatro pistas (estereofónicos). Los aparatos pueden trabajar indistintamente con los dos tipos de cassette. Igualmente es posible reproducir en el automóvil todos los cassettes que se usan en los equipos hogareños, y los que sean producto de la grabación realizada por el aficionado en cualquier dictáfono o grabador portátil.

¿Dónde colocar los parlantes? El equipo mínimo suele traer un solo reproductor, que generalmente se ubica debajo del tablero. Hay instalaciones que llevan dos parlantes, agregando, al ya mencionado, otro que se instala junto a la luneta, en el estante que separa el baúl de los asientos traseros. Muy a menudo, los dos parlantes, delantero y trasero, además de ser conmutables a voluntad del automovilista, llevan un potenciómetro que permite graduar la relación del volumen que aportan uno y otro.

Cuando se desea hacer una instalación para audición estereofónica dentro del automóvil, hay que colocar parlantes a ambos lados, ya sea en el estante posterior, o bien bajo el tablero, o en ambos lugares a la vez. A veces (especialmente en automóviles importados) los parlantes vienen colocados de fábrica en el interior de las puertas, pero aunque no alcancemos ese grado de sofisticación, siempre será posible oír música en niveles óptimos con los aparatos y accesorios que ofrece nuestro mercado.

JORGE BALSA



El repertorio de música grabada para pasacintas es cada vez más amplio.

la banda de frecuencia modulada, comprendida entre los 88 y los 108 MegaHertz (adecuada para quienes no tienen inconvenientes en gastar un poco más). Esta última banda asegura una recepción excelente y libre de ruidos e interferencias. Se puede gozar de exquisita música aun viajando bajo una tormenta de relámpagos y rayos. Pero tiene el inconveniente de que su alcance es limitado: puede estimarse en unos cincuenta kilómetros, a contar desde la torre transmisora, para terreno llano. A veces es menor, según los edificios altos y los obstáculos naturales que se interpongan. Hay equipos de radio fabricados para transmitir música estereofónica en el auto.

## PASACINTAS

En la actualidad, se puede optar entre los llamados pasacassettes y los pasamagazines. Hay dos

clases de estos últimos aparatos, pero lamentablemente los magazines no son intercambiables. Tampoco se puede pasar magazines en un pasacassettes ni es posible escuchar cassettes en un pasamagazines.

La principal diferencia entre un magazine y un cassette reside en que la cinta de los primeros es más ancha. Además, el cassette tiene una duración limitada, y al cabo de ella se detiene (en algunos aparatos, cuando esto ocurre, se corta automáticamente la corriente y el equipo deja de funcionar). Para seguir oyendo hay que tomar el cassette con la mano, invertirlo, y volverlo a colocar, o quitarlo y poner otro.

Los magazines, en cambio, están bobinados como un rollo de cinta sin fin: cuando finaliza la última pieza musical, sin detenerse siguen otra vez con la primera y repiten la secuencia, y así hasta que se de-

# ¡Esta es la Argentina!

## ¡Una obra extraordinaria por su contenido!

En efecto, esta es una extraordinaria selección de temas referidos a nuestro país: historia y geografía, recursos minerales, artes, grandes personajes, vida cotidiana en distintas épocas de nuestro pasado, botánica, recursos pesqueros, temas rurales, la Antártida, zoología, fundación de ciudades, aborígenes de la Argentina, la ganadería, los caudillos, etc., etc.

## ¡Una obra extraordinaria por su presentación!

Cuatro tomos magníficamente encuadrados con 824 páginas de gran formato (21x24 cm.) impresas en papel ilustración, y un impresionante despliegue de documentación gráfica que entra por los ojos: ¡500 fotografías, mapas y croquis a todo color y 400 fotografías en blanco y negro!

## ¡Una obra extraordinaria por su claridad y amenidad!

Así es. Sus textos, a pesar de haber sido preparados por prestigiosos especialistas, resultan claros, accesibles y amenos para un niño y para el lector general.

## ¡Una obra extraordinaria por su utilidad!

Util para el chico y el muchacho que estudian. Util para el hombre y la mujer que desean responder a las dudas de sus hijos y enriquecer su propia cultura general. Util en la época de clases y en vacaciones, porque se lee como un cuento y deja una masa impresionante de conceptos, conocimientos e informaciones.



¡Esta es la maravillosa enciclopedia para la escuela y el hogar dedicada a nuestro país!

**¡Recíbala en su casa!**

Una oferta increíble:  
en 4 cuotas de  
**\$ 3.400**  
c/una!

● ARCHIVO GRAFICO EDITORIAL, S.R.L. CERTIFICADO DE RESERVA  
● Paraná 230, piso 8º, ofic. 82 - Capital Federal

● Deseo recibir en mi casa **¡Esta es la Argentina!**

● Rogamos marcar con una (x) la forma de pago elegida y llenar con letra de imprenta los datos completos.

●  AL CONTADO. Al recibir los cuatro tomos pagaré \$ 11.000.- (Precio de contado: \$ 12.200.- Bonificación especial: \$ 1.200.- Precio neto: \$ 11.000.-).

●  EN CUATRO CUOTAS MENSUALES. Al recibir los cuatro tomos pagaré un adelanto de \$ 3.400.- y luego tres cuotas mensuales de \$ 3.400.- c/u. \*

● Queda entendido que no debo abonar gastos de envío ni de embalaje.

● Nombre y apellido .....

● Dirección particular ..... Teléf. ....

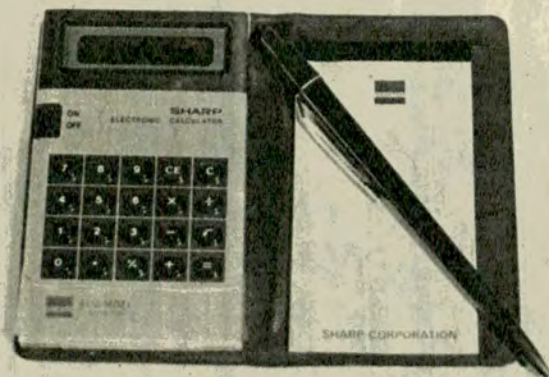
● Localidad ..... Nº Postal .....

● Provincia .....

● \* Este precio es válido por 30 días.

● \* Según resolución 266/76 Tasa interés anual vencida 68,33%

AC 7



## EL SOL ENTRA EN SUS CALCULOS

Los avances tecnológicos parecieran no tener límite. Kenia S. A. acaba de lanzar al mercado nacional la línea de calculadoras Sharp, entre las cuales el modelo EL-8026 permite utilizar el Sol como fuente de energía: su batería se recarga, indistintamente, con luz solar o de un tubo fluorescente. Esta maravilla, en la cual se aplican conocimientos desarrollados recientemente en tecnología espacial, tiene un grosor de apenas 9,5 milímetros (se puede llevar en el bolsillo de la camisa).

## LA CAZA Y LA PAMPA

En la Casa de la Pampa, de esta capital, se anunció la realización de dos congresos referentes a la caza y a la conservación de las especies en la ciudad de Santa Rosa, capital de la provincia. La primera de esas reuniones tendrá carácter nacional —Segundo Congreso Nacional de la Conservación de la Fauna y Caza, del 6 al 10 de setiembre— y la otra será ecuménica —Congreso Mundial de Conservación y Caza, del 22 al 28 de abril de 1978—, ambas organizadas por la Federación Argentina de Caza Mayor, este último será declarado de interés nacional.

Precisamente en la provincia de La Pampa fueron introducidas sistemáticamente, por primera vez, especies de caza mayor, exóticas —cierros, jabalíes—, por Pedro Luro, un entusiasta de la cinegética. Ambas especies prosperaron de tal modo, que superan los estándares originales (el trofeo récord argentino fue cobrado precisamente en La Pampa por el deportista Héctor López; reúne 237,50 puntos) y han convertido a la provincia en uno de los cotos más apreciados del mundo. De allí la importancia de estas reuniones, que tienden a preservar y desarrollar una riqueza no bien valorada hasta hace poco y que puede constituirse en poderoso imán para atraer nuevas corrientes de aficionados extranjeros.

## AITA, UNA SIGLA PARA RECORDAR

En el Cinzano Club se efectuó una reunión de prensa convocada por la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor (AITA), a la que asistieron representantes de los diversos medios de esta Capital. Especialmente invitados, concurren el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, y el ingeniero Rafael Sierra, miembro de la Comisión Directiva.

El presidente de AITA, ingeniero J. Rossi, efectuó una detallada exposición acerca de los propósitos de la entidad y del estado actual de la industria automovilística argentina. En el primer aspecto, resaltó diversos convenios de asesoramiento y colaboración técnica entre AITA y entidades privadas y organismos del Estado. Indicó, entre otros, el convenio con el ACA, con IRAM (Instituto Argentino de Racionalización de Materiales) y con CAI (Centro Argentino de Ingenieros).

AITA —señaló luego— representa a la Argentina y a Latinoamérica en conjunto en la Federación Internacional de Sociedades de Ingenieros y Técnicos del Automóvil (FISITA), con sede en París. Como el mayor resultado obtenido hasta el momento indicó las normas elaboradas por la Comisión Técnica de la entidad, que representan el único ejemplo en el mundo de armonización de las

escuelas constructivas de origen europeo y la estadounidense. Refrendadas por IRAM, estas normas le valieron el reconocimiento especial de países que marchan a la vanguardia de la industria. En la actualidad hay —dijo— unas pocas industrias terminales que requieren forzosamente la existencia de una infraestructura industrial completa, de base y lateral: la de la construcción, la naval, la aeronáutica, la industria blanca (enseres de uso doméstico) y la automotriz. Sólo los países de máxima potencialidad económica y productiva poseen fuertes y competitivas industrias aeronáuticas y navales, y en cuanto a la industria blanca —afirmó—, tiene, generalmente, menores alcances. Por lo tanto, la industria de la construcción y la automotriz constituyen históricamente resortes esenciales del desarrollo tecnológico e industrial de la mayoría de los países, y también lo han sido para la Argentina. La industria automotriz —precisó— requiere un desarrollo industrial más completo y total, en cuanto a las tecnologías que concurren a la integración del producto final. En el aspecto estadístico, el ing. Rossi recordó que la industria manufacturera forma hoy en día casi el 40 % del producto bruto interno de la Argentina (en 1940 era sólo el 20 %) y que alrededor de una cuarta parte de dicho porcentaje está dado por la producción de automotores y la estructura industrial del área. En



cifras redondas —agregó— el país emplea a 120.000 personas en la producción de autoinotadores. Pero el número de personas ocupadas en todo el sector de la industria y comercialización (asistencia, mantenimiento, etc.), se calcula en 450.000, lo que significa que más de 1.500.000 habitantes (12 % de la población activa) hallan su medio de vida en actividades ligadas directa o indirectamente a la industria del automotor.

En la parte final de su exposición, el presidente de AITA se refirió al tema costos, efectuando un lúcido análisis coyuntural, en el cual incluyó, entre otros factores: las elevadas tasas de interés, el reducido volumen de escala de nuestra producción, el precio de la chapa —un auto lleva más de 500 kilos—, la eficiencia de la estructura productiva, etcétera. Remarcó, igualmente, que la industria automotriz es elemento fundamental en la Argentina moderna, tanto como la agricultura y la ganadería.

### VUELOS A LA ARGENTINA

Con la llegada del vuelo inaugural, que tuvo

lugar el 6 de julio en Ezeiza, la compañía estatal Ecuatoriana de Aviación dejó establecida la primera línea aérea de transporte de pasajeros, carga y correspondencia que unirá a las ciudades de Quito y Buenos Aires. Corresponde a esta empresa el honor de ser la primera que establece un servicio de comunicación por vía aérea con carácter regular y permanente entre las capitales de ambos países hermanos. Los aviones llegan los miércoles y viernes y parten de Buenos Aires los jueves y sábados.

### RULEMANES: NUEVA DIRECCION DE CONTE Y GOMEZ

La firma Conte y Gómez, especializada en cojinetes a bolillas y a rodillos, tanto de producción nacional como importados, ha trasladado recientemente sus oficinas centrales y el salón de ventas a su local propio, en la calle Rodríguez Peña 667 de la Capital Federal. Los rodamientos de esta empresa abarcan las necesidades de toda la línea de los automotores de producción argentina, así como también para maquinarias agrícolas y viales.



### LA BOLILLA QUE FALTABA

En El Palomar (provincia de Buenos Aires) fue presentado al periodismo el nuevo modelo Fiat 133 —en pleno proceso de producción—, que inaugura otra categoría en el mercado automovilístico argentino. Bajo consumo y elevado rendimiento caracterizan a esta unidad, dotada de un motor de 903 cm<sup>3</sup> de cilindrada —le permite desarrollar 130km/h—, robusto y ágil, en cuya concreción fructifica una larga experiencia en la construcción de coches chicos y medianos. La fábrica procura, de este modo, un escalón intermedio entre el legendario “bolita” 600 y el 128 —de avanzada concepción técnica— para aquellos usuarios que aspiran a un coche de mayores dimensiones. Por otra parte, el flamante 133 presenta otras interesantes características técnicas que sería imposible reseñar aquí y que permiten augurarle un éxito similar al de los rendidores “bolitas”.

## ASESORAMIENTO JURIDICO GRATUITO A LOS SOCIOS



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

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

CAMPAMENTO

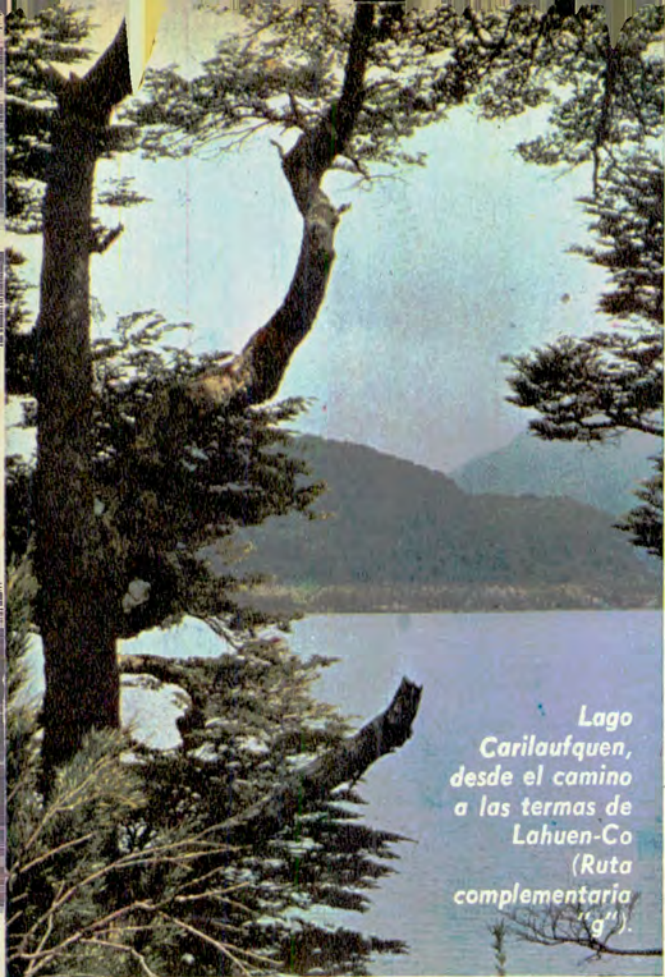
# AVENTURA EN LOS BOSQUES NEUQUINOS

Un matrimonio de jóvenes acampantes —mochila al hombro— vivió una experiencia enriquecedora en un bellissimo paraje cordillerano. Rescátanse en esta nota algunos de los tramos más significativos de ese periplo patagónico.

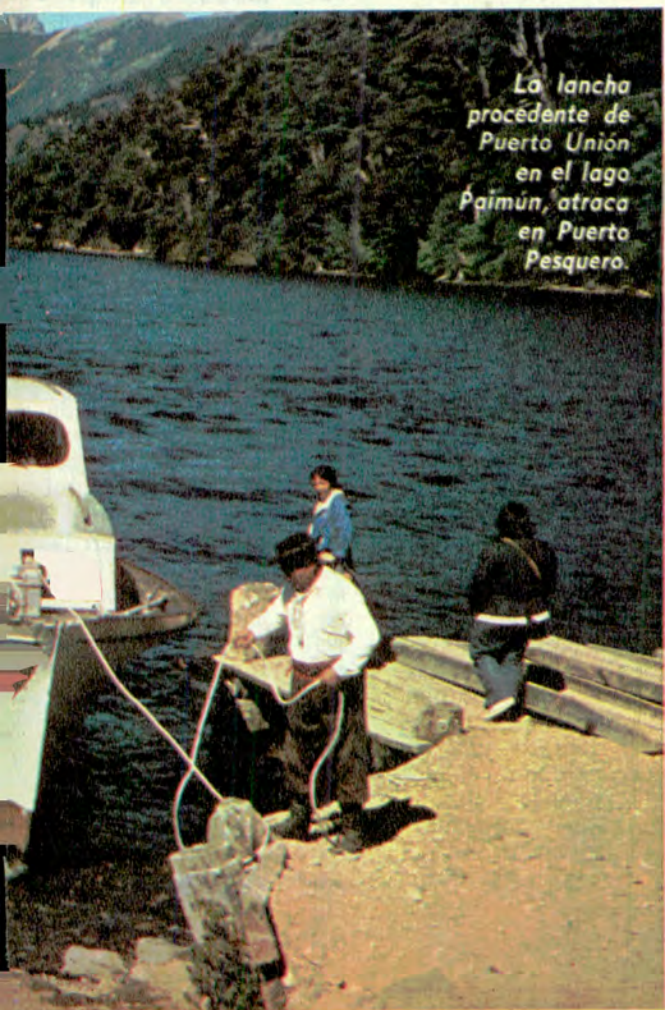


*Navegación  
por el  
lago Lácar,  
que suele  
encrespase  
con los  
vientos.*





Lago  
Carilaufquen,  
desde el camino  
a las termas de  
Lahuen-Co  
(Ruta  
complementaria  
"g").



La lancha  
procedente de  
Puerto Unión  
en el lago  
Paimún, atraca  
en Puerto  
Pesquero.

FRIO amanecer de febrero en San Martín de los Andes. Venimos de viajar veinticuatro horas en tren (el "Zapalero") y cinco horas en ómnibus, y si a todo esto sumamos las diez horas perdidas por error de cálculo en Zapala, caemos en la cuenta que hace exactamente cuarenta horas que salimos de Buenos Aires. Pero los mochileros no chillan —es nuestro refrán—. Y no nos quejamos. Más bien nos aprestamos a dejar de lado algunas necesidades —ya que no hay ningún bar abierto a la mañana temprano en tan bonita ciudad turística— y el cortante frío neuquino no nos atemoriza. Al fin y al cabo, ¿no nos largamos a esta dichosa aventura con el espíritu siempre renovado de resolver sobre la marcha las dificultades?

Buscamos a alguien que sabemos lejos, que vive su oficio allá entre las montañas y lagos, adonde sin más equipaje que nuestras mochilas y nuestro entusiasmo queremos llegar. Tenemos suerte. En la Intendencia del Parque Lanín nos informan que don Ernesto Mathieu —decano de guardaparques— se desempeña en las Termas de Lahuen-Co, a unos noventa kilómetros de distancia. ¿Cómo llegar? No caben vacilaciones ni demasiados cálculos matemáticos. Mientras mi marido aguarda junto al equipaje, carpas y abrigos, sin consultarlo, pues no hay más tiempo, reservo los dos últimos asientos disponibles en un micro que está a punto de salir. Como queremos acampar donde ubiquemos al guardaparque, nos cobran la mitad de la excursión, que es de día completo. Y allá vamos. ¡Bravo por don Cagel, veterano conductor de esos caminos!

Por la ruta complementaria "g" atravesamos, apenas dejamos la ciudad, el Regimiento de Caballería Coraceros General Lavalle. Todos debemos mostrar los documentos. El camino trepa y llegamos a un recodo desde donde podemos admirar un estupendo escenario verde: La Vega Maipú, rodeada de cerros —entre ellos el ya famoso Chapelco—, que posee excelentes pistas de esquí. Unos minutos más de viaje y las suaves orillas del lago Lolog con sus fértiles campiñas colindantes, nos muestran muchos pescadores y campamentistas que están disfrutando de la plácida mañana.

Seguimos ascendiendo. A la riqueza del paisaje se agregan otros motivos de atracción. Son los que brindan las verdes pasturas de la Estancia Collun-Co, y la no menos cautivante aparición de una cierva en el umbroso Mallín de los Ciervos.

Muy lejos, hacia nuestra derecha, vemos aparecer el nevado cucurucho del volcán Lanín. Los siguientes minutos son una sucesión de exclamaciones de asombro.

**CASILLA PORTABLE  
"CANADIENSE"**

FACIL DE ARMAR  
Ideal para vivienda, depósito,  
cuadrilla, taller, obrador, garage  
fin de semana, etc.

Construida en madera cepillada  
nacional. Techo asfáltico acanalado.  
Con 1 puerta, 1 ventana.  
Sin piso, 3 x 3 m.  
Precios del día. En Fábrica:  
**\$ 120.000.**

Embalada y entregada a la empresa  
transportista que se indique:  
3 x 3: \$ 127.000 3 x 4: \$ 159.000  
3 x 5: \$ 189.000 3 x 6: \$ 219.000  
Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch  
\$ 285.000  
Hay otros modelos. Envíos al Interior.  
Solicite catálogo. Visite la fábrica.  
Av. CABILDO 4460 Bs As Tel 70 0803

Todos los pasajeros queremos atrapar el color de ese bellissimo lago, de ese espejo celeste que vemos a unos cien metros abajo de la cornisa, de la que cuelgan miles de flores de amancay iluminadas por el sol, reflejando el amarillo oro más intenso que se pueda imaginar. Estamos en el Pichi Currhué, o Currhué Chico, cuya quietísima superficie surca un casal de hualas (cisnes propios de la zona) ojos y pico atentos al salto de alguna trucha.

Casi nos olvidamos de la inquietante cornisa, que a ratos nos produce escalofríos. Cordillera, flores, y lago. ¡Si dan ganas de quedarse para siempre en este paraíso!

A la cornisa se añade un camino sinuoso, que desafía la pericia de cualquier conductor. Don Cagel ayuda a disminuir la tensión contando algunas anécdotas. Y así vamos llegando a otro paisaje postal: Vemos una solitaria playa en forma de bahía, a través de la enmarañada vegetación de coligües y quilas. Es el Currhué Grande, un lago perfecto. Esta zona se llama "de los balcones". Las mutisias, notros, aljabas autóctonas y la constante belleza del amancay, configuran un jardín exuberante que nos acompaña por largo rato hasta toparnos con una topografía pétreo, negra y poco conocida, llamada el "Escorial". Es una solidificada avalancha de escorias y lava del actualmente volcán Huanqui-hué.

Continuamos la marcha y nos encontramos con la Laguna Verde, a la izquierda del camino. Un poco más adelante, a la derecha, aparece el lago Epulafquen, bordeado de altísimos coihues, lengas y raulíes. Hemos llegado a Puerto Pesquero. Descendemos del ómnibus y despedimos a **28 autoclub**



nuestros circunstanciales compañeros de excursión, que se embarcarán en la balsa que los está esperando para atravesar el Epulafquen hacia el Huechulafquen y finalizar su recorrido en Paimún. Nos gusta el lugar para acampar. Pero, ¿cómo hacerlo sin el permiso adecuado? Caminamos hacia el muelle, donde vemos dialogar a dos hombres: uno de ellos viste uniforme. Le pregunto a este último por don Ernesto Mathieu.

Su gesto es de bienvenida. ¡Qué suerte! Hemos dado con "nuestro" guardaparques. En el acto le pedimos permiso para acampar y nos lo otorga, aconsejándonos el mejor lugar para hacerlo.

—Tengan precaución con los cigarrillos y el fuego —agrega. Le preguntamos dónde obtener agua potable y nos señala el lago:

—Es agua pura y muy rica. En cuanto a la leña, pueden usar la de los árboles caídos.

Una rápida mirada en derredor nos asegura que tendremos abundancia de combustible. Hay toneladas de troncos y ramas derribadas por los fenómenos naturales, en su constante evolu-

ción. Sólo es cuestión de aprovechar sin depredar y de apagar el fuego como lo indican las normas de Parques Nacionales.

### LOS ROBINSONES DE PUERTO PESQUERO

Poco a poco, echando mano a los elementos que nos provee la naturaleza: troncos, cañas, piedras y barro improvisamos un confortable campamento. Hacha y pala, martillo y clavos, nos sirven para armar una rústica alacena-tinglado y un banco-mesa muy funcionales.

Después de algunas horas, todo tiene color y calor. Armada la carpa, el depósito, la alacena y destinados ya los lugares de comer y estar, comenzamos a disfrutar de un buen fuego y unos mates, en medio de ese hogar que nos ofrece el bosque, sin más ayuda que un poco de ingenio y un mucho de capacidad de adaptación.

A las cuatro de la tarde el paisaje es estupendo. Empezamos a descubrir la belleza de los troncos caídos en la orilla, las piedras blanquísimas que contrastan con el azul profundo del lago a esa hora y me

pregunto si los pequeños seres vivos aceptarán nuestra presencia en su habitat. No hemos visto hormigas, ni moscas, ni mosquitos. Sólo algunos zumbadores tábanos parecen ser los únicos insectos en esas latitudes. Viven entre cañas coligües. Molestan un poco el primer día. Después, como nos declaramos mutuamente la guerra fría, nos dejan en paz.

Todo, en fin, comienza a ser una prolija aventura de Robinsones.

### UNA VUELTA... DE 16 KILOMETROS

Ya en posesión de nuestros transitorios dominios, la natural curiosidad femenina puede ser compartida debidamente si se trata de ir a obtener alimentos frescos. No, esto no significa que nos ponemos a buscar mejillones en las rocas (¡que los hay!), sino que —con la excusa de ir hasta la proveeduría— nos largamos por ese camino hasta casi caernos del mapa. Camina que te camina, la ruta que nos trajo hasta Puerto Pesquero continúa sus curvas y zigzagueos a través de ocho kilómetros en la montaña, que parecen el doble al ha-



Lago Currhué Chico, visto desde la ruta complementaria "g".

La lancha de Parques Nacionales navegando en el lago Epulafquen (extremo izquierdo).

cerlos a pie. Miramos nuestros relojes: son las siete y media de la tarde y hace una hora y media que estamos caminando siempre en ascenso. Después de vadear un arroyo muy ancho y poco profundo, continuamos unos quince minutos más de marcha y... ¡al fin! llegamos hasta la proveeduría del camping instalado en las Termas de Lahuen-Co.

Postergamos el baño termal para el otro día, pues los horarios señalaban hasta las 19. Estos baños son gratuitos. Basta sólo anotarse en el registro que lleva Parques Nacionales y esperar turno. La inmersión en las piletas individuales de las casillas dura cinco minutos.

Para aquellos que quieren chapotear al aire libre, está la Laguna del Chanco, cercada por unos sencillos tabloneros, donde democráticamente

te la gente aprovecha el agua barrosa a la temperatura que sale de entre el mallín. Cercano a los pozos de agua caliente, hay un manantial de aguas ferruginosas.

En el almacén del camping adquirimos queso, vino y galleta de campo. Cuando regresamos, a las nueve de la tarde (sí, las nueve de la tarde) el lago se ha teñido de rosa. Un ligero fresco nos hace alimentar el fuego, en eterno y saludable ritual. Le digo a mi compañero: ¿No seremos la reencarnación de los indios mapuches?

#### DE MOCHILEROS-INFORMANTES

Al día siguiente, jueves, el lago amanece picado. A las nueve escuchamos la bocina de la lancha que viene de Puerto Unión, en lago Paimún, a buscar pasajeros. Por

precaución, hasta que el viento cese, la balsa no prestará servicios. Es decir, los que desean cruzar el lago con automóvil o casa rodante, deberán esperar aires más calmados.

A unos escasos cien metros de nuestro campamento vemos el jeep de Parques Nacionales. Es don Mathieu, que salió a hacer su recorrida. También vemos por ahí, caña en ristre, al "Gallego" don Francis, amigo entrañable y "aprendiz de guardaparques".

Preparamos el almuerzo con arroz y carne envasada, rociado todo con vino enfriado naturalmente. Nos gratificamos con ciruelas tiernizadas y un cafecito batido hecho con agua del lago.

Al llegar la noche, nuestro recurso para combatir el frío es principalmente un buen fuego y —secreto mochilero— calentar piedras para usarlas dentro de las bolsas de dormir, pues estamos un tanto escasos de mantas. ¡Santo remedio!

Para saber qué pasa del otro lado de la cordillera, sintonizamos —con bastante dificultad— una emisora chilena y más tarde nos hace compañía el concierto nocturno de Radio Nacional Zapala. A las diez y media recién oscurece del todo. Las sombras de los enormes árboles que nos rodean se proyectan como en un cuento de hadas y hasta parecen cobrar vida al vaivén de nuestro farol. La soledad es total. Lejos

de toda civilización, la magia nos invade.

Los restantes cuatro días que permaneceremos allí, oficiaremos de informantes, pues conocemos ya todos los horarios de balsas y lanchas, de modo que a nuestra manera somos de utilidad para los que llegan, ya sea sin información o con datos equivocados. Le explicamos a la gente que hay cinco balsas diarias a las 9, a las 11.30, a las 15, a las 17 y a las 19. Como la balsa puede cargar sólo dos automóviles o una casa rodante y un automóvil por vez, es necesario armarse de paciencia y respetar el orden de llegada. Entre servicio y servicio de lancha o balsa, la gente charla con nosotros y nos miran un poco asombrados al vernos mochileros en esas soledades. Todos pasan y nosotros quedamos.

Fuerza es reconocerlo, cuando a los diez días escuchamos un: "¡Hola, locos!", junto a una mesa del casino de San Martín de los Andes, nos sentimos contentos y muy importantes. La inusual experiencia de hacer "camping" en este apartado lugar de la cordillera neuquina, ha sido positiva a nivel vivencial. Esa vuelta a la naturaleza nos desalienó, desaceleró nuestro ritmo de porteños siempre apurados y nos brindó —¡al fin!— un descanso vivificante. La recomendamos como la mejor terapia.

VIOLETA VALLS

Fotos: HILARIO ARAUJO

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

**\$ 5.990=**

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.

• CARPA ESQUEL 4/5 personas, con doble techo impermeabilizado y siliconado al igual que la carpa, ventana con cortina y mosquitero, zócalo super medida, en 2 colores, garantía escrita por 2 años. . . . .

**\$ 59.900=**

PEZCALANDIA: Paraná 59 - CAPITAL FEDERAL

ENVÍOS EN EL DÍA A TODO EL PAÍS

PARA SOCIOS DEL A.C.A.

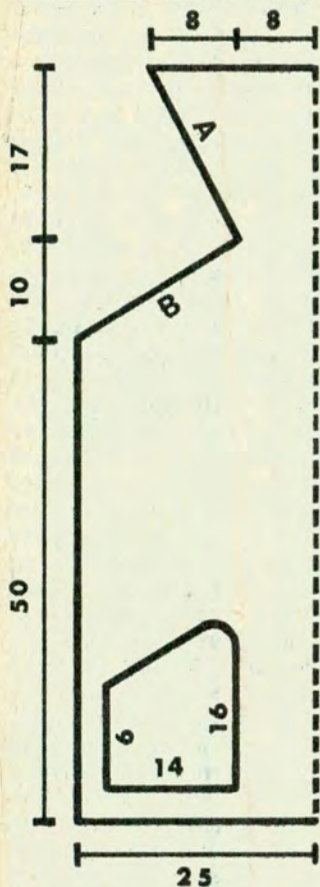
Oferta presentación de un par de patines deportivos (extensibles)

**\$ 5.000.-** (incluidos gastos de envío).

Cheques o Giros a nombre de: Administración Florida S.R.L. Florida 229 5º piso Of. 505 - 1005 Tel. 30-2955 Cap. Fed.

ya llegó el patin de la **TAPITA**

## Un Gordo Diferente



DELANTERA



Tejer un *gordo* es una de las cosas más rápidas y fáciles del mundo, por eso creo que a esta altura del año usted debe haber tejido más de uno, pero su hija, como todas las jovencitas que estudian, quiere variar, por lo tanto, otro gordo le va a encantar.

La diferencia de éste reside en las mangas y en los bolsillos aplicados. Se teje con agujas N° 10 y lana muy gruesa. Para *talle 44*: sobre 40 puntos tejer en *canelón 1/1*, 50 cm., disminuir para la sisa 2 p. de cada lado, cada 2 v. 7 veces. Tejer 2 v. sin disminuir y aumentar 2 p. en el centro, 6 veces y cerrar. La delantera se teje igual hasta los aumentos centrales. Dividir el tejido y aumentar 1 p. en el centro cada 2 v. 6 veces y cerrar. *Manga*: sobre 32 p. 70 cm y cerrar. Coser el hombro y por el derecho la manga, uniendo A con A y B con B, formando un festón.

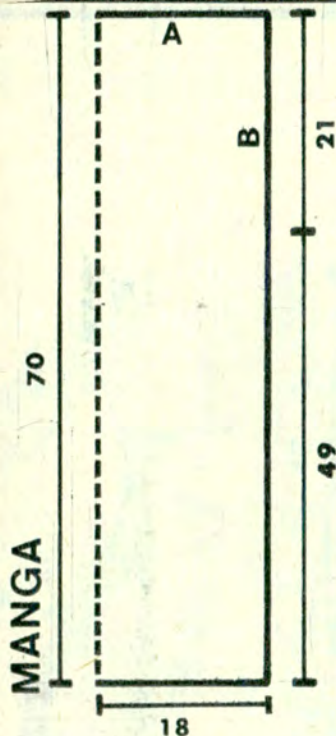
## Un Toque Personal

Para realzar la personalidad, como complemento del maquillaje, es esencial el perfume, pero, para lograr un toque individual e intransferible, la fragancia debe ser cuidadosamente elegida. Muchas veces hemos comprobado que un aroma que nos pareció magnífico en una amiga, a nosotras no nos quedaba tan bien; por eso, es necesario, cuando compramos un extracto, colocarlo en la parte interna de la muñeca y esperar unos minutos hasta que se volatilice y aparezca la verdadera fragancia.

Con las colonias y lociones, la elección no es tan severa; son las más adecuadas para el día y pueden extenderse en todo el cuerpo. En cambio, los extractos, que se reservan para las ocasiones más sofisticadas, se deben aplicar allí donde palpitan las venas: muñecas, base del cuello, sienes, lóbulos y parte interna de los codos.

La alquimia, cuando se trata de perfumes, puede ser contraproducente, y para evitar discordancias, conviene elegir una línea dentro de las mismas esencias y, siempre que sea posible, extenderla hasta el jabón y el desodorante, pues de la fusión de armonías nacerá su inefable personalidad.





## Zona-Bebé

Un pequeño departamento es suficiente para la joven pareja, pero cuando llega el primer hijo, se crea el problema de dónde colocar la cuna, el cambiador y ese montón de cositas que el nuevo huésped necesita.

Si para el bebé no había sido prevista una habitación independiente, se podrá crear, al menos para los primeros meses, una zona-bebé ubicada a la cabecera de los padres y no sólo será una solución divertida, sino que, además, permitirá la vigilancia de los dulces sueños del recién nacido.



1952 — 25 ANIVERSARIO — 1977



Precio sugerido \$ 242.818.-

**LAMCHI** M.R.

Brinda la solución ideal para casas rodantes y embarcaciones. Mueble compacto, HELADERA-COCINA emplacado en laminado plástico.

### MODELO LB

Medidas: 910 x 850 x 570 milímetros.

Peso: 70 kg.

### Compuesto por:

Cocina anafé dos quemadores (puede ser con horno). Mesada y piletta de acero inoxidable. Canilla mezcladora. Heladera eléctrica, equipo 12 volts c.c. 4.8 amp. Con convertidor electrónico incluido para 220 volts c.a. 40 wats.

...y también fabricamos para viviendas.

# METALURGICA DEL NORTE S.A.C.I.F.I.A.

Fábrica, Exposición y Ventas:

Avda. del Libertador Gral. San Martín 101 — SAN FERNANDO — T.E. 744-3388/2323

Horarios: 8 a 12 y 13 a 18 hs. — Sábados: 9 a 12.30 hs.

# AQUÍ NOSOTRAS...

## Andar con Cueros

Todo este tiempo hemos visto a los turistas entusiasmados con la ropa de cuero fabricada en nuestro país, y eso, seguramente, nos ha hecho pensar en la elegancia de un material que habíamos confinado a los zapatos, carteras y, a veces, a los guantes.

Así, de repente, nos ha llegado la moda del cuero, como si fuera algo foráneo, y es una vergüenza, puesto que la mujer argentina siempre ha sido una de las más elegantes del mundo.

Si bien antes nos limitábamos a tener en nuestro guardarropa alguna campera de cuero marrón, ahora podemos tener todo de cuero, desde las polleras y los jumpers, hasta los sacones y tapados, sin hablar de los sombreros, que ya hemos desechado desde hace tiempo, pero que siempre añoramos.

Además, el cuero no siempre debe ser *color cuero*, puesto que podemos elegirlo en una inmensa gama de moda que llega al infinito. También es variable su textura: napa, gamuza, gamuzón, descarné, charol, etc., que son siempre cuero y lo hacen irresistiblemente diferente.



32 autoclub

## La Solución por Teléfono

Todas las mamás saben que los chicos son traviosos y que los más pequeñitos, en el menor descuido, se llevan las cosas a la boca. Para evitar cualquier problema, que muchas veces podría resultar fatal, es necesario tener la precaución de guardar los remedios, productos de limpieza y plaguicidas, fuera del alcance de los niños y no colocar productos tóxicos, en botellas de gaseosas.

También debe tenerse en cuenta que en los jardines y plazas abundan plantas que pueden ocasionar graves trastornos al ser ingeridas, como ocurre con las semillas de ricino, altamente venenosas y los decorativos potus, que producen

graves lesiones en la boca.

Teniendo en cuenta la incidencia de casos de intoxicaciones agudas, se han creado centros que asesoran telefónicamente, las 24 horas del día, sobre el tratamiento a seguir.

Para este fin, funciona el Primer Centro Nacional de Intoxicaciones de Haedo (658-7777 y 658-3001/20) al que se puede llamar desde cualquier punto del país. En la Capital Federal, el Hospital de Niños (87-6666, Bustamante 1399). También está la red radioeléctrica (30-0202, 21-331 y 30-7786) que se comunica con estos centros. Toda una infraestructura montada para solucionar cualquier emergencia, en tiempo récord.



Creo que ya les hablé de las habilidades de mi tía Chola, tanto en costura y tejido como en la cocina, y lo más importante es que no es egoísta, y cuando le pedí que me enseñara una receta práctica, sabrosa y sobre todo barata, me dio esta rica *tarta de perejil*, para comer mientras el asadito se va haciendo despacio en la parrilla.

El perejil es muy completo en vitaminas y si usted tiene un verdulero amigo, quizá le regale la cantidad que necesita para preparar esta tarta, con masa comprada o, si quiere, ponga 250 g de harina y 125 g de manteca fría cortada en daditos, una con la mano,

# Tarta de Perejil



agregue sal y 5 cucharadas de agua helada hasta formar un engrudo. En una tartera enmantecada y enharinada, estire la pasta con la palma de la mano, pinche el fondo con un tenedor y lleve a horno caliente 10 minutos. mientras tanto, bata 200 g de crema con 6 cucharadas de leche y cuando comience a espesar añada 4 huevos, uno por uno, batiendo siempre. Cuando todo esté amalgamado, agregue 2 cucharadas de queso rallado, sal y pimienta y por último 8 cucharadas de perejil picado, llenar la tarta y cocinar 15-20 minutos en horno a 170°. Servir caliente.

*Trixi*

## calzado anatómico y ortopédico

CALZADO PARA PLANTILLAS  
PLANTILLAS CORRECTORAS  
TALONERAS  
ELEMENTOS DE  
ORTOPEDIA EN GENERAL

DTO. 30%

FABRICADOS CON MATERIALES  
DE PRIMERISIMA  
CALIDAD



HORMA ANATOMICA RECTA

MAYOR CALCE DE EMPUNE

CONTRAFUERTE ELEVADO, ALARGADO E INDEFORMABLE

TACON DE RESISTENCIA

NO PAGUE DE MAS - CONSULTE NUESTROS PRECIOS

FABRICAMOS Y VENDEMOS el mejor calzado ortopédico y las mejores plantillas correctoras del país.

\* Aproveche el 30% de descuento a la sola presentación del carnet del A.C.A.



Sin descuento, desde \$ 4.400

ORTOPEDIA *Bartamian*

BELGRANO 1699

TEL. 45-5213

F 483

## Atención señor conductor!



ASPIRADORA  
**YELMO**  
Portátil

para la limpieza total de su coche (y de su hogar señora!)

21.832



téngala ya en muchas cuotitas



ANDINISMO

# EN LA CUMBRE DEL MERCEDARIO



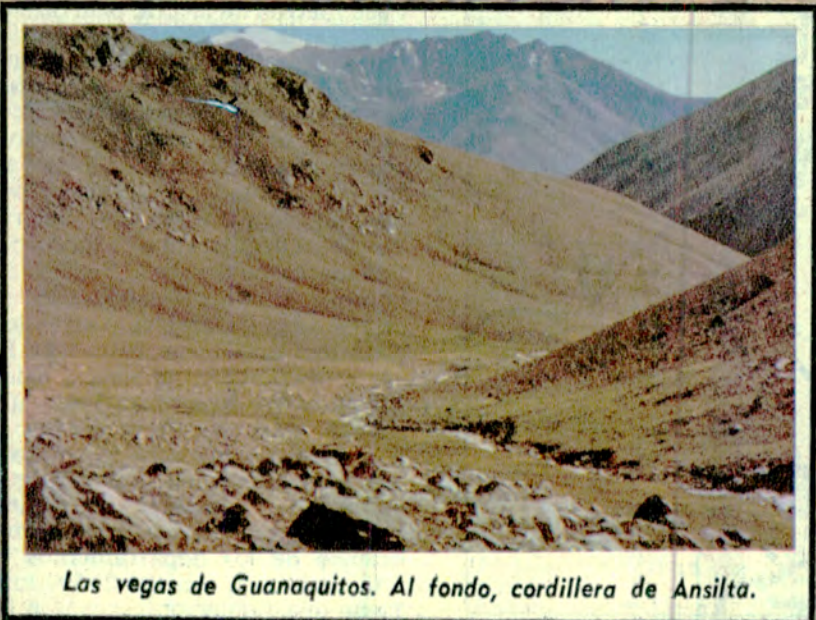
Este cerro, cercano al gran macizo formado por el Aconcagua, en la vecina Mendoza, convoca cada temporada a los escaladores más intrépidos de San Juan y también a montañistas de otras partes del mundo, que llegan todos los años urgidos por el hechizo nevado de sus picos.

*"LA CIMA propiamente del Mercedario no es ni una torre ni una aguja. Es simplemente una loma ancha y abrupta. Hacia el noroeste y hacia el oeste se inclina en aristas rocosas; desde el este y desde el sur la blanca coraza de un poderoso glaciar llega hasta la cumbre. ¿Qué aspecto tenía hacia abajo? Imposible saberlo. Todo aparecía cubierto por un mar de nubes del que únicamente emergían las grandes cumbres. Allá lejos, lejos en el sur brillaba el gorro de otro coloso. El Aconcagua. Sólo él dominaba a nuestro Mercedario"...*

Así relató, emotivamente, su experiencia el escalador que hace 42 años, junto con tres compañeros hollara por primera vez la cima de este colosal pico de la cordillera sanjuanina, que se eleva a 6.770



Cerro Negro, en primer plano, y cerro Mercedario, más atrás.



Las vegas de Guanaquitos. Al fondo, cordillera de Ansilta.





**Siguiendo el arroyo Guanaquitos, con un imponente marco montaños.**

**La momia del cerro El Toro, en su lugar de descubrimiento, a 6.300 m.**

**En el mapa se señala (flecha) la ubicación del Mercedario en la cordillera sanjuanina.**



metros y es uno de los más altos de la Argentina.

Ese escalador-escritor era *Viktor Ostrowski*, fotógrafo de una expedición polaca, autor del libro "*Más alto que los cóndores*", y sus compañeros de hazaña *A. Karpinski*, *E. Daszynski* y *E. Osieski*, que el 18 de enero de 1934 hicieron cumbre llegando hasta donde nunca antes el hombre se había atrevido, usando elementos que hoy parecerán precarios, pero impulsados por un gran coraje juvenil y una excelente preparación física.

De ahí en más, el entusiasmo y vigor de estos expedicionarios extranjeros habría de contagiar definitivamente a la juventud sanjuanina con el hechizo de este deporte, todo valentía, todo hombría. En 1951 fue fundado el *Club Andino Mercedario*, para impulsar esta actividad, que forma parte de la variada gama de realidades turístico-deportivas que ofrece la provincia de *San Juan*, región semidesértica, en la que el *viento Zonda* pareciera ser el símbolo de un pueblo bravo y tenaz. Desde entonces, no sólo las ascensiones a las cumbres cordilleranas, con sus nieves eternas, su temible *viento blanco*, su inquietante *puna* o su estupenda belleza, fueron la meta de los montañistas. Comenzó a desarrollarse paralelamente una actividad arqueológica —de alta montaña— muy importante, y así se hallaron vestigios arcaicos y otros testimonios que han revelado en gran medida el pasado de los *huarperes* y de los *incas* en esta provincia cuyana. Tenemos el caso del descubrimiento de la célebre *momia inca* del cerro *El Toro*, a 6.300 metros de altura, ocurrido en 1964, del que fueron protagonistas expedicionarios del *Club Andino Mercedario*; el hallazgo del *santuario incaico* del nevado de *Los Tamberillos*, y muchos más. El andinismo es prácticamente un culto entre los socios del club. Acaso porque la geografía de los departamentos cordilleranos, sobre todo *Calingasta*, se presta al desafío del hombre, que busca conocer los secretos de la naturaleza y satisfacer el íntimo anhelo espiritual de llegar a la cumbre. *Calingasta*, asiento del *cerro Mercedario*, está ubicado al sudoeste de la ciudad de *San Juan*. Es una zona montañosa, con pequeños bolsones, al igual que *Iglesia*, otra región de riqueza arqueológica. *Calingasta* es el más extenso de los departamentos de esta provincia, con sus 24.500 km<sup>2</sup>. Tiene una población cercana a los



6.500 habitantes y allí prácticamente nacen todos los ríos de San Juan hasta formar la cuenca principal. La ruta nacional N° 20, totalmente pavimentada —ofrece grandes emociones, pues se trata de un camino de cornisa que se eleva hasta los 1.350 metros—, une a Calingasta con la ciudad de San Juan. También hay un camino que se halla en proceso de pavimentación y que la vincula con Uspallata, en Mendoza, pasando por la fantástica pista natural de Barreal Blanco, de 15 km de longitud y 5 de ancho, en la cual ha nacido recientemente otro deporte fascinante: el carrovelismo. Son cordilleras netamente calingastinas el cordón de los Penitentes, el del Espinacito, el macizo de La Ramada, con sus cerros La Ramada, Alma Negra, La Mesa, Pico Polaco (en homenaje a los primeros vencedores del Mercedario), el propio Mercedario, el cerro Pilar Grande, Cerro Negro, Pico Friuli y, más al norte, la cordillera de la Totorá, la cordillera de Ansilta, con sus tesoros indígenas, el cordón del Agua Negra, etcétera, con alturas que oscilan entre 5 y 6 mil metros. Esta zona de Calingasta ha sido, a través del tiempo, después de la hazaña de los polacos, punto de atracción de expedicionarios argentinos, italianos, japoneses, alemanes, norteamericanos, que han acometido con variada suerte sus cumbres.

Sin embargo, las ascensiones son duras. "Nunca me había imaginado antes que, caminando tan despacio y con una mochila tan liviana fuese posible cansarse en forma tan tremenda", relata Ostrowski. "No sabía que el corazón podía latir tan fuerte y llegar hasta la garganta misma como si tratara de asfixiar al andinista. No sabía... que yo pudiera aguantar tanto. Seis mil setecientos metros de altura"...

Este hermoso relato del libro "Más alto que los cóndores", narra en forma dramática el epílogo feliz de esta aventura en los cerros sanjuaninos, en la década del 30.

—"¿Qué siente un hombre que durante largo tiempo, durante meses, ha soñado continuamente en conseguir algo; que ha vencido todas las dificultades que se le presentaron, con tenacidad y constancia?... Estaba como aturdido. Raros sentimientos me envolvían como una tibia ola enternecedora. Era una mezcla de alegría, de triunfo y... un leve desencanto porque, finalmente, ello fue logrado con relativa facilidad. De un

gesto impaciente me saqué los anteojos protectores y con los ojos muy abiertos miré alrededor tratando de fijar para siempre en mi memoria el paisaje que nos rodeaba. Era una visión fantástica. Estábamos en una verdadera isla. Literalmente en una pequeña y abrupta isla que emergía de un extraño mar cubierto por un pesado oleaje plomizo y caótico. Y esa movediza masa gris rugía. Los truenos se sucedían como las salvas de cien cañones, repetidas y magnificadas por el eco de las ollas y gargantas montañosas que las derramaban en cascadas. Era como una visión de la creación del mundo que el Mercedario nos brin-

daba atemorizándonos con ese misterio cósmico... La tormenta subía cada vez más. Las nubes, como reflejos del océano irrumpían en la ladera por donde ascendiéramos estrechando cada vez más el cerco de la cumbre. Adam —dije a mi compañero—, tenemos que apurrarnos"...

Este es el andinismo en San Juan, sacrificado, reconfortante, un deporte viril que el Club Andino Mercedario difunde inculcándolo a los niños, primero, con prácticas de ascensiones a las pequeñas cumbres precordilleranas, y más tarde a los jóvenes, allá arriba, donde moran los cóndores.

ARNALDO ULISES VARAS

## Ahora Ud. mismo y en su casa puede producir soldaduras ELECTRICA o "AUTOGENA"

CON UNA SOLA MAQUINA QUE CUMPLE AMBAS FUNCIONES

BAJO COSTO Y ALTO RENDIMIENTO

YA QUE NO SE UTILIZA GASOGENO. CARBURO, OXIGENO, ACETILENO NI GAS

SE PRESENTA EN:

MODELO GS 200 \$ 99.130.- (Profesional)

MODELO SS 160 \$ 85.785.- (Industrial)

OFERTAS PROMOCIONALES VALIDAS HASTA EL 30/9/77

En soldadura eléctrica permite la utilización de electrodos de hasta 4 mm.,

por su parte como autógena, es fundente de los alambres comunes utilizados para tal fin.

SE APLICA A LA SOLDADURA DE HIERRO, PLATA, ALUMINIO, BRONCE, COBRE, FUNDICION, PLOMO, PLATINO, ACERO INOXIDABLE CON O SIN APORTE

El mango de revolucionario diseño permite, mediante la utilización de carbones regulables, desarrollar las calorías necesarias para lograr una perfecta soldadura o corte de metales prescindiendo de los carburantes usados tradicionalmente.

Asimismo las manqueras han sido reemplazadas por simples alargues de cable.

OTRO PRODUCTO DE



STIN-SELEN<sup>®</sup>

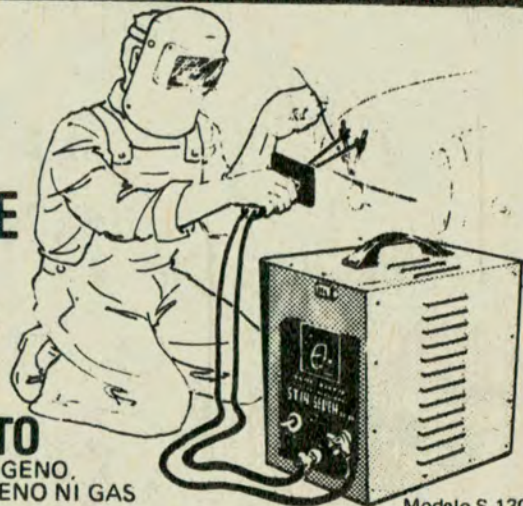
IND. y COM.

ADMINISTRACION Y VENTAS

CURAPALIGUE 317 • (1406) CAPITAL FEDERAL • Tel. 632 9104

FABRICA

AVELINO DIAZ 2089/33/99 • CAPITAL FEDERAL



Modelo S 130 \$ 72.450 -

GIROS POSTALES PAGADEROS EN BS. AS.

# Necesario

(Como la llave)



POR SOLO  
**\$4.325.-**  
MENSUALES

Un buen diccionario enciclopédico ilustrado es imprescindible para triunfar en el mundo de hoy.

- Usted, posiblemente, ya tiene uno.
- Pero, tiene Atlas Mundial?
- Y Compendio de Gramática Estructural?
- Y Apéndice Histórico?
- Y Suplemento Geopolítico?

**DISCOLIBRO** si los tiene. Por eso, usted lo necesita —y su familia también—.

Además, DISCOLIBRO le ofrece el precio más bajo que usted puede encontrar.

Y si lo desea, puede abonarlo en 6 cómodas entregas mensuales. Lo pide desde su casa... y lo recibe en su casa, sin enviar un sólo peso.

**Entonces, usted decide.**

Compra DISCOLIBRO una sola vez... o compra cualquier otro y sigue gastando.

Pídale hoy mismo enviando el cupón con sus datos y la forma de pago que prefiere.  
**NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO.**

**POR PAGO CONTADO, 25% DE DESCUENTO EXTRA!**

**PRECIO ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO**

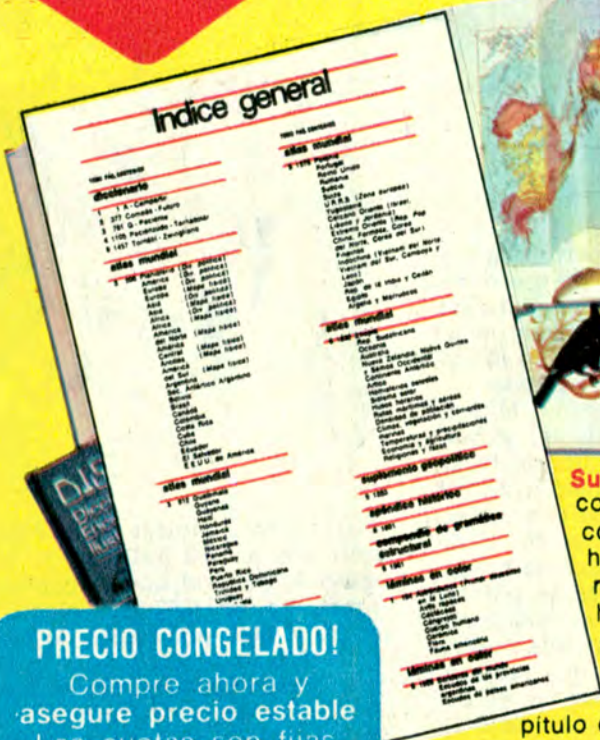


AQUI ESTA  
LA  
DIFERENCIA

Una mirada al Índice es suficiente para comprobar que el Diccionario Enciclopédico Discolibro es el más amplio, completo y variado. Justamente, el que usted necesita!

# \$4.325.- por mes y es suyo

(sistema exclusivo, mejor que el mejor crédito; sin trámites, sin averiguaciones, sin demoras.)



**Suplemento Geopolítico:** complemento ideal del atlas, con cientos de datos sobre historia, población, características físicas, recursos humanos, producción agrícola e industrial y toda la información de interés sobre cada nación en un capítulo especial de 320 páginas.

**Apéndice Histórico:** con la biografía completa de las grandes figuras de la historia universal de todos los tiempos. Gramática Estructural, con todo lo que debe saberse sobre el

idioma castellano; compendio de 92 páginas preparado especialmente para esta edición como valioso elemento de consulta permanente que despeja cualquier duda y asegura el manejo correcto del lenguaje.

Una colección imprescindible para el estudiante y útil para todos, práctica para ampliar la biblioteca personal —o ideal para iniciarla, si aún no la tiene—.

**NO ES NECESARIO ENVIAR DINERO!** Solamente remita el cupón con sus datos; no necesita sobre ni estampilla. Dentro de los 10 días, reciba en su casa el **DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO DISCOLIBRO** con Atlas Mundial.

## PRECIO CONGELADO!

Compre ahora y asegure precio estable. Las cuotas son fijas e inamovibles.

El Diccionario Enciclopédico Ilustrado **Discolibro** es el único que puede ofrecerle cinco obras indispensables en una sola colección:

**Diccionario Enciclopédico:** con 150.000 artículos y 6.000 ilustraciones, desarrollado a través de 1.457 páginas dedicadas solamente a diccionario.

Definiciones, etimología, sinónimos, antónimos y parónimos. Americanismos, neologismos, tecnicismos, barbarismos y plurales dudosos.

**Atlas Mundial:** con 86 mapas —8 a doble página— aprobados por el Instituto Geográfico Militar e impresos a 6 colores en papel ilustración. Planisferio, continentes (mapas físicos y división política) y las cartas geográficas de todos los países del mundo.

DISCOLIBRO SACFAI CHACABUCO 860-(1069) CAPITAL

Deseo recibir en mi casa el  
**DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO  
CON ATLAS MUNDIAL**

NOMBRE \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

LOCALIDAD \_\_\_\_\_ TEL \_\_\_\_\_

PROV \_\_\_\_\_

Ya están incluidos los gastos de embalaje, suscripción y envío.

EL PRECIO TENDRA VIGENCIA POR 45 DIAS

Marque con una X la forma de pago elegida:

**EN SEIS ENTREGAS MENSUALES**

Al recibir cada uno de los seis tomos pagará al correo \$ 4.325.-

**AL CONTADO**

Al recibir la colección completa pagará al correo \$14.850.- más \$3.975.- por gastos de contrarrembolso.

**OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO**

Envío cheque / giro N° \_\_\_\_\_ a la orden de **DISCOLIBRO SACFAI** por \$ 14.850.-

AC185

AUTOCLUB 15/8/77

# UN MUNDO DE COBRE

**Las entrañas de este cerro sanjuanino atesoran importantísimas reservas de mineral cuprífero, y su explotación habrá de generar un polo de desarrollo en una región que aún permanece inhóspita.**

UNOS 90 kilómetros, a vuelo de pájaro, al oeste de *Barreal*, localidad situada en el departamento de *Calingasta*, se encuentra *Pachón* o *El Pachón*, nombre de un cerro y valle de la cordillera de los Andes con una altura aproximada de 4.000 metros sobre el nivel del mar.

Situado un poco al norte del cerro *Mercedario* (ver mapa de pág. 36), *Pachón* contiene un importante yacimiento de cobre diseminado o cobre porfírico. La enorme masa de roca mineralizada, aunque de poco contenido unitario, es, en cambio, susceptible de ser explotada económicamente en gran escala y a un bajo costo por tonelada.

Este es en síntesis geográfica el yacimiento de la provincia de San Juan que abre para la Argentina la posibilidad de explotar, en un futuro próximo, la primera gran mina de cobre. Se calcula que podrá abastecer las necesidades de

cobre del país y que permitirá sustituir la importación de ese mineral, al propio tiempo que dará origen a un polo de desarrollo en el sudoeste sanjuanino, frente al histórico *paso de los Piuquenes*.

En 1963 la Compañía Minera Aguilar inició el estudio del proyecto industrial, que contemplaba la explotación del yacimiento de cobre y la producción de cobre electrolítico, así como también, ácido sulfúrico y concentrados de molibdenita. Significaban estos planes, además de la explotación del mineral propiamente dicho, una mayor proyección industrial que requerirá la instalación de plantas de beneficio, fundición, elaboración de ácido sulfúrico y refinería, todo lo cual está previsto radicar en el territorio de *San Juan*.

## IMPORTANCIA DEL YACIMIENTO

Los últimos estudios y ensayos



permitieron cubicar una reserva estimada en 792 millones de toneladas de mineral, con un contenido promedio de 0,59 por ciento de cobre y 0,016 por ciento de molibdeno. Los parámetros anuales de la producción inicial serían de 100.000 toneladas de cobre refinado y de 250 a 350.000 toneladas de ácido sulfúrico. Existen, además, posibilidades de recuperación del molibdeno, lo que deberá ser confirmado, una vez concluidas las investigaciones que se están realizando.

Se estima que la planta de concentración tendrá una capacidad inicial de 30.000 toneladas por día. Estará ubicada a pocos centenares de metros del yacimiento, que ofrece la particularidad de ser a cielo abierto. El material estéril extraído del yacimiento se acumulará en un dique que se construirá a unos diez kilómetros aguas abajo de la planta de concentración. Los minerales serán transportados hasta la planta de procesamiento —se instalará en *Barreal*— por una tubería de unos 140 kilómetros de longitud y un diámetro de doce a quince centímetros, mediante el sistema de gravedad.

Aunque la zona es de difícil ac-

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO  
SERÁ PAGADO  
POR EL  
DESTINATARIO

**discolibro** SACFAI

APARTADO ESPECIAL N° 513  
CORREO CENTRAL  
1000 CAPITAL FEDERAL





*Vistas aéreas del campamento minero del Pachón y del camino de acceso.*

ceso, la ejecución del proyecto producirá un impacto muy positivo para la economía regional y del país, desde mucho antes que Pachón produzca su primera tonelada de cobre. Este impacto, por el número de personas a emplear —unas 1.400, según se estima— y

la cantidad de materiales e insumos que requerirán las distintas etapas, será mayor a medida que avance la realización del proyecto, debido al efecto multiplicador que ejerce la minería, como base de todas las industrias.

Considérase, asimismo, que además del progreso económico, social, cultural, educativo y de capacitación técnica de la población del área, la explotación del importante yacimiento alentará a la provincia de San Juan la radicación de industrias abastecedoras y de otras que podrán elaborar los muchos productos intermedios y terminales que parten del cobre y del ácido sulfúrico.

Cabe señalar, por último, que durante los primeros años de explotación del yacimiento, se requerirán los siguientes insumos anuales, entre otros: energía eléctrica, 450 millones de kilovatios-hora; cal, de 40 a 60 toneladas; bolas y corazas de acero, etc., quince millones de kilogramos; explosivos, cinco millones de kilogramos; combustibles, veinticinco millones de litros; sílice (fundente), setenta mil toneladas, y refractarios, setecientos mil kilogramos. ●

# Vehículos para el mundo, divisas para el país

Miles de camiones, ómnibus y colectivos marca "Mercedes-Benz" fabricados en la Argentina recorren hoy las rutas en 14 países del mundo.

Es el producto del esfuerzo de profesionales, técnicos y obreros argentinos, que originó:

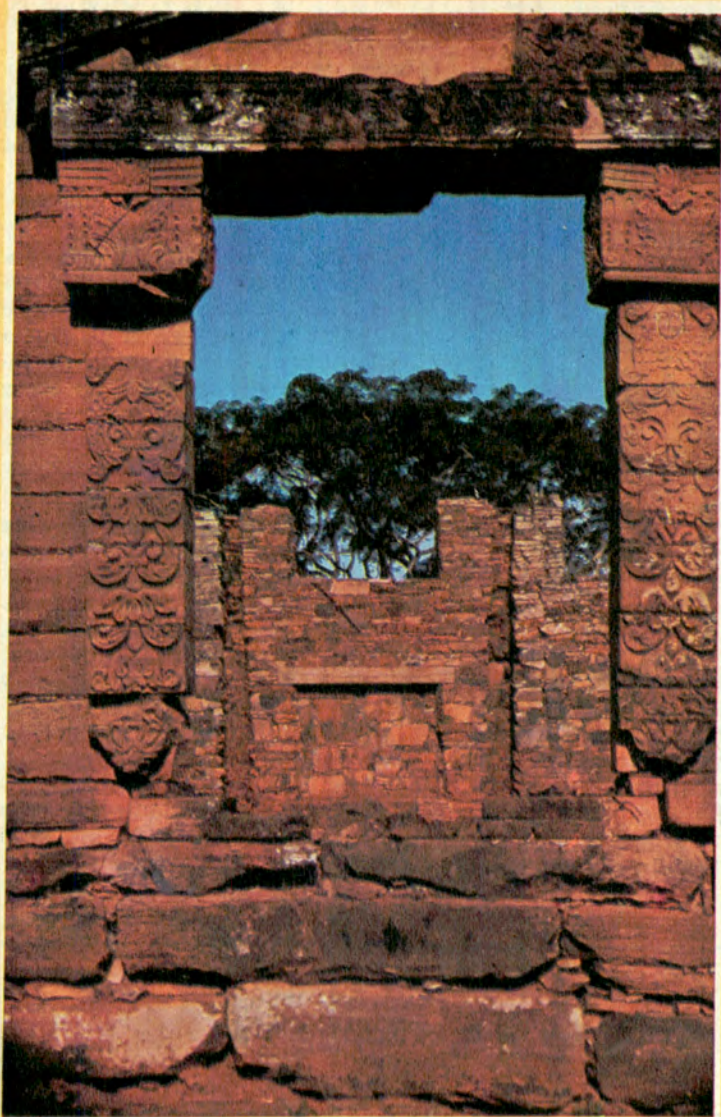
- Permanente actividad para cientos de fábricas de autopiezas.
- Reconocimiento en el exterior de la capacidad técnica argentina y de la calidad de su producción.
- Más de CIEN MILLONES de dólares en DIVISAS para el país.



**Mercedes-Benz Argentina** †

S.A.F.I.C.I.M.

autoclub 41



*El camino de  
roja arcilla  
contrasta con el  
verde entorno.*

*Un paisaje  
pétreo inmerso  
en la selva.*

*El Iguazú  
se desfleca en  
múltiples  
cascadas.*

*Vista feérica  
del motel del  
ACA en  
Eldorado.*



## MISIONES

# NO SOLO CATARATAS

Descubiertas por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, las cataratas del Iguazú —365 saltos según la estimación de sus más entusiastas panegiristas— se han convertido, de cierto modo, en estereotipo de la provincia mesopotámica. Pero Misiones aún conserva en el seno de sus densas selvas testimonios de épocas de insoslayable esplendor y posee, además, otras bellezas naturales que justifican sobradamente un viaje abarcador, que puede incluir el Brasil y el Paraguay, limítrofes.

DECIR MISIONES hoy en día es como decir *Cataratas*, y viceversa. Pero, ¿realmente no es *Misiones* más que esto? Quisiéramos averiguarlo, realizando un viaje en el que aprovechamos la ventaja de poder llegar por el asfalto hasta las mismas *caídas del Iguazú*. Ya no hay lluvia capaz de trastornar una excursión, porque la "vincha" de concreto permite el tránsito normal con cualquier tiempo. *Sólo los caminos secundarios, no pavimentados, imponen al conductor la necesidad de cuidarse al máximo cuando el agua transforma la espesa tierra roja en una sustancia más rebalsosa que el hielo traicionero.*

*Mil trescientos cincuenta y cinco kilómetros es la distancia entre Buenos Aires y Posadas. Lo consigna la cartografía del ACA, suponiendo que se tome por Rosario y el túnel subfluvial *Hernandarias*, dado que el tránsito por *Zárate-Brazo Largo*, mientras no estén terminados los puentes y accesos, resulta inconveniente en la actualidad.*

De Posadas hasta las



Suprema *Calidad*

«su buena estrella»

§ 1.300.

§ 700.

Precios Sugeridos

FABRICA Y DISTRIBUYE  
**JUAN CARLOS MASINI**  
PAZ SOLDAN 5150/52  
Tel. 59-4661 / Buenos Aires

**Cataratas** hay otros 312 kilómetros, distancia aparentemente corta pero que puede insumir bastante tiempo de viaje si uno está dispuesto —o pretende— ver aquello otro que *Misiones* ofrece aparte de las 275 caídas del río Iguazú.

*Posadas*, de por sí, merece una breve detención. Posee un hermoso campamento junto al Paraná, en las afueras de la ciudad. Enfrente, a tan solo 15 minutos de lancha a motor, está *Encarnación*, la fronteriza ciudad paraguaya, cuyo mayor atractivo son los numerosos comercios en que se exhiben toda clase de productos importados desde *Europa* y *Estados Unidos*.

Pero quizá lo más pintoresco de *Posadas*, que cuenta hoy con algo más de 100.000 habitantes, sea el *Mercado*, donde pueden adquirirse los típicos vestidos autóctonos paraguayos: blusas, polleras, enormes sombreros, cestería, mantas, orfebrería, productos regionales, etcétera, etcétera.

## HACIA LAS MISIONES

El pavimento de la ruta nacional N° 12, que retomamos luego de nuestra detención en *Posadas*, es impecable y de un trazado espléndido, moderno.

A pocos kilómetros de salir de la capital provincial pasamos junto a la primera de las reducciones jesuíticas que hemos de encontrar en nuestro camino. Son las de *La Candelaria*, establecimiento fundado por los discípulos de *San Ignacio de Loyola* en 1655. Hoy no se conservan más que algunos altos muros, pero aun así ha sido declarado *Monumento Histórico Nacional* por el hecho de que allí acampó el general *Manuel Belgrano* en su expedi-



La selva invasora puede más que la piedra. Las plantas hunden sus tentáculos en los muros hasta derribarlos.

ción al Paraguay, a 15 días de diciembre de 1810. Se halla a mano izquierda de la ruta, o sea entre ésta y el río.

A unos 20 kilómetros de *La Candelaria*, poco antes del cruce de la ruta nacional 12 con la superposición de las números 4 y 105, un pequeño caminito de tierra profundamente roja nos conduce a los vestigios materiales de la *reducción indígena de Santa Ana*.

Este complejo, asentado en 1623, está al cuidado del guía *Benjamín Mercado*, quien nos conduce por los senderos que permiten deambular a la sombra eterna de los gigantes árboles que han vuelto a cubrir este parche de tierra que el hombre, con su trabajo, había limpiado y cultivado. La soledad de *Santa Ana*, que recibe relativamente pocas visitas, ejerce especial atracción sobre el visitante que acude con algo de tiempo y con el deseo de reflexionar acerca de la vida intensa que alguna vez latió aquí.

La nota curiosa: en el fondo de una de las construcciones principales se observan varios grandes pozos, cavados por los crédulos e infatigables buscadores de supuestos tesoros, cuyo número y riqueza parecería hallarse en oposición con su inteligencia.

Quince kilómetros más adelante, por la ruta nacional N° 12, pero a seis kilómetros de ésta, encontramos otro grupo de ruinas poco conocidas. Son las de *Loreto*. Aquí, entre las gruesas paredes de las que aún muchas se mantienen en pie, funcionó la imprenta que sirvió para imprimir los primeros libros realizados en lo que hoy es la *Argentina*.

*Loreto* está totalmente cubierta por el bosque, pero caminos bien cuidados permiten transitar entre las construcciones, cuya magnitud, más que se palpa, se intuye. Pilares enormes, a veces coronados audazmente por un árbol intrépido que echó raíces en lo alto de las piedras, muros y

otras construcciones dar fe de la otrora grandeza de esta otra reducción.

## Y LUEGO, SAN IGNACIO

Por fin, *San Ignacio Mini*, apenas cinco kilómetros más allá de la entrada a *Loreto*. Al igual que las demás reducciones, también *San Ignacio* había caído totalmente en el olvido. Su resurrección para el turismo data de apenas algo más de 30 años atrás. Su atractivo principal reside en el hecho de que permitió rescatar tantos testimonios, y tan bien conservados, de su glorioso pasado. Allí están las tejas con que fueron techados los edificios principales, este atributo arquitectónico tan europeo, ya que no se conoció en *América*. Más allá, el reloj solar, las viviendas de los caciques y los indios, las celdas de los padres, la iglesia mayor. Y también están la escuela, los talleres, los depósitos o almacenes en los que se conservaban los frutos de las cosechas y que fue precisamente lo que otorgó a estos establecimientos su mayor fuerza: la independencia económica.

Naturalmente, lo más destacado de *San Ignacio* es el gran templo. La iglesia, al igual que la mayoría de los demás edificios, fue construida de grandes bloques de arenisca roja traída desde canteras vecinas al Paraná. Sólo después de colocados y ajustados estos bloques se esculpieron los magníficos ornamentos que embellecieron esta imponente casa de Dios, cuyo interior mide 80 pies (24 metros) de ancho por 205 pies (62 metros) de largo.

En total, las ruinas de *San Ignacio Mini* cubren unas diez hectáreas y son *Monumento Histórico Nacional*. No fue la misión jesuítica más im-

## ALGO DE SEMANTICA

Invariablymente se le asigna al vocablo "reduccion" un significado erróneo al suponer que el mismo deriva del verbo reducir tal como lo define la novena acepción del Diccionario de la Real Academia Española, y tal como en la Argentina se lo utiliza generalmente como primera definición: "Sujetar a la obediencia a los que se habían separado de ella". Pero el sustantivo reduccion, en realidad nada tiene que ver con lo que generalmente se piensa, como si los indios —al igual que un ladrón apresado— hubiesen sido "reducidos" por la fuerza. "Reduccion" deriva en este caso de una frase contenida en las Leyes de Indias, donde se establece que los indigenas "ad ecclesiam et vitam civilem essent reducti", o sea que sean devueltos o "reconducidos" al seno de la iglesia. Por consiguiente, lo que es aplicable aquí es la primera acepción del citado Diccionario, que define la palabra reducir de esta forma: "Volver una cosa al lugar donde antes estaba o al estado que tenía". Se partía de la base de que los aborígenes, aunque no estaban bautizados, eran originalmente hijos de Dios y que por ello le debían ser devueltos, a cuyo efecto se los educaba en las reducciones, que por lo tanto deben entenderse como institutos de reformatión espiritual.

portante, pero pese a no serlo *albergó entre cuatro y cinco mil indígenas*, cifra por cierto respetable. Más de uno, tras visitar estas ruinas, habrá de entusiasmarse por saber algo más de este capítulo de nuestra historia, que ha sido descrito con autoridad y solvencia por *Guillermo Furlong*.

### EN EL EXTREMO DE LA "VINCHA" ASFALTICA

Allí donde termina el asfalto, en pleno corazón del *Parque Nacional Iguazú*, nos volvemos a reencontrar, por fin, con las *Cataratas*. Esta vez no nos confundimos como en la primera oportunidad, cuando, al ver desde lejos algo como una enorme columna de hu-

mo que se levantaba entre el espeso bosque, no sabíamos si se trataba de un gigantesco incendio o de vapor de agua. Ahora sabemos a ciencia cierta que allí, poco más adelante están las *Cataratas*, que a falta de otras cercanas o tan conspicuas terminaron por ser escritas con mayúscula, acaso como lo hubiere deseado el primer europeo que las admiró, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, un trotamundo infatigable que cubrió a pie el trayecto de la costa atlántica a Asunción del Paraguay.

El pavimento —dato importante para el turista que busca seguridad— llega hasta el *Hotel Cataratas*. Todavía funciona el viejo, pero al lado ya está encaminándose ha-

cia su terminación la construcción ultra moderna que lo reemplazará.

Lamentablemente, debido a los trabajos de edificación, ahora no queda aquí un lugar adecuado para acampar. Quien desee hacerlo tiene que recorrer unos cinco kilómetros más, pasando por *Puerto Canoas*, donde hay un sitio apto para dormir en carpa o en la casa rodante, o al aire libre.

Inútil e innecesario describir las *Cataratas*. Hay que haberlas visto. Basten tan solo algunos datos estadísticos generales.

El *Parque Nacional Iguazú* abarca 55.000 hectáreas. Las caídas en sí forman un hemicírculo de casi tres kilómetros de longitud. El agua se precipita de la *meseta brasileña* al nivel del *Paraná* (unos 60 metros) a través de infinidad de saltos, cuya cantidad varía según el criterio que se aplique para el recuento y la estación en que ello ocurra. Según la cantidad de agua que el *Iguazú* trae, *aparecen saltos nuevos y desaparecen otros*. Por eso es que *las cifras varían entre 275 y 365*. De todas maneras, virtualmente todos, excepto una media docena, pertenecen a la Argentina, aun cuando para contemplar el panorama es conveniente cruzarse al otro lado. *Desde el hotel brasileño, incluso, es posible sobrevolar la zona en un helicóptero que se zambulle atrevidamente en la Garganta del Diablo*.

Mucho depende de la época del año en que se vaya a *Iguazú*, el poder contemplar esta maravilla natural en todo su esplendor. Las aguas rojizas y crecidas del verano le restan elegancia al espectáculo. *El invierno es, sin duda, la temporada más indicada para ir*.

Esto vale también para el gran salto del *Mocóná*, en la confluencia del *Pepiri Guazú* con el *Uruguay*. En la actualidad, falta todavía un breve trecho para llegar con comodidad hasta las inmediaciones del salto. Y en este caso, también la mejor época es la estación seca, *pues con el río henchido las aguas pasan por encima del desnivel natural sin que se pueda apreciar más que la presencia de unos rápidos*.

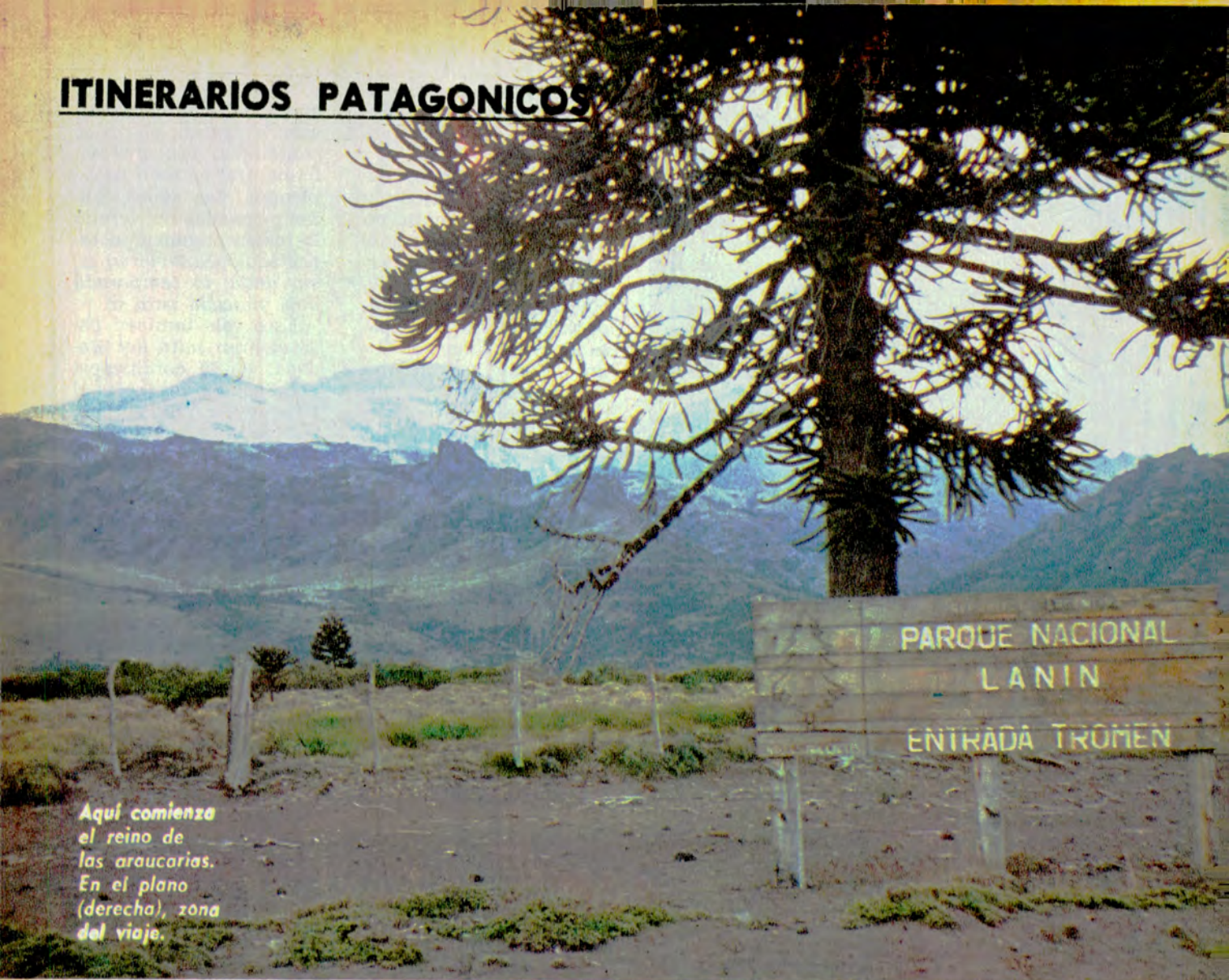
Lo ideal, en una visita a *Misiones*, son estas alternativas: regresar por las rutas nacionales 101 y 14, atravesando *Misiones* por su espina dorsal para eventualmente retornar por *Apóstoles*; o bien cruzar a *Foz de Iguazú*, tomar por el *punto internacional*, llegarse hasta *Asunción* y volver desde allí *vía Encarnación-Posadas* o bien por *Formosa* y el *Chaco*. De esta forma no hay que hacer la ruta 12 dos veces, y se contempla más en el mismo tiempo v. virtualmente, con idéntico gasto.

Decididamente, si se planifica el periplo de esta manera, *bien puede decirse que Misiones es algo más que Cataratas*.

FEDERICO KIRBUS


**GOOD YEAR**  
*La elegida de los campeones*

## ITINERARIOS PATAGONICOS

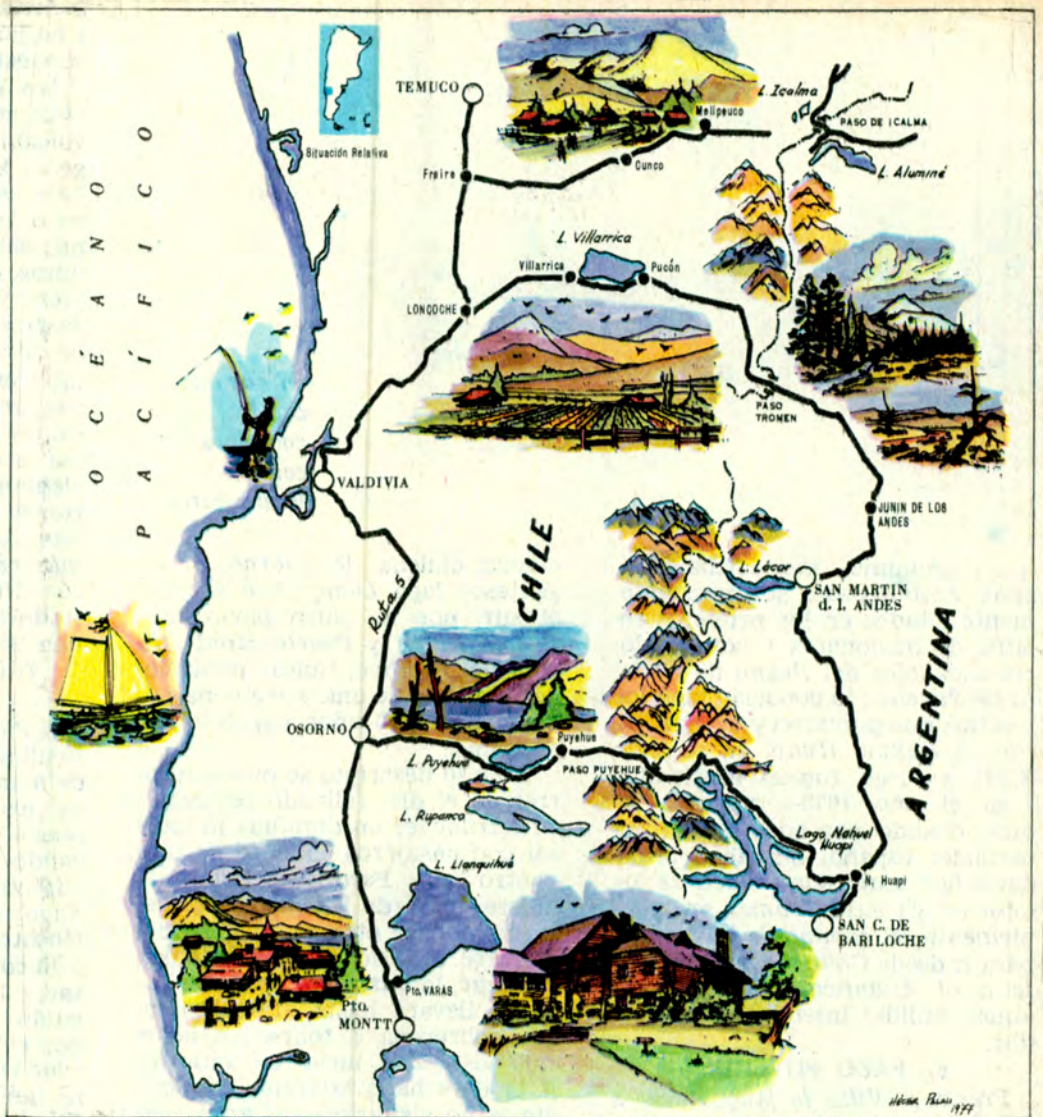


*Aquí comienza  
el reino de  
las araucarias.  
En el plano  
(derecha), zona  
del viaje.*

# EXCURSION A CHILE POR LOS PASOS PUYEHUE Y TROMEN



*La frontera  
con Chile,  
en un  
paisaje de  
araucarias.*



**La región de los lagos ofrece, además de sus bellezas notorias, la posibilidad de cruzar a Chile por pasos cordilleros de reducida altitud, que no presentan, en verano, ninguna dificultad al automovilista. Es posible acceder, por esos "boquetes" andinos al Océano Pacífico, el otro gran mar que baña las costas de nuestro continente.**

CRUZAR la cordillera para conocer los hermosos paisajes del "lado chileno" y a sus simpáticos habitantes, es hoy empresa fácil y no debe ser desaprovechada por quienes planean sus vacaciones anuales en nuestra región lacustre. En verano la cordillera dio siempre paso por múltiples puertas, a lo largo de toda su extensión. Caminos bien trazados y cuidados, motores potentes y buenos frenos facilitan el cruce del macizo andino, pero no le quitan nada de grandiosidad.

En Bariloche vemos llegar, en la temporada veraniega, todos los días turistas chilenos que han cruzado por el *paso Puyehue* con sus pequeños automóviles o sus casas rodantes. También lo hacen por el *paso Tromén*, un poco más arriba, frente a *Junín de los Andes*, cada vez en mayor número. Lamentablemente, poco es lo que los argenti-





En camino,  
con la  
cordillera  
como  
escenografía.

nos retribuimos esas cordiales visitas. Ambos pasos son frecuentemente citados en los primeros relatos de misioneros y colonizadores españoles del *Reyno de Chile*. Al de *Puyehue* lo conocían bien los jesuitas que poblaron y evangelizaron el *Nahuel Huapi* en el siglo XVII y luego fueron asesinados —en el año 1673— por los indios, cuando por encargo del gobernador español buscaban la todavía hoy inubicada *Ciudad de los Césares*. El *passo Tromen* era simplemente “el camino de *Villarrica*” para ir desde Chile al *Río de la Plata* o al *Atlántico*, aún antes de aquel fallido intento evangelizador.

#### EL PASO PUYEHUE

Frente a *Villa la Angostura*, a 100 kilómetros de pintoresco camino desde *Bariloche* está el camino por *Puyehue*, nombre del extinguido volcán que domina esa región chilena. Se sube hasta 1.314 metros sobre el nivel del mar, pero sin caminos de cornisa ni cuevas bravas, con partes de ripio o tierra que podrían —como se proyecta— ser fácilmente pavimentados. Por allí se llega a las *termas* y a los lagos *Puyehue* y *Rupanco* y se encuentran muy buenas *hosterías* y un lujoso hotel de nivel internacional. Más adelante están la

ciudad chilena de *Osorno*, el gigantesco lago *Llanquihué* y hacia el sur, por un buen pavimento, *Puerto Varas* y *Puerto Montt*, ya sobre el *Pacífico*, típicas poblaciones chilenas de una vasta zona poblada hace 120 años por colonias alemanas.

Todo lo descripto se puede recorrer en el día, saliendo temprano de *Bariloche*; un ómnibus lo hace así con pasajeros chilenos de uno y otro lado. Pero el turista que quiere gozar de los nuevos paisajes y conocer otra gente debe demorarse. Y si no quiere volver por *Puyehue*, la *Carretera Panamericana* lo llevará hasta el *Villarrica*, que sobrepasa a todos los lagos chilenos como lugar de veraneo. A la derecha quedarán —si decidimos no visitarlos— el gran lago *Ranco*, con buenos hoteles, campamentos y una isla con ciervos en libertad, y los más pequeños *Reñihue*, *Panguipulli* y *Calafquen*.

#### PUCÓN, EL BALNEARIO JUNTO A UN VOLCÁN

El volcán *Villarrica*, no totalmente extinguido, imponente mole de 2.840 metros, domina el centro turístico más famoso del sur chileno, la ciudad de *Pucón*, en la orilla este del gran lago. *Pucón* es el *Bariloche chileno*, con hoteles de gran categoría, modernos cam-

pamentos, *hosterías*, residenciales y alojamientos para todos los presupuestos.

Las orillas del cristalino *Villarrica* son de suave declive y arena volcánica, agradable de hollar. La gente es feliz: en el lago se baña, hace *yachting*, surf, esquí acuático o remo. En los montes cercanos cabalgatas, paseos. Los pescadores no están ociosos. La “sola pieza”, en la excelente *hostería Rodríguez*, sobre la *avenida Argentina*, la principal de *Pucón*, costaba este último verano 1.600 pesos argentinos. Comer, por día, saldrá un poco menos. En la misma *avenida*, una buena *hostería* alemana tiene precios algo superiores, atención esmerada y clientela selecta. Hay hoteles mucho más caros y otros más económicos. No descubrimos, en cambio, ruidosa diversión nocturna. Es una tranquila villa de veraneo.

#### TROMEN, UN PASO CON HISTORIA

A *Pucón* se llega también sin dificultad desde *Junín de los Andes*, de manera que la misma recorrida de los citados lagos chilenos se puede hacer a la inversa, comenzando por *Villarrica* para salir al sur por *Puyehue* frente a *Villa la Angostura* y cerca de *Bariloche*. Nosotros este año hemos llegado a *Pucón* por *Tromen*, luego de pasar a la vista del nevado y extinguido *Lanín*; y hemos regresado por el de la *laguna de Icalma*, vigilados por otro volcán, el *Llaima*, no tan tranquilo como el anterior. De sus furias de hace 21 años tuvimos impresionantes testimonios. Ambos pasos —*Tromen* e *Icalma*— no son tan “fáciles” como el *Puyehue*, pero tienen distintos atractivos que compensan ampliamente la diferencia.

Partimos a la tardecita de *Junín de los Andes* para cruzarlos y llegar con luz todavía a *Pucón*. El camino de ripio, bien cuidado, abandona pronto el valle. El itinerario lo fijan los montes, severos ante nosotros, y a los que venceremos pacientemente, por sus faldas ondu-

# GOOD YEAR

## La elegida de los campeones



ladas, ayudados casi siempre por pequeños o más grandes cursos de agua que durante siglos han ido buscando, como nosotros, la mejor forma de llegar a alguna parte con esa nieve que baja del monte convertida en bullicioso torrente. Desde la salida circulamos velozmente, sin ver a nadie. Aquí y allí se descubren sendas apenas perceptibles. Una de ellas nos llevará seguramente hasta la cueva, cegada por grandes piedras, donde el cacique *Caillupán* escondió las *yancas de oro* para que no despertaran la codicia del *huinca*. Porque oro hay en toda la región, de uno y otro lado de las altas cumbres. A esa riqueza debe su nombre la ciudad de *Villarrica*, fundada a mediados del siglo XVI. Tanto oro se sacó en ese siglo que en *Osorno* y *Valdivia* se instalaron plazas para su pesaje, según era entonces de rigor. Pero los *araucanos* indómitos, que eran los que trabajaban las minas en las tristemente célebres encomiendas, se organizaron en la gran rebelión de 1554, mataron al valiente *Valdivia*, el Conquistador, y a muchos de sus hombres y los obligaron a retroceder y abandonar, no sólo *Villarrica*, sino también *Osorno*, *Valdivia* y *La Imperial*.

Nosotros seguimos acercándonos al *paso Tromen* mientras contemplamos los lugares que probablemente fueran escenario de sangrientas luchas. El camino no presenta ninguna dificultad. Algunas subidas en segunda, algunos vados superficiales. *La Muela* es una enorme formación rocosa que durante media hora se puede ver desde distintos ángulos. Al dejarla atrás, rápidamente pasamos por el *viejo puesto de Paja* y la moderna construcción contigua. Nos hallamos en plena zona de pesca, ya cerca del serpenteante *Malleo* y del no siempre tranquilo *lago Tromen*. Nadie se acuerda ya de los indómitos *araucanos* al pasar frente a la *estancia Lanco Huan* y a la moderna hostería del mismo nombre. Al *rio Malleo* lo vemos a veces desde arriba, encajonado y turbulento, rodeado de una pampa árida; y poco antes casi hemos tocado sus aguas que corren serenas en un pintoresco valle. Las *araucarias* comienzan a asombrarnos. Una, solitaria, tiene un pequeño altar y un letrero indica: *Pino Santo*. A la derecha dejamos el *Mallín de las Vacas*, ahora un prado con un poco de pasto natural.

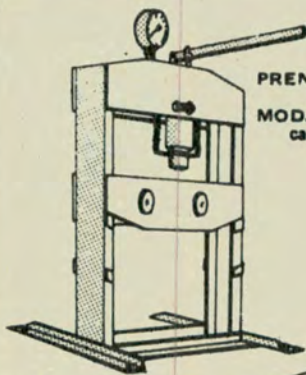
Más adelante, otro río, el *Mamuil Malal*, da su nombre a una estancia, cuyos animales pastan en otro pequeño valle con *álamos*. En seguida más *pinos* y algunas *araucarias* y, a la izquierda en una feliz apertura de las nubes aparece el esquivo *Lanín*, con su cumbre de 3.776 metros siempre nevada. Entramos en el *Parque Nacional Lanín*. Tomamos la obligada foto al pie del gran arco de troncos y del cartel que nos informa que fue creado en 1937 y que tiene 395.000 hectáreas. Por fin, un *bosque de araucarias*. Hay que detenerse y dejarse envolver por el paisaje encantado. No intentaremos describirlo. El que quiera saber cómo es, que vaya, baje del auto, camine

unos pasos y se quede unos minutos callado. Se acordará de esta nota y nos agradecerá el consejo.

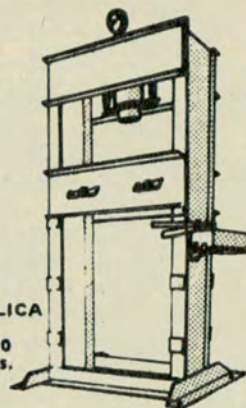
## CHILE

El doble control de las Aduanas de ambos países y el de Gendarmería y Carabineros, respectivamente, son imprescindibles para llegar a *Chile*. Pero todo se hace rápido y sin inconvenientes. Del otro lado, el parque nacional chileno se llama *Villarrica*; los *lagos Quillehué* y *Escondido*, el *rio Lanín*. Hay sólo un corto trecho de dos a tres kilómetros de buen camino angosto, de cornisa, muy bien señalado. Conviene hacerlo de día. El paisaje chileno se muestra totalmente distinto al nuestro.

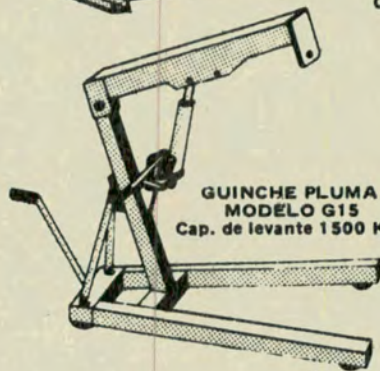
# La FORTALEZA hecha TECNOLOGIA



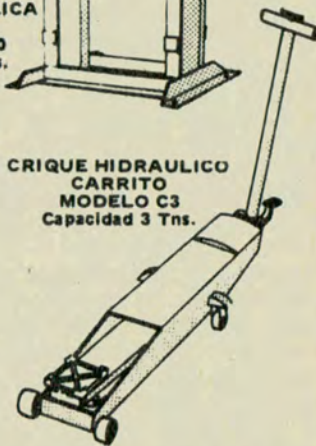
PRENSA HIDRAULICA MANUAL  
MOD. HB15 DE BANCO  
capacidad 15 Tns.



PRENSA HIDRAULICA MANUAL  
MODELO HP40  
Capacidad 40 Tns.



GUINCHE PLUMA  
MODELO G15  
Cap. de levante 1500 Kg.



CRIQUE HIDRAULICO  
CARRITO  
MODELO C3  
Capacidad 3 Tns.

**OFERTA PROMOCIONAL: PRENSAS desde \$ 68.000.-**  
GIROS POSTALES PAGADEROS EN BS. AS.



**STIN-SELEN** IND. y COM

DEPARTAMENTO  
HIDRAULICO

**ESME-TA**

ADMINISTRACION Y VENTAS  
CURAPALIGUE 317 • (1406) CAPITAL FEDERAL • Tel. 632.9104  
FABRICA  
AVELINO DIAZ 2089/93/99 • CAPITAL FEDERAL

## PASO PUYEHUE

### HOJA DE RUTA INFORMAL

- San Carlos de Bariloche
- Nahuel Huapi
- Paso Coihue
- Santa María
- Las Flores
- Huemul
- Puerto Manzano
- Villa La Angostura
- Correntoso
- Lago Espejo
- Río Pireco
- Port. Puyehue

### CHILE

- Río Bonito
- Río Golgol
- Puyehue (población)
- Termas
- Futacullín
- Lago Puyehue
- Entre Lagos
- Coihue
- Salto del Pilmaiquén (a la derecha)
- Las Lumas
- Ruta 5, Panamericana
- Osorno

Comienzan a aparecer casas de madera, con techos a dos aguas, de tejas de madera también. Caballos, poblados, sembradíos. La vida, que estaba ausente desde que salimos de *Junín de los Andes*.

Sin darnos cuenta casi, hemos dejado atrás el *paso Tromen*. En el camino van apareciendo más y más casas y un pintoresco pueblo: *Curarehue*, de típicas casas oscuras en el atardecer lluvioso, sobre una única calle que ocupa un kilómetro de nuestro camino. ¡Qué gusto encontramos en que de nuevo nos ladre un perro fastidioso o nos salude alguien desde la puerta de un bar! El sol ya se ha puesto y la noche avanza rápidamente y sin detenernos seguimos hasta *Pucón*. Allí, en uno de los confortables campamentos ubicamos la carpa en un lindo sitio arbolado, a orillas del *Villarrica*. Enseguida una reconfortante ducha caliente y, por fin, podemos probar el vino

chileno mientras el viento se lleva hacia el lago el humo del asado.

## EL VOLCAN Y EL VALLE

El paso de la *laguna de Icalma* es poco conocido. Los camiones, el ómnibus que une *Zapala* y *Temuco*, *Chile*, y los turistas, prefieren el de *Pino Hachado*, un poco más arriba y más alto también. Nosotros elegimos el de la *laguna de Icalma*, que una vez cruzada la alta cumbre nos dejó en un muy buen camino, cerca ya de *Zapala*.

Para pasar por *Icalma* debemos ir desde *Villarrica* a *Cunco*, que es la ciudad chilena más cerca de la

torrente destructor de lava, cenizas, piedras y troncos.

## EL ESCORIAL

El *escorial* se extiende varios kilómetros. Es negra lava petrificada. Un mar de fuego endurecido en un momento. Ni una piedra podemos llevarnos. Ni la punta de una ola delgada como un dedo. Necesitaríamos una sierra. Sobre la lava endurecida, *líquenes* grises la recubren de espuma. El río, eterno, se abre paso junto a un altísimo paredón de piedras, partido hace miles de años, que muestra en corte transversal las sucesivas capas de su entraña. Regre-



Otra vista del acceso a la zona del Tromen.

frontera. Es un país aparte y *Cunco* es su *Nueva York*, con casas modernas, calle principal y varias transversales pavimentadas.

Más allá de *Cunco*, *Melipeuco*, frente a los *Andes*, último poblado del valle dominado por el *volcán Llaima* de 3.124 metros de altura. Acampamos en las afueras, cerca de la casa de madera de *doña Elvira de Devoto*, señora de bastón y de nobles modales. El lugar se llama *El Escorial*: hace 21 años el *Llaima* entró en actividad y toda la nieve que lo cubría, como ahora, bajó derretida en incontenible

samos hacia *Melipeuco*. En *Icalma*, como en *Tromen*, el verdadero paso, la puerta abierta entre un país y el otro está en territorio chileno, como a una hora de la frontera. De pronto, cuando nuestro espíritu se había quietado y gozábamos del buen paisaje, el camino sinuoso y angosto nos llevó por la ladera de un cerro a otro panorama de desolación. Un río allá abajo, una profunda hondonada, con todas las laderas cubiertas de altísimos troncos negros, erguidos desde Dios sabe cuántos años, cuando un cruel in-



# \* AUXILIO MECANICO

## 83-6041 Y 821-6081

CON 10 Y 20 LINEAS ROTATIVAS

DOS NUMEROS TELEFONICOS LO ACERCAN A LA TRANQUILIDAD Y RAPIDEZ

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

## PASO TROMEN

### HOJA DE RUTA INFORMAL

- Junín de los Andes
- Km 8. Primera subida
- Cerro La Muela
- Buen Camino
- Bajada Puesto de Paja
- Acceso zona de pesca
- Estancia y Hostería Lonco Huan
- Se costea el río Malleo
- Subida
- Primeros pinos
- Zona de pesca
- El Malleo encajonado
- Pino Santo
- Más araucarias
- Mamuil Malal. Estancia, río y álamos
- Plantación de pinos
- Se ve el Lanín
- Buen ripio
- Parque Nacional Lanín
- Araucarias, coihues, lengas y cipreses
- Arroyo El Planchado
- Río Turbio
- Cristo de la Frontera
- Acceso al Lanín
- Gendarmería y Aduana

### CHILE

- Parque Nacional Villarrica
- Río Lanín
- Lago Quillahué
- Lago Escondido
- Camino de cornisa junto al lago
- Camino angosto y de pendiente
- Aduana Puesco y retén de carabineros
- Tenencia Curarehue
- Trancura
- Puala
- Curarehue (pueblo)
- Río Correntoso
- Río Catripulli
- Pueblo Catripulli
- Ríos Cobedaña, Petrohué y Palguín
- Pueblo Amilaco
- Río Pucón
- Pucón
- Lago Villarrica

**Avenida  
Argentina,  
en la  
localidad  
veraniega  
de Pucón.**

**El balneario  
de Pucón,  
a orillas del  
Villarrica,  
notable  
complejo  
turístico.**



ciendo los carbonizó. Un sol radiante hacía más evidente la injusticia. Observamos el duro cuadro mientras dos *huasos* montados apartaban dificultosamente de la ruta a una puntita de novillos que habían llevado a pastar al llano. Después, nuevamente el buen camino entre la selva de *araucarias*, los *pinos* jóvenes que las van reemplazando, las *lengas* y los *cipreses*.

Así llegamos a la *laguna de Icalma*, sereno espejo rodeado de altísimas *araucarias*, con sus frutos grandes como cocos, con miles de piñones. Vuelven a oírse voces y

ahora también frente a una casa solitaria un perro nos ladra alegremente y nos detenemos. Una señora, que acaba de vestirse y peinarse para la ocasión, nos pide, con la mayor educación y simpatía, que le llevemos al correo "esa cartita", para su hija casada que vive en Neuquén. Esa tarde la entregaríamos personalmente. Nos despedimos alegres de *Chile*, contentos de poder, con ese pequeñísimo favor, tener un gesto de amistad para toda esa gente cordial que nos había hecho gratos los días pasados en el país vecino.

FERMIN LUQUE

## UN SERVICIO MAS

**JUNTO A SU AUTOMOVIL  
ASEGURE SU CASA RODANTE**

**SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS  
INFORMESE**



La habilidad artesanal de un operario mediterráneo cristalizó en un artefacto que podría hallar inmediata difusión, tanto entre los cultores del campamentismo como entre otros viajeros necesitados de pernoctar a la vera de la ruta.

UN INGENIOSO operario cordobés —Ernesto Oscar Chiosso, 41, dos hijos—, logró plasmar en realidad una vieja aspiración del automovilista (particularmente turistas, pescadores, cazadores, acampantes): *transformar el coche en un abrigado y cómodo alojamiento nocturno*. Chiosso —trabaja en la sección ensayo de motores de la empresa Renault Argentina, en Santa Isabel—, se puso a experimentar en sus horas libres buscando una solución práctica. Después de muchas tentativas, consiguió materializar sus ideas con habilidad artesanal mediante sencillos dispositivos por él pergeñados y una especie de *carpa adaptable a los automóviles provistos de puerta trasera levadiza (rurales), único tipo de carrocería apto, por razones obvias, para esta prestación*. Hasta entonces, las únicas posibilidades de pernoctar —precarias, por cierto—

las ofrecían los autos dotados de asientos reclinables.

Claro que sólo en caso de extrema necesidad puede recurrirse a ese arbitrio: *es necesario retirar del coche el equipaje o cualquier otro tipo de implementa que se transporte* y el despertar no suele ser placentero, debido a las posturas forzadas a que debe someterse el durmiente. El engendro de Chiosso, por lo contrario, *permite dormir como en una cama* (sin necesidad de encogerse o adoptar posiciones acrobáticas), *a toda la familia, o a un grupo de cazadores, pescadores, etcétera*. En un Renault 6, pongamos por caso, pueden hacerlo *dos personas mayores y dos niños*, mientras que en el R 12 Break hay espacio suficiente para *cinco personas* (dos mayores y tres menores). A esto debe agregarse que los durmientes quedan al reparo de *alimañas y de agentes at-*

## INGENIO CORDOBES

# AUTO-DORMITORIO





mosféricos como la humedad, porque la parte cubierta por la carpa se alza a no menos de cuarenta centímetros del suelo. Otra ventaja consiste en que los viajeros pueden aprovechar directamente todo el confort que brinda el automóvil (calefacción, luz, radio, equipo estéreo). Chiosso nos explicó que aunque empezó trabajando sobre modelos con portón trasero levadizo Renault, ha adaptado su sistema a vehículos de otras fábricas que reúnen esa misma condición, como las rurales de Fiat y Ford, por ejemplo. "Comencé probando con mi propio auto para poder pasar unas vacaciones económicas con mi familia. Me dio un resultado bárbaro. ¿Sabe qué comodidad? Nada de pasarse media hora alisando el piso para levantar la carpa y menos aún tener que cavar como un topo canaletas de drenaje por si llueve." Se entusiasma con su creación y prosigue: "Tampoco es necesario seleccionar el sitio. Con tal de que uno no olvide sacar el coche del camino". Reímos con su ocurrencia y Chiosso se interna en una descripción más minuciosa. Se propuso, antes que nada,

que la solución requiriese materiales que ocupasen poco volumen, cosa de poder llevarlos en el auto con absoluta comodidad todo el año, inclusive para pasar la noche junto al camino en cualquier viaje, no sólo en excursiones prolongadas. La idea, en esencia, es bien simple, como todo lo útil (¿hay muchas cosas tan simples y efectivas como un imperdible o alfiler de gancho?). Se adiciona una pequeña carpa de lona impermeable al portón posterior del coche, haciendo que esta quinta puerta —alzada— le sirva de techo y sostén en el mismo tiempo. Luego, en el caso del Renault 6, deberá quitarse la defensa del caño del paragolpes trasero, desplazando ambas uñas, que se ajustarán en agujeros ya trazados. Para fijar el respaldo del asiento trasero se agregan dos soportes tipo bisagra, con dos tacos de madera destinados a apoyar el respaldo en el suelo y se agrega un tensor-traba entre el respaldo y la bandeja. Por último, entre el asiento y el respaldo trasero se extiende un colchón de poliéster de ocho centímetros de espesor y de un metro de ancho por un metro diez de largo.

La carpa de lona apropiada y los demás accesorios se colocan y fijan mediante veintitrés agujeritos hechos en la puerta posterior con una mecha de dos milímetros y medio. La operación íntegra no demanda más de cinco minutos.

Con el objeto de que no se desprenda olor de nafta, Chiosso agregó dos sostenes que mantienen inmóvil el auto, impidiendo que se agite el combustible en el interior del tanque. Por otra parte, el dormitorio así integrado, cuenta con excelente ventilación: las entradas de aire correspondientes a las ventanillas del automóvil y una posterior, de tul, cosida a la tela de la carpa.

Para el R 12 Breack y otros coches de ese tipo con el asiento posterior rebatible hacia adelante, el inventor ideó una variante: la prolongación del piso del auto se hace sobre una plataforma de quita y pon, apoyada sobre soportes similares a los de las casas rodantes. Además, aclara Chiosso, cuando se desarma la carpa, esta plataforma se coloca a modo de tapa del compartimiento posterior de la rural, cerrándolo como si fuese un baúl.



La plataforma posterior se lleva a modo de tapa de baúl.

Sobre ella va la carpa ampliando el "dormitorio".

Fijada al suelo, prolonga el piso del coche.



**TAPAUTO**  
M R *Bruno*

PAT. Nº 181655  
Y COMO TAPAUTO BRUNO  
NO HAY NINGUNO

ventilación  
Integral



SEGURO  
ANTI-RUIDO

En tela de algodón plastificado  
PROCESO MULTIFLEX  
100 x 100 impermeable

**CENTRAL  
LONERA**

UNICA DIRECCION  
BME. MITRE 2771  
T.E.: 87-8481/9688  
Estac. gratis Bmé. Mitre 2550

# HAY QUIENES SE INTERESAN POR EL VALOR DE SU COCHE...



## ...claro que no todos con la misma intención

EL  
**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**  
LE OFRECE

### **EL "SEGURO" MAS SEGURO PARA SU AUTOMOTOR**

Y TAMBIEN EL MAS COMPLETO, ECONOMICO Y FACIL DE PAGAR. ANALICE ESTAS VENTAJAS: ACTUALIZACION PERMANENTE DEL VALOR DE SU UNIDAD • AGILIDAD EN LA TRAMITACION • COBERTURA TOTAL DE CUALQUIER RIESGO Y EN CUALQUIER LUGAR • POSIBILIDADES DE PAGO EN SEIS CUOTAS BIMESTRALES, Y EN DISTINTAS DEPENDENCIAS, PARA SU COMODIDAD.

SU AUTOMOVIL CONSTITUYE UN VALIOSO CAPITAL, LOGRADO POSIBLEMENTE CON GRAN ESFUERZO. NO DEJE QUE SE ESFUME EN UN INSTANTE POR DESCUIDO ¡ASEGURELO!

**POLIZA 1:** ROBO, INCENDIO, DESTRUCCION TOTAL, DAÑOS A TERCEROS.

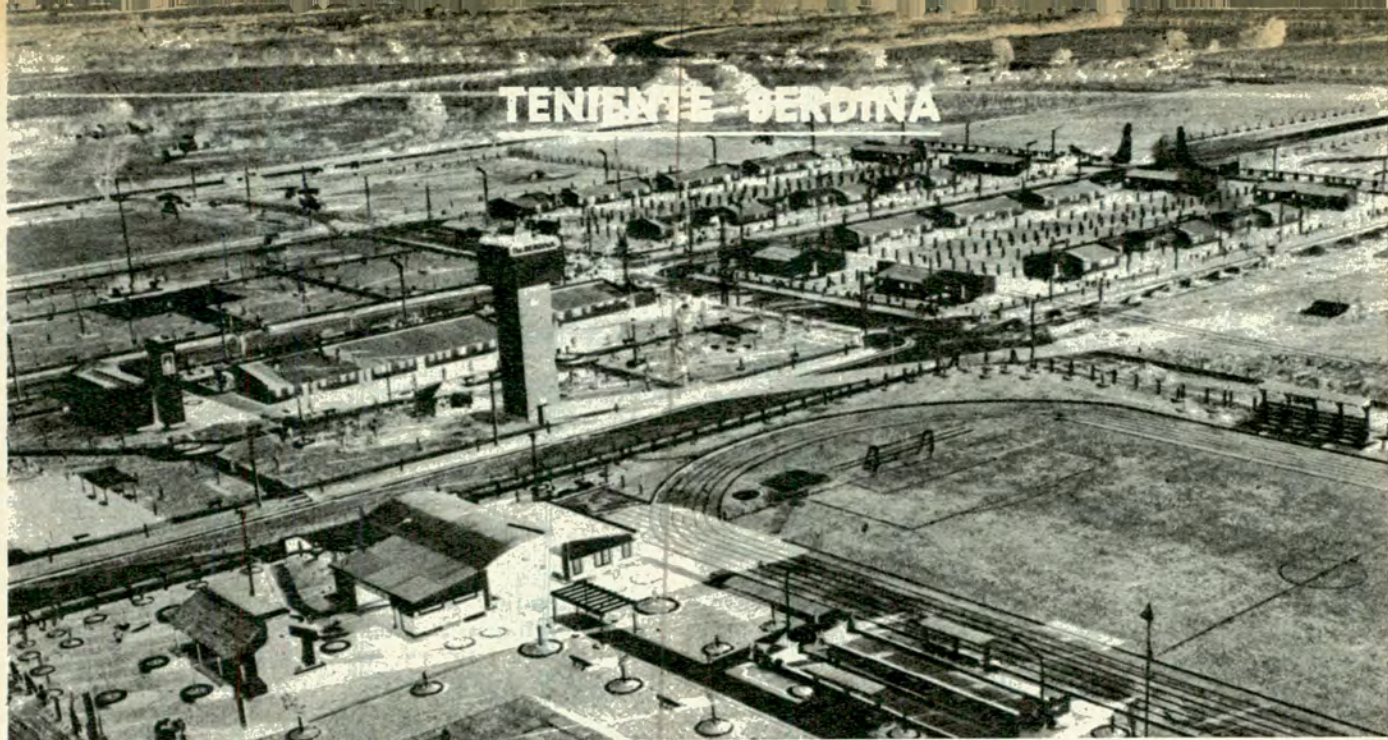
**POLIZA 2:** CONTRA TODO RIESGO

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO

Servicio de Previsión para Socios



TENIENTE BERDINA



# UN PUEBLO QUE BROTO DEL ACONQUIJA

EL 18 de junio último, el presidente de la Nación, teniente general Jorge Rafael Videla, acompañado por el comandante del III Cuerpo de Ejército, general Luciano Benjamín Menéndez, y el gobernador de Tucumán y comandante de la V Brigada de Infantería, general Antonio Domingo Bussi, inauguró en esa provincia, el pueblo Teniente Berdina.

La ceremonia tuvo significativa trascendencia, ya que concretaba parte de un plan elaborado por la Comisión Ad-Hoc de Re-Ubicación Rural, organismo creado por Decreto 2539/3 del 1º de setiembre de 1976 para plasmar una idea del gobernador de la provincia: "La fundación de cuatro pueblos en el distrito administrativo de Monteros, con la intención de reubicar en ellos a las poblaciones dispersas al pie de la montaña", en una zona donde

**Una experiencia comunitaria inédita tiene como escenario el paisaje rural tucumano: Teniente Berdina es la primera de cuatro poblaciones diseñadas para cambiar el rostro de un rincón de la histórica provincia.**

se desarrollaron acciones militares de gran importancia en la lucha antisubversiva.

Los cuatro pueblos de referencia —a los que se les dio el nombre de otros tantos militares caídos en acción de guerra: Teniente Berdina, Capitán Cáceres, Sargento Moya y Soldado Maldonado— fueron proyectados por el Instituto Provincial de Vivienda y Desarrollo Urbano, dependiente de la Secretaría de Estado de Bienestar Social, cuya dirección ejerce el arquitecto Augusto A. M. González

Navarro con carácter de interventor.

## CON PRISA Y SIN PAUSA

La construcción de Teniente Berdina se inició el 24 de setiembre de 1976 al pie de las serranías del Aconquiya (montaña de 5.550 metros de altura), al oeste de la ruta nacional número 38. Pudo ser levantado gracias al esfuerzo conjunto de organismos oficiales especializados, el Ejército, instituciones privadas, y de los futuros pobladores, quienes

se dedicaron a transformar la zona de Caspinchango, nombre que proviene de un río y de un ingenio azucarero que funcionó allí hace muchos años.

En la ceremonia de inauguración, una hermana y un hermano del Teniente Berdina presenciaron la entrega de los títulos precarios de posesión que hizo el general Videla a sus adjudicatarios.

## UN PUEBLO PREPARADO PARA CRECER

Teniente Berdina cuenta con setenta casas de dos y tres dormitorios (se ha previsto su posible ampliación con los requerimientos de la familia), con todos los servicios comunitarios modernos en funcionamiento. Su escuela —la nacional número 361—, cuya dirección ejerce la señora Norma del Valle

Silva de Prado, cuenta con aulas ventiladas y limpias y con una población escolar de 115 alumnos, a quienes imparten enseñanza primaria cinco maestras. En la actualidad, residen en el nuevo pueblo 35 familias, número que aumentará a medida que se entreguen los títulos de posesión a los nuevos adjudicatarios. Cabe destacar que los habitantes de las viviendas recién inauguradas tienen la posibilidad de acceder a la propiedad definitiva de éstas mediante un crédito a cincuenta años, a amortizar en cuotas mensuales equivalentes al 10 por ciento de los ingresos del grupo familiar (3.000 a 4.000 pesos). Posee un centro médico que cuenta con los elementos necesarios para la atención de los 280 habitantes del pueblo y también de los pobladores de zonas aledañas. Está a cargo de los sub-



Una vista del pueblo, en el que habitan ya varias familias.

tenientes médicos Efraín Lofredo y Omar Baldo, ambos cordobeses. Cumple fundamentalmente una labor asistencial, tareas de vacunación, control de embarazos y partos, y atiende en la actualidad un promedio de 2.500 personas por mes.

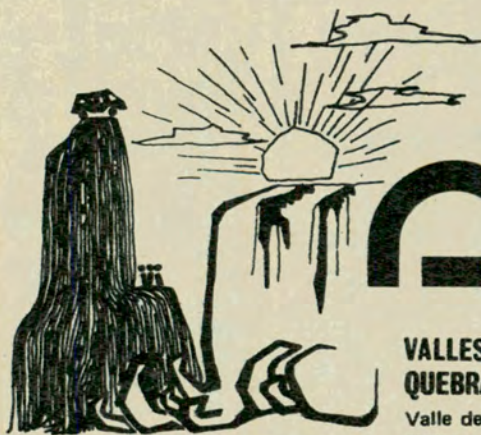
Anecdóticamente informamos que el 21 de abril último, del primer

parto atendido allí, nació una niña, a la cual se le dio el nombre de Claudia Mercedes Berdina Montiveros en homenaje al militar caído, por ser la primera persona oriunda del nuevo pueblo.

Tiene también una hermosa capilla puesta bajo la advocación de Nuestra Señora de la Merced y que es atendida

por el presbítero Juan Carlos San Nicolás, un Centro Cívico en el que funciona las oficinas de la Comuna, biblioteca (con televisor), juzgado de paz, comisaría, etcétera.

Posee, además, un complejo deportivo con modernas instalaciones: cancha de fútbol, vóleybol, baby fútbol, bochas y otras, construidas con



# CONOZCA LA ARGENTINA



SERVICIO PARA SOCIOS  
**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

AV. DEL LIBERTADOR 1850  
BUENOS AIRES

Ent. sin fines de lucro  
DNST Leg. 0076

## VALLES, CUESTAS Y QUEBRADAS

Valle de la Luna - Chilecito - Belén - Catamarca y La Rioja.

## VALLES CALCHAQUIES

Tucumán - Tafí del Valle - Cafayate - Salta - Jujuy - Quebrada de Humahuaca.

## CIRCUITO DEL CONDOR HUASI

Merlo - Valle de la Luna - San Juan - Calingasta - Chacras de Coria - Mendoza - Cristo Redentor - San Rafael - El Nihuil.

## IGUAZU

Santa Fe - Corrientes - Posadas - Ruinas Jesuíticas de San Ignacio - Cataratas del Iguazú - Visitas a Foz de Iguazú y Pto. Stroessner - Paso de los Libres - Concordia - Túnel Subfluvial.

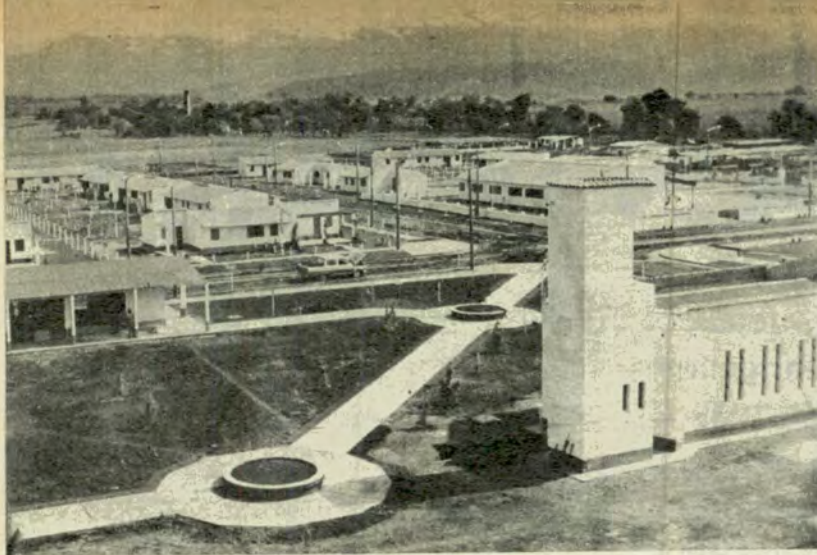
## SENDEROS DE TRADICION

Catamarca - Tucumán - Rosario de la Frontera - Parque Nacional "El Rey" - Jujuy - Quebrada de Humahuaca - Salta - Cachi - Cafayate - Amaichá del Valle - Termas de Río Hondo - Santiago del Estero.

SALIDAS. DE AGOSTO A NOVIEMBRE COSTO: DESDE \$ 59.500.-

# PLANES DE PAGO HASTA 18 CUOTAS





*Otra toma, con el Centro Cívico en primer plano, a la derecha.*

amplios espacios intermedios y dotado de teléfono y televisor.

Una cooperativa de consumo provista de artículos de ramos generales —almacén, carnicería, tienda, panadería— provee a la población de los mencionados elementos a precios normales impidiéndose, así, las alzas de precios en que incurrieron en el pasado los comerciantes lugareños, con el argumento de las dificultades de acceso y transporte de las mercaderías. Esta cooperativa es administrada por los pobladores y ya ha instalado una sucursal en la localidad de Tres Ceviles (depende del Instituto Provincial de Acción Cooperativa y registra una venta diaria de 20.000 pesos).

La vigilancia del pueblo está a cargo de la policía provincial y del Ejército. En la torre donde se levantó el tanque de agua para el pueblo se ha instalado un puesto de observación desde el que se abarca y controla todo el ejido y la zona circunvecina.

Se han instalado, asimismo, una estafeta postal y una cabina telefónica que, utilizando la central de Famallá, permite a la población comunicarse con cualquier lugar de la provincia.

Su red eléctrica de alta y baja tensión, sus

servicios regulares de ómnibus y sus accesos carreteros, le aseguran, igualmente, las posibilidades que brinda la tecnología de hoy y una fluida comunicación con el resto del territorio provincial.

Un horno de ladrillos y una fábrica de bloques de cemento instalados en el nuevo pueblo permitirán, a quienes lo deseen, hacer las ampliaciones que sus viviendas pudieran requerir en el futuro.

Se tiene prevista, además, la instalación de una fábrica de aceite de palta y se inició ya la enseñanza a la población femenina de la confección de bolsas de fibras sintéticas para azúcar, para lo cual una empresa privada instituyó becas. Una vez cumplido el período de aprendizaje, la misma empresa proveerá la materia prima y adquirirá el producto elaborado.

En la construcción de este nuevo pueblo intervinieron alrededor de 450 personas, un delegado técnico, un jefe de destacamento, sesenta soldados, trescientos obreros, personal de Viabilidad Nacional y de otras reparticiones nacionales y provinciales que colaboraron en la tarea.

Cabe agregar que en todo este proceso se utilizó hasta la finalización

de la obra sólo un 5% de mano de obra especializada, pues los restantes trabajos estuvieron a cargo de los pobladores de la zona.

El proyecto del organismo que planificó la construcción de estos cuatro pueblos contempla el trazado de un camino pavimentado que partiendo de Las Bandéritas unirá los nuevos

núcleos urbanos. Para ello será necesario construir puentes sobre los ríos Caspinchango, Zerde, Los Sosa, arroyo Seco, Mandolo, arroyo El Tejar, Pueblo Viejo y Seco. Caminos transversales unirán a Soldado Maldonado, Capitán Cáceres y Sargento Moya con la ruta nacional 38.

Probablemente a la aparición de esta revista estarán terminados los trabajos para habilitar los cuatro pueblos nuevos de Tucumán. Hasta el presente sólo ha sido inaugurado Teniente Berdina. Pero este hecho constituye una espléndida y reconfortante realidad que pudo concretarse gracias al esfuerzo y el sentido patriótico y desinteresado con que fue planteado y realizado y, sobre todo, porque esfuerzo y patriotismo estuvieron asistidos por una absoluta confianza en el porvenir de la Nación. ●

## SUGERENCIAS...

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

### para su IKA RENAULT

amplio surtido en REPUESTOS ENCENDIDO CHAPAS - ACCESORIOS stock permanente ENVIOS AL INTERIOR **WAR-CAR** WARNES 1101/05 TEL. 55-8223

### REPUESTOS

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

 **AUTORRADIO**  
**Motorvox**  
PARLANTES • ANTENAS  
ALARMA ANTIRROBO • BAFLES  
BRASIL 472 - CAPITAL  
TEL. 26-5580



**CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.**  
SERVICIO APROBADO **RENAULT**  
ES PARA GENTE APURADA... Y EXIGENTE...

Es experiencia probada en el MANTENIMIENTO DE SU RENAULT o TORINO Es distinto porque entrega las reparaciones "EN HORAS" y con garantía escrita.  
Adherida a Diners Club. PLAN 3 PAGOS  
Master Club • Londoncard • Credibono  
Crédito Universal • Argencard • Credicaja.  
Salta 1160 y 1325 - 23-8913/5673

**PROTEJA LOS GUARDABARROS DE SU COCHE COLOQUE**

**GUARDAPLAST**  
LEGITIMO

NO SE DEJE CONFUNDIR EXIJA EL LEGITIMO **GUARDAPLAST** EN SU ZONA HAY UN COLOCADOR INFORMES: 750-5682/5483 - 7 a 15 Hs.

Cap. y Gran Bs. As. desde \$ 10.800

# ALAS PARA

NO ES CONCEBIBLE la existencia de una nación poderosa con regiones paupérrimas. Recordemos que Chesterton, con su precisión habitual, dijo que "ninguna cadena es más fuerte que el más débil de sus eslabones".

Ciertamente. No se puede pensar en una nación económica y políticamente unida y fuerte si enormes extensiones de su territorio se hallan abandonadas a su destino y sus pobladores alejados de todos los bienes de la civilización, que como es natural, se concentran en los lugares más poblados.

Este fue —creemos— el pensamiento que guió e instó, hace poco menos de cuarente años, a un puñado de hombres del entonces denominado *Comando de Aviación*, a lanzarse —con una visión integral e integradora de la realidad del país— a cimentar una de las infraestructuras que más han contribuido al progreso general de la Nación: la creación de servicios aéreos dirigidos a regiones hacia las cuales, por razones de diversa índole, la iniciativa privada no había dirigido su atención.

Se trataba, en síntesis, de recuperar, con unitivo concepto de país, aisladas zonas marginales potencialmente con las mejores perspectivas, pero hasta donde no llegaba el radio de acción, el apoyo fecundante del poder central. Con esa idea inspiradora, el *Comando de Aviación* dispuso en 1939 que se realizaran vuelos hacia la *región Sudoeste* de nuestro territorio, para estudiar, en la práctica, la

58 autoclub

Desde sus  
ya lejanos  
orígenes  
—en el año 1939—  
esta empresa  
pionera de la  
aviación argentina  
despliega una  
acción constante y  
eficaz de integración,  
creando servicios  
que permitieron  
rescatar de su  
aislamiento a  
poblaciones hasta  
entonces  
marginadas,  
particularmente en  
las soledades  
patagónicas.

posibilidad de establecer una línea regular de transporte de pasajeros y correspondencia. Era una de las maneras posibles de superar distancias que actuaban como barreras de contención para su desarrollo o desenvolvimiento.

De esa decisión del *Comando de Aviación* nació la *Línea Aérea Sud Oeste* —LASO—, que fue la pionera con carácter de línea estatal y comenzó su actividad dirigida por el entonces denominado *Grupo de Observación N° 1*. Después de varios meses de atenta experimentación y recopilación de datos que permitieron

considerar que se estaba en posesión de elementos de juicio que avalaban plenamente el proyecto, se solicitó la oficialización del servicio de referencia. A tal solicitud respondió el Gobierno de la Nación con el decreto N° 67.777, del 19 de julio de 1940, por el que se autorizó el establecimiento de una línea para transporte de pasajeros entre *El Palomar* y *Esquel*, con escalas en *Santa Rosa*, *Neuquén* y *San Carlos de Bariloche*. LASO realizó su primer vuelo el 4 de setiembre de 1940, con una máquina *Junkers JU-52*.

Se enfrentaba así, un



# EL DESARROLLO



Un avión  
Fokker F-27  
a turbohélice  
(44 plazas)  
de los que  
cumplen el  
servicio  
regular  
Comodoro  
Rivadavia-  
Puerto Stanley.



Modelo del  
primer avión  
usado por  
LASO: un  
Junkers JU-52.

verdadero desafío. Sólo fue necesario que un grupo de hombres del aire con imaginación y voluntad comprendieran que convivencia quiere decir compartir bienes, servicios y experiencias con *todo el pueblo de la Nación* y no solamente con el que reside en los grandes centros urbanos. De este modo y por esta acción de la *Fuerza Aérea, la Patagonia*, región que hoy constituye un polo de atracción turística de primera magnitud, iniciaba su etapa más fecunda, la que habría de afirmarse con el tiempo hasta ponerla en marcha hacia un seguro porvenir de grandeza.

## HACIA EL NORDESTE

La *Agrupación Transporte*, creada en 1941, tomó a su cargo la dirección y administración de LASO y en 1943 inició la etapa de experimentación para concretar la instalación de una nueva línea aérea hacia el *Nordeste* —LANE—, entre *El Palomar* y las *Cataratas del Iguazú*. El primer vuelo de reconocimiento por la ruta prevista para LANE se cumplió el 6 de setiembre de 1943 y el 20 del mismo mes el Gobierno de la Nación dictó el decreto N° 9.235, por el que se aprobaba el establecimiento del servicio, que comenzó a prestarse regularmente el 6 de enero de 1944, con escalas en *Colonia Yerúa, Monte Caseros* y *Posadas*. y prolongado después, en ocasión de una visita que efectuó el presidente de la vecina República, hasta *Asunción del Paraguay*.

La demanda de pasa-

jes y el volumen de la correspondencia y carga transportada hicieron evidente la necesidad de ampliar las actividades de LANE. Por esta razón, por iniciativa de la Secretaría de Aeronáutica, se implantó un servicio entre *Buenos Aires* y *Posadas* en 1945 y se dispuso la prolongación de LANE hasta *Clorinda*, en la provincia de *Formosa*, con escala en *Resistencia*.

Lo referido hasta aquí es parte de la historia de la acción pionera desarrollada por la *Fuerza Aérea Argentina*. Una consideración actual de esa acción nos permitirá comprobar que varias de las líneas aéreas que hemos mencionado en el curso de esta nota fueron levantadas y suplantadas por líneas de empresas privadas. Esta realidad comprobable constituye, justamente, uno de los timbres de honor de la *Fuerza Aérea*, ya que es una prueba palmaria de que aquella labor pionera fue cumplida a la perfección y que "atrajo a la actividad privada" a esas zonas en otros tiempos consideradas marginales y no rentables y que, merced al esfuerzo desarrollado por LASO y LANE, habían dejado ya de serlo.

El movimiento creciente de los servicios aerocomerciales de estas líneas impulsó a la *Fuerza Aérea* a proyectar su reorganización mediante la unificación de ambas líneas, bajo la denominación común de LADE —*Líneas Aéreas del Estado*—, concretada el 20 de octubre de 1945.



**Inauguración del aeródromo El Maitén, Chubut, el 15 de febrero de 1969. La máquina es un Twin Otter para 17 pasajeros.**

Desde entonces LADE, organismo de carácter militar, prosigue su función de servicio público de fomento en zonas que necesitan afianzar una vinculación constante, fluida y ágil con los grandes centros urbanos y lo hace con la colaboración de personal navegante y técnico y material de vuelo de la Fuerza Aérea.

Los objetivos de LADE poco se diferencia-

ron de los que dieron el rumbo a la acción de las dos empresas que la constituyeron: LASO y LANE y continuó operando con servicios aerocomerciales de fomento que centralizó en la Patagonia, siempre con el propósito de lograr una efectiva integración de las poblaciones aisladas de nuestra dilatada zona sur con el resto del país.

Cumpliendo tal finali-

dad las máquinas de LADE llegan en servicios regulares a: Alto Río Senguerr, San Carlos de Bariloche, El Bolsón, El Maitén, Esquel, Gobernador Gregores, José de San Martín, El Calafate, Perito Moreno, Puerto Deseado, Río Grande, Río Mayo, Río Turbio, Puerto Santa Cruz, San Julián, Trelew, Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Chapelco, Zapala, Cuatral-Có, Neuquén, Viedma, Copahue, Bahía Blanca, Tandil, Mar del Plata, La Plata y Sierra Grande, conectando a varias de ellas directamente con el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery.

#### SERVICIOS A MALVINAS

Tras un período de consultas entre el gobierno argentino y el de Gran Bretaña se acordó adoptar algunas medidas en la seguridad de que podían contribuir favorablemente a la ansiada solución definitiva en el caso de las islas Malvinas. Una de ellas fue establecer un servicio aéreo regular de transporte entre el territorio continental argentino y la capital del archipiélago, el que quedó a cargo del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, por intermedio de Líneas Aéreas del Estado (LADE).

El primer servicio aéreo regular entre Como-

doro Rivadavia y Puerto Stanley se realizó el 12 de enero de 1972. Se utilizaron aviones anfíbios Albatros, con una frecuencia de dos servicios por mes. Pero a partir del 15 de noviembre del mismo año, luego que la Fuerza Aérea construyó, con placas metálicas, una pista provisoria de 800 metros de largo por 30 de ancho —el 10 de octubre pasado se inauguró su prolongación hasta los 1.200 metros, con lo cual pueden descender allí aviones a reacción— máquinas Fokker F-27 cumplen un servicio semanal entre Comodoro Rivadavia y Puerto Stanley, localidad isleña en la que LADE abrió una agencia. Asimismo se tiene prevista la realización de vuelos especiales para cuando la demanda de pasajes sobrepase la cantidad de asientos con la que se cuenta.

En síntesis: Líneas Aéreas del Estado —LADE— es el brazo ejecutor de la tarea que se ha impuesto la Fuerza Aérea: integrar de modo definitivo a la Patagonia con el resto del país.

Esta vasta región argentina con enormes recursos naturales: petróleo, aluminio, hierro, carbón, carne, lanas y energía eléctrica —prioridades fundamentales para el progreso de la Nación— justifica el esfuerzo que con tanta responsabilidad como eficiencia realiza la Fuerza Aérea, esfuerzo que, además, constituye el mejor modo de afirmar nuestra soberanía y de defender económica, política y culturalmente nuestras fronteras del sur, necesidad incontestable aún hoy, si pensamos que en la Patagonia, que ocupa un tercio de todo el territorio nacional, se asienta actualmente, menos del cinco por ciento de la población del país.

J. D. G.

# beneficiarse

CON LOS  
DESCUENTOS QUE LE  
BRINDAN LOS  
COMERCIOS QUE INTEGRAN  
EL PLAN ACA

PRESENTE SU CARNET CON LAS CUOTAS  
SOCIALES AL DIA EN LOS LUGARES  
QUE EXHIBEN ESTA CALCOMANIA



SOLICITE NOMINA SIN CARGO EN  
CASA CENTRAL O EN CUALQUIERA  
DE SUS DEPENDENCIAS

F 548

"INGENIERO GUILLERMO NICASIO JUAREZ Y LOS PARAJES DEL OESTE DE FORMOSA", por María Irma Torres. Edic. Tiempo de Hoy, 168 págs.

Ha sido distribuido este libro cuya autora es oriunda del pueblo que da nombre al volumen, en el cual es maestra de grado y vicedirectora de la Escuela Nacional N° 24.

Tomando como base un riguroso "esquema de organización de trabajo", la autora de esta obra —que excede los límites de lo que podríamos llamar una "monografía"— ha reunido importantes investigaciones sobre el aspecto físico del lugar: clima, suelo, lluvias, vegetación, fauna y flora; el económico: obrajes, ganadería, agricultura y comercio; los aspectos humanos: población, usos y costumbres, alimentación, vestido, vivienda, creencias, educa-

ción, cultura, sanidad; y finalmente, el pueblo propiamente dicho: la fundación, el crecimiento, el estado actual, las actividades organizadas y el futuro. Como el "esquema de trabajo" se cumplió exhaustivamente, el resultado ha sido un relevamiento completo de la realidad, física, espiritual, histórica, económica, etcétera, de esa localidad y su zona de influencia. En resumen: se trata de una obra ejemplar que ojalá encuentre imitadores en otras zonas del país tan necesitadas de que sus hijos vuelvan hacia ellas sus miradas y procuren, con generosa actitud, recuperar el pasado y afianzar y esclarecer el presente de sus pueblos.

"APRENDA AJEDREZ", por Luciano W. Cámara. Edit. Fontis, 204 págs., Buenos Aires.

Que un libro destinado a la enseñanza del ajedrez alcance cinco ediciones no es cosa frecuente. Lo ha logrado Luciano W. Cámara —primer premio internacional 1961 de finales artísticos, maestro de la Federación Metropolitana de Ajedrez, árbitro internacional, columnista de "La Prensa"— con esta obra que se ha convertido en un clásico de la especialidad. El volumen incluye ahora el Reglamento Internacional, actualizado a 1977, lo que amplía todavía más su espectro de lectores. Quizá ningún juicio sobre esta obra sea más ilus-

trativo y exacto que el del Gran Maestro Internacional Miguel Najdorf: "Después de leer este libro —dijo— no cabe dudar de que el progreso de la didáctica ha llegado también al ajedrez. Aquí lo difícil se vuelve fácil. Su autor posee la rara capacidad de transmitir conocimientos, sabe enseñar, conoce la forma de despertar interés y de guiar por el espinoso camino del aprendizaje al principiante. Este es enfrentado con la técnica ajedrecística y la forma de enfocar su estudio con el fin de aprovechar de la mejor manera el movimiento de las piezas".

## LIBROS RECIBIDOS

"FUNDACION: Ciencia Ficción y Fantasía". Nueva Dimensión Extra. Isaac Asimov.

"REVISTA NUEVA DIMENSION". Editorial Dronte Argentina. Mayo 1975.

"INTRODUCCION A LA ORATORIA MODERNA", Carlos Alberto Loprete. Editorial Plus Ultra. Año 1975.

"SAN MARTIN", Miguel Angel Speroni. Editorial Plus Ultra. Año 1975.

"FELIPE VARELA", Raúl Bazán - Gaspar H. Guzmán, Gerardo Pérez Fuentes - Ramón R. Olmos. Editorial Plus Ultra. Año 1976.

"ACUPUNTURA", Dr. Wang. Editorial Glem S. A. Año 1975.

"COMUNICACION MODERNA DE DATOS", William P. Davenport. Ediciones Glem S. A. Año 1974.

"REPARACION BASICA DE ARTEFACTOS DOMESTICOS", Cliff Power. Ediciones Glem S. A. Año 1974.

"DICCIONARIO DE REGIONALISMOS DE SALTA", José Vicente Solá. Editorial Plus Ultra. Año 1976.

"CURSO COMPLETO DE AIRE ACONDICIONADO", Gerald Schweitzer - A. Ebelmig. Ediciones Glem S. A. Año 1974.



Para su  
comodidad  
estamos en

**HARRIS**

FLORIDA 877 - C.F.

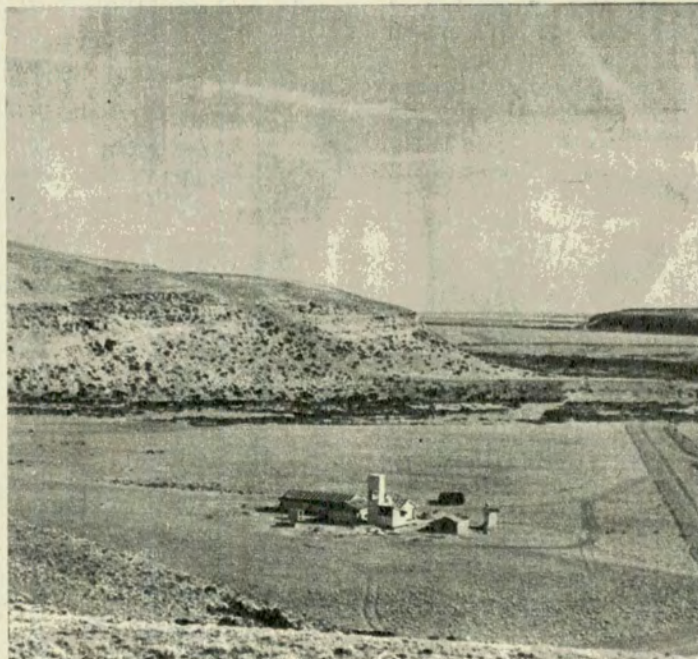
ubicada en el tercer piso funciona una oficina de la Entidad donde sus asociados pueden: EFECTUAR PAGOS DE CUOTAS SOCIALES Y SEGURO DE AUTOMOTORES (Póliza 1 y 2), ADQUIRIR VALES DE NAFTA A.C.A., CHEQUES DE VIAJERO A.C.A. E INFORMARSE SOBRE OTROS SERVICIOS.

ESTA ES OTRA FORMA DE PONER EL  
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO  
BIEN A SU ALCANCE!

## 1957-1977

# VEINTE FECUNDOS

Dos décadas después de hacerse cargo del ACA la actual conducción, la Entidad ha crecido en forma insospechada: la continua expansión servicial, como la acción desarrollada en los órdenes nacional e internacional, la ubican en lugar preeminente entre sus similares del mundo.



La Estación de Servicio de Tres Lagos Pcia. de S. Cruz.



En el barrio de Flores la

El pasado debe ser considerado siempre con la mayor atención. Diríamos que con respeto. Si malo, para someterlo a una nueva valoración y definir en él lo que no conviene repetir, convirtiéndolo en punto de partida para un nuevo rumbo, con las debidas rectificaciones en la marcha. Si bueno, para tomarlo como ejemplo a seguir, como base para la acción a desarrollar, como fundamento válido sobre el que se alza la comprobable realidad del presente y nuestra fe y esperanza en el porvenir. Para ello sólo se requiere objetividad y honestidad de juicio en la tarea de revaloración serena.

Caben estas reflexiones ahora que vamos a reseñar sucintamente la labor cumplida por la Institución a lo lar-

go de dos décadas, es decir, desde 1957, cuando fue recibida por las autoridades elegidas ese año, de manos de la Intervención que la dirigió desde 1956 y que, debido a la limitación de sus facultades y a la brevedad de su gestión, poco pudo hacer para mejorar la evolución patrimonial de la Entidad.

Son dos décadas de una Institución que a lo largo de sus 73 años de existencia vivió etapas prósperas y de desaliento, porque su historia, tejida con trabajo, ideales, anhelos, voluntad y fe, conoció —como toda empresa humana— la tristeza de los reveses y la alegría de los triunfos.



## SEGUROS DE AUTOMOTORES

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

**HORARIO PARA ATENCION DE SINIESTROS**

**AVELLANEDA** AV. MITRE Y 9 DE JULIO 12 a 18  
**ROCAMORA** ROCAMORA Y PRINGLES C.F. 8 a 18  
**FLORES** AV. RIVADAVIA 7530 C.F. 8 a 18

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

# AÑOS



Institución levantó esta monumental Estación de Servicio.

El Automóvil Club Argentino tenía, en diciembre de 1957, un total de 88.748 asociados. Hoy son alrededor de 700.000.

La diferencia que surge de estas cifras puede —y tal vez debe— ser considerada, en una visión de conjunto, como el resultado de la pasión constructiva con que se trabajó durante las dos décadas a que nos estamos refiriendo. Preferiríamos que el lector las valorara como una demostración palmaria de que se ha trabajado con esfuerzo continuado, tesonero, en una acción coherente y que sólo así, con sentido federal, en armónica expansión, se pudo construir una infraestructura servicial que se extiende hacia los cuatro puntos cardinales del país y que

se proyecta como la mayor de América latina y una de las más importantes del mundo.

La grandeza de la Institución no deriva en forma directa del número de socios, pero no cabe ninguna duda de que ésta es una consecuencia de la calidad e importancia de los servicios que ella ofrece. Entre estos últimos, y sumados a las prestaciones habituales a la masa societaria, las obras de infraestructura turística, la contribución al desarrollo de diversas regiones del país, los convenios bilaterales con organismos oficiales y privados, son otros tantos eslabones de una larga cadena de hechos destinados al fomento del turismo y el automovilismo en general, con el consecuente beneficio para la Nación toda.

En la última mitad del período que se considera —1957 a 1977—, bajo la gestión encabezada por el doctor César C. Carman, se concluía, en 1967, el edificio de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito —que había sido fundada en 1962— (sobre un predio cedido por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) y se inauguraba la Escuela de Mecánica y Capacitación: claros indicios de una preocupación docente, formativa de automovilistas capacitados para un buen desempeño, tanto en la conducción de vehículos automotores como en el conocimiento del aspecto mecánico de los mismos; pero, por sobre todo, personas capaces de asumir en la vía pública un alto y permanente sentido de la responsabilidad. Al año siguiente se inaugura el Servicio de Aviación, destinado a cumplir tareas de emergencia (auxilio sanitario), utilizado en reiteradas oportunidades como valioso elemento de comunicación y ayuda en catástrofes, evacuaciones, transportes de heridos, enfermos, equipos y personal para asistencia médica. También se pone en vigencia el Cheque de viajero, instrumento apto, por razones de seguridad y comodidad, para facilitar al turista todo tipo de operaciones comerciales. Estos cuatro datos, seleccionados entre otros muchos posibles, dicen de una política definida, orientada hacia el progreso del país, que es, en definitiva, el bienestar de sus habitantes.

El camino ascendente del ACA estuvo jalonado por etapas que significaron la superación de múltiples dificultades. Su historia es una larga trayectoria de fidelidad a un compromiso ético asumido para con el país; de constancia sin desmayos, nacida de la profunda convicción de que su vida sería más plena cuanto mejor respondiera a su vocación de servicio, principio aglutinador bajo el cual fuera concebida.

## EL CAMINO ASCENDENTE

No es posible olvidar que a poco de hacerse cargo su actual conducción, fue superándose un importante déficit, que sólo en 1960 pudo transformarse en superávit, a partir de entonces sistemáticamente reinvertido en nuevas obras y servicios.

# GOOD YEAR

## La elegida de los campeones

# NOTICIERO ACA



La Escuela de Mecánica y Capacitación cumplió 10 años.

Los ejercicios posteriores fueron confirmando la tendencia ascendente que se observa en el cuadro estadístico siguiente, con su lógica consecuencia en materia de expansión de obras y servicios.

AÑOS	DEFICIT	SUPERAVIT (invertido en nuevas obras y servicios)
De 1943 a 1956	m\$ñ 75.604.000	
1957	„ 11.961.000	
1958	„ 11.983.000	
1959	„ 80.000	
1960		m\$ñ 8.926.000
1961		„ 23.055.000

En 1966 se inauguran, entre otras, la Central de la zona oeste de la Capital Federal, en Flores, y la de San Rafael, en la provincia de Mendoza.

Por otra parte, *Autoclub*, a través de las seis ediciones aparecidas ese mismo año, alcanza la relevante cifra de 2.016.000 ejemplares.

*Autoclub* permite mantener —fundada en 1961— una comunicación fluida con la masa societaria. Sirve, asimismo, como factor de difusión y conocimiento de las características regionales que integran la totalidad de la República y, en tal sentido, propende al desarrollo turístico del país y consolida una imagen que trasciende los límites nacionales, puesto que llega a todos los países del mundo a través de entidades culturales, instituciones deportivas y representaciones diplomáticas, sin perjuicio de las específicamente automovilísticas, de vialidad y tránsito, y turismo, tales como la FITAC, la FIA, la AIT y la OTA.

Asimismo, elimina gastos de papel, impresión, ensobrado, rotulado, franqueo y despacho de circulares destinadas a comunicaciones a los asociados. Los estudios realizados al respecto permitieron comprobar que los costos de la *Revista* eran, en 1972, equivalentes al envío de una circular mensual.

## ALUMNOS EGRESADOS DE LAS ESCUELAS:

### DE CONDUCCION Y TRANSITO

AÑO	ALUMNOS
1962	1976
1963	3.478
1964	3.796
1965	3.743
1966	3.638
1967	3.983
1968	4.232
1969	4.487
1970	3.969
1971	4.326
1972	4.605
1973	4.526
1974	2.120
1975	1.794
1976	3.606

TOTAL: 54.279

### DE MECANICA Y CAPACITACION

AÑO	ALUMNOS
1967	235
1968	434
1969	383
1970	306
1971	641
1972	1.146
1973	684
1974	756
1975	501
1976	587

TOTAL: 5.673

La distribución gratuita de *Autoclub* a todos los socios se establece por Comisión Directiva, en 1962. En sus páginas han publicado notas destacados especialistas en arte, ciencia, turismo, literatura, técnica automovilística y humor. Hoy se editan cerca de 700.000 ejemplares por bimestre. En el número correspondiente a los meses de verano se incluye un suplemento especial denominado "Operativo Temporada", destinado al turista, en el cual se indican itinerarios de diversas zonas, se diagraman servicios y campamentos, se destacan bases de auxilio mecánico, teléfonos en la ruta y se brinda todo tipo de orientación cartográfica de zonas marítimas, cordilleranas y lacustres.

Importa destacar también la biblioteca del ACA, especializada en todo lo concerniente al automovilismo, un verdadero modelo en su género. Atendida por personal idóneo, no sólo satisface las permanentes consultas, sino que orienta sobre las necesidades bibliográficas del numeroso público lector. Mediante el sistema de préstamos de libros, el intercambio de publicaciones con diversos centros internacionales y la constante actualización de sus ficheros, constituye otra de las proyecciones sociales de la Entidad.

En 1962 ingresaron a sus anaqueles 500 volúmenes; realizaron consultas 850 personas; se recibieron 250 publicaciones mensuales y se efectuaron 500 préstamos a domicilio. Estas cifras alcanzan en la actualidad a más de 6.000 consultas anuales, mientras que los préstamos totalizan igual cantidad.

Esta área complementa sus actividades con la sección *museos*, que tiene a su cargo todo lo concerniente a la *Sala ACA del Automóvil en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo*, de la ciudad de Luján. En el mismo se exhiben modelos únicos en el país, de distinta procedencia y antigüedad. Más de 100.000 personas visitan anualmente dicha sala.

### AUXILIO MECANICO: UN SERVICIO CLAVE

El *Auxilio Mecánico* implica toda una infraestructura que comprende la red telefónica con su sistema denominado "selector automático", los vehículos pertinentes y el



personal capacitado en mecánica ligera, carburación y encendido para solucionar desperfectos transitorios que pudieran impedir la continuidad en la marcha de un automotor.

Resulta casi innecesario advertir que el auxilio mecánico es el eje, por así decirlo, de una gran parte de la operatividad servicial del ACA; es, además, un símbolo representativo de la Institución, que se impone por su sola presencia a lo largo y ancho del país, sin que importen la aspereza de los caminos, la poca densidad de población, los horarios o las condiciones meteorológicas.

La flota de rodados de auxilio (plato hidráulico, guinche, unidades livianas, motocicletas, bandeja, semirremolques para traslados múltiples, etc.) suma 850 unidades para toda la República. Actualmente, se efectúa un promedio de 3.142 servicios diarios. En 1975 las prestaciones totalizaron la cifra de 1.167.061, en todo el país.

Otro aspecto digno de destacar es el ya mencionado "selector automático de llamadas telefónicas", formado por un núcleo centralizador y 21 puestos de recepcionistas para la atención de hasta 30 líneas. Se complementa con un sistema de radio, compuesto por cuatro equipos base y cuatro de emergencia, comandados por control remoto desde las cabinas de transmisión, los que operan con cuatro canales y cinta transportadora de pedidos: nexo entre la mesa de recepción y las cabinas. Con el propósito de optimizar la atención, ya se encuentra en funcionamiento un sistema de computación IBM.

## UNA POLITICA DE CONCERTACION

Un aspecto relevante de la política institucional del ACA lo constituye la suscripción de importantes convenios. La trascendencia de los mismos es generalmente conocida a través de la oficina de prensa, así como de los diferentes organismos interesados. Mediante su implementación se concretaron significativos estudios y obras vinculados con los temas específicos del turismo, el tránsito, la vialidad, exposiciones y conferencias en el más alto nivel nacional e internacional.

Su destacable red de estaciones y centros serviciales, así como hoteles, moteles, recreos y campamentos, ha supuesto —en el momento de su constitución— la firma de acuerdos bilaterales con organismos nacionales, provinciales y municipales. Entre los de mayor predicamento podemos nombrar los suscriptos con YPF, con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro y con Vialidad Nacional.

## ACA-YPF: HASTA EL AÑO 2000

El Convenio ACA-YPF se concertó en 1936. La empresa estatal, que había logrado un desarrollo prodigioso, sufría dificultades para la comercialización de sus productos en razón de sus menores medios para sostener una competencia efectiva con las empresas privadas. A ello se unía una predisposición de los automovilistas de esa época, que preferían los productos supuestamente importados, creyéndolos de mejor calidad, aunque en la mayoría de los casos, dichos productos eran de origen argentino.

En razón de este proceso, YPF recurrió al ACA a fin de solicitarle su colaboración, la que al poco tiempo se transformaría en el Plan ACA-YPF. Así nació esta obra conjunta que posibilitaría la construcción de una vasta red de estaciones, para vender, exclusivamente, los productos del ente estatal y prestar un servicio integral de alto nivel a los automovilistas de todo el país.

El caudal societario del ACA alcanzaba entonces a 35.000 asociados, quienes utilizaban las estaciones de servicio ubicadas en Capital Federal, Olivos, La Plata y Mar del Plata y sus casillas camineras en las carreteras a

Mar del Plata y Córdoba, así como en las proximidades de Buenos Aires. En dichas dependencias se expendían combustibles de todas las marcas acreditadas en plaza. La organización del ACA, su prestigio y número de socios, su actitud prescindente de todo propósito comercial, eran ideales para tentar la gran empresa en favor del afianzamiento de los productos de YPF, promoviendo sus ventas.

Para Yacimientos Petrolíferos Fiscales, el convenio constituía una manera accesible y dinámica de distribuir su producción sin necesidad de crear una organización de venta que la obligaría a aumentar considerablemente su presupuesto, originando numerosos cargos administrativos y técnicos, y, consecuentemente, el encarecimiento de su oferta.

Como consecuencia del referido convenio, la Entidad construyó una red de 96 estaciones de servicio; sin embargo, aunque el acuerdo era económicamente ajustado para ese momento, no se previó en él la inflación y, por imperio de la misma, perdió sustentación a partir de 1945. Con posterioridad, hacia 1961, sobre otras bases, y en un plano de igualdad competitiva con las otras estaciones de servicio eminentemente comerciales, el Plan ACA-YPF permitió acrecentar las suyas hasta 179, con que actualmente cuenta. En julio de 1971 se firmó un nuevo acuerdo entre el ente estatal y el Automóvil Club Argentino, por el cual se amplía el ámbito funcional del pacto general de colaboración entre ambas instituciones hasta el año 2000.

Por otra parte, es interesante señalar que la venta de

## ALGUNAS CIFRAS COMPARATIVAS

### 1957

180.000	m <sup>2</sup> de superficie de servicios
88.700	Socios
950.584.272	Litros de combustible vendidos
107.700	Auxilios realizados
52	Equipos de Auxilio
95	Dependencias
16.000	Asegurados
77	Estaciones Plan ACA
—	Talleres Plan ACA
—	Revista AUTOCLUB
296.000	Km relevados
235.100	Señales colocadas
—	Cubiertas ACA
3.500.000	Ejemplares de Guías y Cartas de Turismo

### 1977

2.100.000	m <sup>2</sup> de superficie de servicios
715.000	Socios
5.720.420.834	Litros de combustible vendidos
12.371.744	Auxilios realizados
839	Equipos de auxilio
276	Dependencias (Propias)
153.520	Asegurados
171	Estaciones Plan ACA
66	Talleres Plan ACA
730.000	Ejemplares Revista AUTOCLUB
726.622	Km relevados
432.000	Señales colocadas
780.000	Cubiertas ACA vendidas
22.580.000	Ejemplares de Guías y Cartas de Turismo

# NOTICIERO ACA

combustibles, durante el último ejercicio (abarca el semestre comprendido entre el 1º de enero y el 30 de junio de 1976), alcanzó las siguientes cifras: nafta súper, 138.765.375 litros; nafta común, 59.894.844; gas oil, 24.854.910.

## CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO

En 1971, la Entidad convino con la actual *Caja Nacional de Ahorro y Seguro* la planificación de un régimen de mutuas prestaciones. La Caja acordaría al conjunto de asociados y al personal del ACA todas las ventajas a que se refieren sus específicos servicios: amparo sobre la vida del conductor y de sus eventuales acompañantes; protección sin límite de importe en el riesgo de responsabilidad civil; realización de una prueba piloto destinada a la atención de siniestros en cinco dependencias del ACA; atención especial en Bariloche durante los meses de diciembre a marzo de cada año, y otros beneficios.

Por su parte, la Institución confirmaba a dicho organismo la exclusividad de todos los aspectos vinculados con la previsión de vidas y bienes de sus asociados y personal.

Actualmente continúan en vigencia las cláusulas acordadas en la oportunidad de referencia.

Asimismo, resulta oportuno destacar que el ACA mantiene la totalidad de sus operaciones financieras, en forma exclusiva, con el *Banco de la Nación Argentina*.

Lo expuesto refleja el sentido auténticamente nacional de la Entidad.

## COLABORACION CON VIALIDAD NACIONAL

Cuando en 1904, el grupo de pioneros liderados por el incansable Dalmiro Varela Castex, sentara los puntos básicos de la nueva Institución, no dejó de advertir que uno de los principios fundamentales era "peticionar la construcción de caminos". Fiel a este postulado, el ACA, en conjunción con *Vialidad Nacional*, ha realizado numerosas obras; todas ellas, tanto en el orden provincial como en el municipal, directamente relacionadas con el automovilista: *Relevamiento de carreteras; señalización y conservación de señales; estudios de tránsito en muchas ciudades del interior y en la Capital Federal; participación en jornadas intercomunales de tránsito; realización de señalamientos urbanos; asesoramiento de tránsito y estacionamiento prestado a unidades de las Fuerzas Armadas, hospitales y escuelas; realización de cursos y conferencias para docentes y alumnos.*

En lo que a señalamiento caminero respecta, bastaría recordar que entre 1937 y 1973 se colocaron 200.689 señales; fueron conservadas 170.269, y el kilometraje recorrido con ese fin fue de 103.557. Para finalizar, bueno será señalar también que entre 1959 y 1972 se distribuyó un total de 32.625.800 ejemplares de folletos, láminas, juegos infantiles y calcomanías dedicados a la enseñanza de las normas de tránsito.

Por todo lo expuesto, no es de extrañar que el ACA recibiera el preciado lauro internacional "Challenge de la Sécurité Routière 1971", premio que para mayor orgullo volviera a serle otorgado, por segunda vez, en 1976.

Estas distinciones ilustran con suficiente elocuencia la obra realizada por el ACA en un tema de tan trascendental importancia.

## CARTOGRAFIA VIAL Y TURISTICA

En 1908 tienen lugar, bajo los auspicios de la Institución, los primeros "raids" automovilísticos hasta Córdoba y también hasta Mar del Plata. Para este momento, se confeccionan los croquis iniciales del recorrido correspondiente.



Las cabañas del ACA frente al ventisquero Perito Moreno.

En 1912 se crea la *Oficina de Topografía* y en 1926 el *Departamento de Carreteras*. A partir de entonces, el ACA comienza a editar las primeras *Hojas de Ruta* y descripciones de viajes, además de participar directamente en la conservación de caminos, tales como los que unían la Capital Federal con Luján, Rosario y Mar del Plata.

Su obra cartográfica adquiere singular relieve en 1930, cuando por convenio suscripto con la Dirección Nacional de Vialidad, el ACA debía ejecutar un inventario de todas las obras camineras, lo que determinó la creación de la actual *Oficina de Relevamiento*, que forma parte del *Area de Cartografía Vial y Turística*. Esta última tiene a su cargo la elaboración de cada obra que se publica: *relevamiento de caminos, pueblos y ciudades; servicios y recursos, así como toda referencia que se estime de interés; siguen las tareas de gabinete, tales como croquisados, "levantamientos" aerofotogramétricos, estos últimos efectuados por el Instituto Geográfico Militar y el Departamento de Geografía de la Subsecretaría de Minería.* También se redactan los textos descriptivos, cuya composición tipográfica se realiza en talleres de la Entidad.

El material editado comprende:

1. Mapas generales para determinar itinerarios y zonas.
2. Hojas de ruta, para servir de guía sobre el recorrido correspondiente al viaje que se desea realizar.
3. Cartas Turísticas referentes a zonas que resulta de interés nacional promocionar para su mejor conocimiento y desarrollo.
4. Mapas de cada una de las provincias que integran la República Argentina.

Esta labor ha trascendido las fronteras nacionales, ya que la mencionada dependencia ha efectuado reconocimientos de la *Carretera Panamericana desde Chile, Perú y Bolivia. En Paraguay y Ecuador se realizaron relevamientos completos de ambos países, los que posibilitaron la edición de las correspondientes hojas de ruta. De su importancia*



## OBRAS DE SEÑALIZACION

(CONVENIOS CON VIALIDAD NACIONAL, PROVINCIALES Y MUNICIPALES)

COLOCACION, CONSERVACION DE SEÑALES CAMINERAS, URBANAS, VARIAS

1962 .....	11.660
1963 .....	8.354
1964 .....	11.447
1965 .....	18.761
1966 .....	13.845
1967 .....	15.605
1968 .....	15.880
1969 .....	20.455
1970 .....	23.093
1971-1975 .....	113.453

TOTAL: 252.553

da una idea el cabal recorrido de casi 40.000 km y más de cuatro meses de campaña.

Otro dato significativo lo constituye la información permanente que se brinda al socio acerca del estado de todas las expresiones del arte, la ciencia, la técnica y la literatura.

### PERMANENTE ACCION CULTURAL

Desde este punto de vista el ACA ha procurado siempre afianzar los más altos valores espirituales y nacionales en todas las expresiones del arte, la ciencia, la técnica y la literatura.

En las instalaciones de su Sede Central se desarrolla regularmente un ciclo de conferencias públicas denominadas "Jueves Turísticos", ilustradas con proyecciones cinematográficas o audiovisuales, por medio de las cuales se dan a conocer aspectos de los diferentes centros turísticos de la Argentina y de otros países, con especial sentido panamericanista. Periódicamente se efectúan también exposiciones pictóricas, de escultura, sesiones cinematográficas, conciertos, obras teatrales y conferencias, tanto en la Casa Matriz como en las diferentes Filiales del interior.

### UNA ETICA DEPORTIVA

En la certeza de que el aspecto deportivo no se agota en una competencia, sino que, por el contrario, trasciende a lo social en forma de respeto al ocasional adversario, el ACA ha impreso a su actividad automovilística connotaciones éticas reconocidas unánimemente por los círculos automovilísticos especializados. (El permanente fomento de carreras ha determinado, en múltiples oportunidades, fiscalizaciones estrictas tales como el cumplimiento de normas técnicas y morales, siendo estas últimas, en algunas ocasiones —más allá de los eventuales resultados— motivo de descalificación.)

En el orden internacional, dentro de este mismo rubro, la Entidad organizó diversos premios con puntaje, disputados en circuitos reconocidos por los organismos más destacados en la materia; entre tales certámenes podemos nombrar el Gran Premio de la República Argentina de

Fórmula 1, disputado a principio de año en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y que fue unánimemente considerado modelo en su género por todos los medios de difusión pública, tanto del país como del exterior.

Estos "grandes premios" se vieron prestigiados por la asistencia de los más caracterizados competidores y de destacadas autoridades en el orden mundial del automovilismo deportivo.

### INTENSA PROMOCION DEL TURISMO

Siguiendo con fidelidad uno de los puntos básicos de sus estatutos, "incrementar el turismo automovilístico", el ACA ha trabajado permanentemente por extender, en todo el país, su red de hoteles, moteles, hosterías, recreos, balnearios y campamentos. Tal enunciado se ha cumplido con firme entusiasmo y eficacia, contando con el apoyo de diversos gobiernos provinciales, a través de las correspondientes secretarías de turismo. Cincuenta y tres hoteles, hosterías, moteles y unidades turísticas avalan esta tarea en las provincias de Misiones, Salta, La Rioja, San Juan, Tucumán, Buenos Aires, La Pampa, Corrientes, Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz y en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

Con claro sentido nacional estas instalaciones se ofrecen a todo el público en general, aunque, por supuesto, los socios del ACA gozan de descuentos especiales.

En la década del 20 comenzó a difundirse la práctica del camping o campamentismo. Para ese fin, el ACA dispuso la preparación de diversos lugares que por sus condiciones naturales, arboledas y fácil acceso, se prestaban



USTED PUEDE  
OCUPAR ESTE  
ASIENTO...!

DECIDASE!

LO UNICO NECESARIO ES SU DETERMINACION. LO DEMAS CORRE POR CUENTA DE LA

ESCUELA TECNICA DE  
CONDUCCION Y TRANSITO  
DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SESIONES PREVIAS EN AUTOENTRENADORES ★ CLASES TEORICAS DE EDUCACION VIAL ★ CLASES PRACTICAS DE MANEJO EN TODOS LOS MODELOS Y MARCAS DE AUTOMOVILES, A SU ELECCION ★ PISTA DE APRENDIZAJE UNICA EN SUDAMERICA, CON TODAS LAS ALTERNATIVAS DE CONDUCCION EN CALLES Y CAMINOS ★ EXAMEN PARA LICENCIA DE CONDUCTOR CON VEHICULO DE LA ESCUELA O DEL ALUMNO ★ TARIFFAS PREFERENCIALES PARA SOCIOS Y FAMILIARES.

Inscribese en Parque Tres de Febrero (Av. Casares y Av. Sarmiento), Palermo, Teléfonos: 72-0488 y 83-2039

¡SIENTESE AL VOLANTE CON LA  
SEGURIDAD DE UN EXPERTO!  
EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO SE LO FACILITA

# NOTICIERO ACA

para solaz y esparcimiento de sus asociados. El primero se instaló en Chascomús, próximo a la laguna homónima, hoy convertido en un equipadísimo recreo, en el que se organizan durante todo el año excursiones y competiciones de pesca deportiva para socios y familiares. Después le siguieron otros, como Luján, Punta Chica, Quilmes, Punta Lara, Timbúes, Delta... Actualmente, los recreos, campamentos y balnearios del ACA sobrepasan también el medio centenar. Cabe señalar, igualmente, que mediante el Plan ACA el socio puede disfrutar de una vasta nómina de campamentos y balnearios particulares, con sólo presentar su carné.

Es justo afirmar que la Institución no escatimó jamás su apoyo a ninguna iniciativa, de origen privado u oficial, encaminada a la mayor difusión del turismo y al conocimiento de la historia, la tradición y el paisaje argentinos. En tal sentido, participó activamente en congresos, simposios y conferencias y organizó ciclos de positiva proyección cultural.

## PLAN ACA: EN TODO EL PAIS

No sólo en los centros más poblados y en las rutas más transitadas, sino también en las regiones aún no desarrolladas plenamente y en las que no abundan los servicios destinados a asegurar comodidades al turista o simplemente al viajero, se encuentran, además de las dependencias del Club, otras que forman parte del denominado Plan ACA y que prestan sus servicios en la misma forma que las dependencias propias. Esto indica que el Automóvil Club Argentino ha seguido con total



Vista de la Hostería del ACA en Apóstoles (Misiones).

claridad una política que exhibió a lo largo de toda su historia.

La Entidad, compenetrada de las necesidades de la comunidad en que está insertada y para la cual trabaja incesantemente, ha incorporado al servicio de los asociados y de los usuarios en general alrededor de 180 estaciones de servicio, la mayoría de las cuales pertenecen a la infraestructura de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en virtud de un convenio firmado en 1936 y recientemente prorrogado hasta el año 2000. También forman parte del Plan ACA, en toda la extensión de la República, hoteles, campamentos, balnearios y varios miles de empresas y casas de comercio, que ofrecen servicios especiales a nuestros asociados.

Este es, a grandes trazos, el PLAN ACA, que la Entidad se ha marcado a sí misma en una línea intergiversable: apoyar el desarrollo del automovilismo y el turismo y de esta manera propender al engrandecimiento del país.

## COMUNICACIONES: UN COMPLEJO NOTABLE

El Automóvil Club Argentino tiene actualmente, en pleno funcionamiento, un servicio de Radiocomunicaciones con 128 estaciones fijas en BLU (Banda Lateral Única), dependientes de cabeceras instaladas en distintos puntos del territorio de la República.

Al mismo tiempo, cuenta con 54 estaciones radioeléctricas, las que ha librado al público para la recepción y anticipación de telegramas en lugares en que no existen oficinas públicas de la red nacional de ENCOTEL.

Este servicio del ACA se realiza en colaboración con ENCOTEL y puede ser utilizado por cualquier persona sea o no socio del ACA.

Juntamente con este servicio, el Club cuenta con 13 estaciones móviles terrestres que se utilizan preferentemente para la realización de trabajos a cargo de la División Cartografía de la Entidad y para transmitir el desarrollo de pruebas automovilísticas (BLU).

La Institución cuenta también —completando lo que podríamos llamar un importante complejo radiotelefónico— con una red de radiocomunicaciones en VHF (de muy alta frecuencia), por medio de la cual la Mesa Central de Recepción de pedidos de Auxilio Mecánico se intercomunica con los vehículos de Auxilio Mecánico diseminados por los caminos del país, a través de 4 canales de VHF.

El cuadro que figura a continuación expresa claramente el proceso de expansión y desarrollo que en el curso

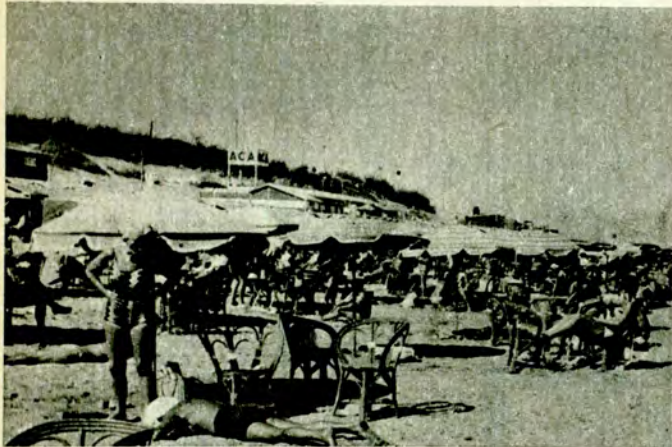


# CUOTAS SOCIALES

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

PUBLICIDAD ACA

C 896



**El balneario Altar posee amplias comodidades.**

de los últimos quince años alcanzó también a este servicio de radiocomunicaciones del ACA.

#### RED EN VHF PARA AUXILIO MECANICO

- 1958 — 3 estaciones de base y 15 móviles.
- 1966 — 8 estaciones de base y 25 móviles
- 1969 — 19 estaciones de base y 180 móviles.
- 1974 — 20 estaciones de base y 270 móviles.
- 1976 — 23 estaciones de base y 296 móviles.

#### RED EN BLU

- 1958 — 11 estaciones fijas funcionando.
- 1966 — 30 estaciones fijas funcionando.
- 1969 — 90 estaciones fijas funcionando y 7 móviles funcionando.
- 1974 — 117 estaciones fijas funcionando y 13 móviles funcionando.
- 1976 — 124 estaciones fijas funcionando y 13 móviles funcionando.

#### ACTIVIDADES INTERNACIONALES

La Entidad mantiene desde hace muchos años vinculaciones internacionales con diversos organismos turísticos y automovilísticos. Está afiliada y desarrolla su actividad fundamentalmente a través de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y de la Alianza Internacional de Turismo (AIT).

La pertenencia a dichos organismos posibilita que el ACA, dentro de los beneficios que brinda a sus socios, incluya la reciprocidad de servicios para quienes viajan al exterior, en las condiciones que fije cada entidad para los socios extranjeros.

En el ámbito americano, el ACA es miembro fundador (1941) de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, que agrupa a las entidades de Norte, Centro y Sudamérica.

El ACA está afiliado a la FIA a partir de 1926. Desde entonces ha colaborado en forma permanente con la Federación, a través del intercambio de informaciones so-

bre sus actividades específicas y participando de las asambleas que aquella realiza.

Una de las características esenciales de la FIA es que posee el máximo poder deportivo internacional, pues su tribunal decide en las diferencias que, en materia deportiva, puedan surgir entre los clubes miembros.

También, por ser el Automóvil Club Argentino afiliado a la FIA, posee el poder deportivo internacional en materia de automovilismo para nuestro país.

La Alianza Internacional de Turismo, que fuera fundada en 1898, tiene por objeto el estudio de las cuestiones internacionales del turismo y la circulación y la puesta en práctica para su mejor desenvolvimiento. El ACA se afilió a la AIT en el año 1952.

Nuestra Entidad ocupa importantes cargos en esas organizaciones que rigen el automovilismo y el turismo a nivel internacional. Se encuentra representada —por ejemplo— en el Comité de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), y es, además, miembro correspondiente para los países iberoamericanos. Tiene, igualmente, representación en el Tribunal de Apelación Internacional, en la Secretaría Deportiva Regional y en las siguientes Comisiones: Deportiva Internacional, Internacional de Turismo, de Aduanas y Circulación y Técnica Internacional. Por otra parte, en representación de la FIA ocupa una de las vicepresidencias del Comité Paritario AIT/FIA (OTA).

En la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC) ocupa la presidencia honoraria *ad vitam*, tras haber desempeñado por dos períodos consecutivos la Presidencia titular; cuenta además con representación en el Consejo de Administración y en las comisiones permanentes de Estatutos y Asuntos Legales; Seguros; Seguros Sociales y Asistencia Técnica; Vialidad, Tránsito y Seguridad y Viajes y Turismo. El revisor de cuentas es, por otra parte, un representante del ACA.

Nuestra Entidad integra, también, la Comisión Política Regional de la Alianza Internacional de Turismo (AIT), IV Región Latinoamericana; así como la Comisión de Seguros y el Consejo de esa misma organización.

Simultáneamente, esa presencia y participación dinámica, coadyuva en forma significativa a brindar una imagen positiva del país en el exterior.

#### LA DESCENTRALIZACION OPERATIVA

El crecimiento notable de la masa societaria operado en los últimos años en toda la extensión de la República hizo preciso que el manejo operativo de la Entidad se encarase con una estructura totalmente remozada y con un criterio de descentralización. Se explica así la creación de 12 Gerencias Divisionales, con cabecera en las siguientes ciudades: 1) San Miguel de Tucumán, 2) Paraná, 3) Rosario, 4) Córdoba, 5) Mendoza, 6) Buenos Aires, 7) La Plata, 8) Mar del Plata, 9) Bahía Blanca, 10) Neuquén, 11) Comodoro Rivadavia y 12) Río Gallegos. Esas Gerencias actúan con total independencia operativa, aunque están supervisadas por las autoridades centrales.

Este programa de *federalización* data de la *Segunda Conferencia Regional de Filiales*, realizada en Córdoba, en 1960. Allí las autoridades del ACA anticiparon los lineamientos de una nueva estructura basada en la descentralización de las decisiones operativas. A partir de aquella reunión, se perfeccionaron en forma ininterrumpida los estudios, al mismo tiempo que se iba plasmando la

# NOTICIERO ACA

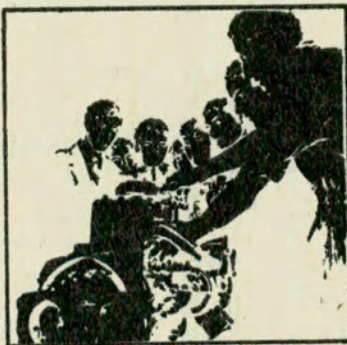
conciencia de esta nueva organización a nivel de dirigentes y de personal.

Por otra parte, la materialización de este nuevo concepto, de alcances nacionales, fue posible debido a que muchos de los servicios se prestan mediante convenios con los gobiernos provinciales, así como con las grandes empresas nacionales, entre ellas Yacimientos Petrolíferos Fiscales (abastecimiento de combustibles y lubricantes), Caja Nacional de Ahorro y Seguro (seguros de vida y de automotores), Banco de la Nación Argentina (cheques de viajero que facilitan y estimulan el turismo), Vialidad Nacional y sus similares de las provincias y las direcciones de turismo nacional y provinciales.

Para que la descentralización mediante las nuevas Divisionales alcance la mayor eficiencia, se cuenta con el apoyo decisivo de las Filiales y Delegaciones, a cuyo frente se encuentra un importante núcleo de personas (1.800 en todo el territorio nacional), que trabajan ad honorem para la Institución.

Tal es, en prieta síntesis, el desarrollo alcanzado por la Institución a dos décadas de la asunción de sus destinos por la actual conducción. Desarrollo al que podemos calificar —sin alardes— de excepcional y quizás único entre las organizaciones más importantes de su tipo a nivel mundial.

## REPARE UD. SU AUTOMÓVIL



PUBLICIDAD ACA

**PARTICIPANDO EN CURSOS TEORICOS-PRACTICOS DE  
MECANICA LIGERA  
CARBURACION - ENCENDIDO**

**Entrega de Diplomas o Certificados**

**HORARIOS AMPLIOS - FINANCIACION**

**CURSOS PERMANENTES**

### ESCUELA DE MECANICA

**Av. VELEZ SANSFIELD 850 - CAPITAL**

**Tel. 21-4086/6650 y 83-2039**

## RESULTADOS DE LA VINCULACION ACA-YPF

### EN EL ORDEN SOCIAL

- Los automovilistas asociados al ACA fueron aumentando progresivamente en todo el país, a medida que la Entidad brindaba un servicio integral.
- Las dependencias construidas fueron dotadas de grandes comodidades, no sólo en cuanto a técnica del automóvil se refiere, sino también para el viajero y su familia.
- Facilitó la información y difundió el turismo.

### EN EL ORDEN NACIONAL

- Venció la resistencia popular existente para con el empleo de los productos fiscales, creando habitualidad en cuanto a su consumo.
- El apoyo brindado al ACA, como sólo era financiero y, por lo tanto recuperable, no gravitó económicamente en YPF.
- Las redes viales se convirtieron en rutas más funcionales.
- La calidad del servicio y las comodidades ofrecidas por las estaciones del ACA constituyeron un acicate para mejorar la atención de la competencia.
- Las estaciones construidas en zonas despobladas fueron base para la creación y desarrollo de centros urbanos.
- La instalación de oficinas de correos y telégrafos y otros servicios públicos en muchas de las estaciones del ACA también contribuyeron al desarrollo.
- El conocimiento en el exterior de esta obra alentó al turista extranjero a recorrer el país en automóvil.

# Constituyéronse los Cuerpos Directivos de la Entidad

FINALIZADO el proceso electoral para la renovación parcial de autoridades del Automóvil Club Argentino, como informamos en el número anterior de AUTOCLUB, realizaron sesiones constitutivas la Comisión Directiva, la Asamblea de Delegados y la Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la Institución.

## Comisión Directiva

La Comisión Directiva quedó integrada de la siguiente manera: presidente, doctor César C. Carman; vicepresidente primero, doctor Baltasar Martínez Briones; vicepresidente segundo, doctor Ricardo E. Aróz; secretario, capitán de navío Jorge A. Ledesma; tesorero, doctor Iván Ibáñez; prosecretario, doctor Marcelo Gowland Acosta; protesorero, doctor Juan M. Sandberg Haedo. Vocales titulares: doctor Juan Carlos Laurens, señor Juan Manuel Bordeu, señor Santiago Novaro, doctor Mario Gustavo Montani, señor Roberto F. Marmolejo, comodoro Ernesto Enrique Baca, ingeniero Emilio Rodríguez Reindl, doctor Ricardo C. J. Crespo, doctor Guillermo Barutta, ingeniero Rafael Sierra, doctor Marcelo Aranda e ingeniero Armando S. Ressia. Vocales suplentes: señora Sara Pradere de Gayán, señor Eduardo Tarraubella, señor Jorge Faustino Lorenzo, señor Norberto Paolletti, brigadier general



Vista de la sesión constitutiva de la Comisión Directiva.

Carlos Conrado Armanini y señora Matilde Tetamanti de Calandra.

Finalizados sus respectivos mandatos, de acuerdo con lo preceptuado en el Estatuto Social y como reconocimiento por la valiosa y desinteresada labor desarrollada en la Comisión Directiva de la Entidad, en distintas ocasiones se designaron miembros honorarios de la misma.

En la actualidad son miembros honorarios de la Comisión Directiva: el señor Federico Lajud, vicepresidente primero; doctor Roberto N. Lobos, vicepresidente segundo; doctor Walter Saborido e ingeniero Abel M. Lissarrague, secretarios; capitán de navío ingeniero Luis M. A. Giannelli, tesorero; escribano Enrique F. Ghezzi, prosecretario; escribano Roberto V. Vitale, protesorero. Son asesores honorarios: escri-

bano Eduardo Casas, señor Lucilo del Castillo, señor Eduardo Del Piano, ingeniero Emilio E. J. Ferro, señor Marcos Victorica, doctor Luis Petraglia, doctor Belisario Moreno Hueyo y escribano Víctor G. Zemborain.

## Asamblea de Delegados

En su sesión constitutiva, la Asamblea de Delegados ratificó en sus cargos a las siguientes auto-

ridades: presidente, doctor Alejandro Lastra; vicepresidente, señor Sebastián Pérez Tornquist; secretario, señor Santiago Artusi, y prosecretario, señor Jorge Enrique Revello.

## Comisión Fiscalizadora de Cuentas

La Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la Institución ratificó, en su sesión constitutiva, en el cargo de presidente, al doctor Horacio Frías Pasman; en el de vicepresidente, al ingeniero Bartolomé Naón, y en el de secretario, al señor Jorge A. Isely. Son vocales titulares el señor Enrique Pedro Rossi y el capitán de fragata Luis A. Ballesi, quien se incorpora. En calidad de vocales suplentes integran el cuerpo el contador Héctor A. Dascaño y el doctor Oscar Pérez Fariñas, quienes también se incorporan, y el señor Julio Luciano Colombo.

Cabe destacar que este cuerpo designó presidente honorario al doctor Adolfo M. Díaz y vicepresidente honorario al señor Oscar San Miguel.

Al cierre de esta edición no había realizado aún su sesión constitutiva el Tribunal de Honor de la Entidad.

**REPUESTOS LEGITIMOS** Socios del A.C.A. descuento especial.

**DODGE 1500**

**MIGUEL MONTEAGUDO**

MONROE 2794 - Capital  
Tel. 73-2401.

Envíos al interior en el día.

**ARGENTA DI TELLA RILEY**



## PEDIDOS DE AUXILIO MECANICO EN LA SEDE CENTRAL

Se informa a los asociados que lleguen hasta la Sede Central para solicitar auxilio mecánico que no es necesario que se molesten en subir hasta el tercer piso, hemisiciclo, donde se halla la cabina de recepción de tales llamadas.

Ahora los socios disponen (para su mayor comodidad) de tres aparatos telefónicos en la planta baja del edificio central, mediante los cuales pueden transmitir directamente a la referida cabina sus pedidos de auxilio.

## Carlos A. Menéndez Behety

Fueron inhumados en el cementerio de la Recoleta, los restos del doctor Carlos A. Menéndez Behety, hacendado, profesional, y empresario de descollante actuación en el país, quien ocupó diversos cargos directivos en el Automóvil Club Argentino.

Nació en Buenos Aires, el 28 de febrero de 1913, en el seno de una familia de pioneros en la explotación ganadera en la Patagonia. Participó en la dirección y administración de empresas de su familia y en otras, también dedicadas a la actividad agropecuaria e industrial.

Se graduó de abogado en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Después de trabajar durante varios años como asesor letrado en las empresas del grupo familiar, abandonó la abogacía para consagrarse a las actividades agropecuarias.

Al fallecer su padre, asumió, junto con sus hermanos, la responsabilidad de continuar la explotación de ganado lanar Corriedale en gran escala, a la que su progenitor había dedicado sus mejores energías.

Fue miembro fundador, primer secretario y socio honorario de la Asociación Argentina de Criadores de Corriedale y vicepresidente de la Asociación Rural de Tierra del Fuego. Fundador y presidente del Instituto Fuego Argentino y tesorero de Aeroposta

### SU FALLECIMIENTO



Argentina, Sociedad Mixta.

Años más tarde formó parte del grupo fundador de Austral Líneas Aéreas S.A., cuyas presidencia y vicepresidencia ejerció. Fue también vicepresidente de la Asociación Argentina de Transportadores Aéreos, desde su fundación en 1961.

Las múltiples virtudes organizativas del empresario y ganadero desaparecido y su reconocido dinamismo hicieron que fuera llamado más de una vez a desempeñar funciones de responsabilidad en las esferas oficiales. Fue miembro del primer consejo directivo del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, e integró la Comisión Investigadora del Banco de la Nación Argentina. Ejerció la vicepresidencia del Banco Hipotecario Nacional y fue director del Banco Internacional del Uruguay, así como también miembro del Instituto de Economía Social de Mercado.

Dentro del Automóvil Club Argentino, el doctor

Menéndez Behety desarrolló una importante actividad. Fue, a partir de 1969 y durante cinco períodos consecutivos, miembro titular de la Asamblea de Delegados y últimamente integraba la Comisión Directiva, en calidad de vocal suplente.

El hacendado y profesional desaparecido integró, asimismo, en varios períodos, la Comisión Directiva de la Sociedad Rural Argentina y durante los años 1949 y 1950 dirigió la revista "Anales", de esa institución, órgano de prensa a través del cual el doctor Menéndez Behety puso de manifiesto su versación y su valiosa experiencia en temas relacionados con las explotaciones agropecuarias y sus brillantes condiciones como propulsor de las actividades rurales en todo el territorio de la nación.

El ex miembro directivo de la Entidad falleció el 15 de junio último, a los 64 años de edad. Al acto del sepelio de sus restos, que constituyó una expresiva demostración del pesar que causó su fallecimiento, asistieron, además de parientes y amigos, personas representativas de círculos relacionados con la banca, la industria y el comercio, y de instituciones sociales y culturales de nuestro medio.

Despidió los restos del doctor Menéndez Behety, en la Recoleta, el ingeniero Alvaro Alsogaray.

## Inspección Entidad

Con el propósito de interiorizarse en forma directa del funcionamiento de las múltiples dependencias del Automóvil Club Argentino en la provincia de La Rioja, así como del estado de los trabajos que se encuentran en ejecución en la misma, viajó hacia ese estado argentino el titular de la Entidad, acompañado de una comitiva integrada por miembros de la Comisión Directiva.

Tanto desde el punto de vista servicial como desde el habitacional, la acción combinada desarrollada por el Automóvil Club Argentino y los gobiernos provinciales, durante los últimos veinte años, es digna de ser resaltada.

En la provincia de La Rioja, sobre el apoyo que reciben los automovilistas que transitan por sus rutas, cabe mencionar a las estaciones de servicio y camineras de la ciudad de La Rioja, Famatina, Villa Mazán, Villa Unión, Chamental (Gobernador Gordillo) y Chepes, así como también el puesto de abastecimiento y camping de San Blas de los Sauces,

## Visitó Tucumán una delegación

En coincidencia con la gira emprendida hacia el noroeste del país por una delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, a su paso por la ciudad de San Miguel de Tucumán, concurrió a la entrega de los trofeos del Gran Premio Automovilístico "Patria y Unión", realizado el 25 de mayo último. El acto se llevó a cabo en el Complejo Deportivo General Manuel Belgrano, al que asistió especialmente invitado el gobernador de la provincia, general Domingo Bussi, a quien acompañaban otras autoridades provinciales y municipales.

Para destacar la importancia de la prueba, hizo uso de la palabra del doctor Carman, quien, después de exaltar

el valor y comportamiento de los participantes, hizo alusión a la influencia de estas pruebas deportivas para el conocimiento y difusión de las riquezas turísticas nacionales. En otra parte de su discurso expresó: "La culminación de la fiesta deportiva que estamos celebrando, y que se ha desarrollado bajo el lema de 'Patria y Unión', adoptado por Belgrano tras la batalla de Tucumán, excede en gran parte la significación de una competencia más para proyectarse como un símbolo de conocimiento y comprensión entre los connacionales del Noroeste, y también como un positivo factor de promoción hacia esta región de nuestro territorio".



## de dependencias de la en la Pcia. de La Rioja

y otros servicios incorporados al Plan ACA.

Pero donde se manifiesta especialmente la importancia de la obra de interés comunitario que realiza la Entidad es en las instalaciones hoteleras, que en La Rioja satisfacen plenamente las necesidades de alojamiento. En este sentido corresponde señalar en primer término el hotel de turismo que se levanta en la ciudad capital en la intersección de las rutas 38 y 75 con una capacidad de 100 camas y cuya finalización está prevista para fines del corriente año. Merece destacarse, como un ejemplo de la acción social que el Club otorga a toda su obra que, paralelamente con ese edificio, serán habilitados un tanque elevado y una cisterna que permitirán dotar de agua a un amplio sector de la ciudad. Otras dependencias importantes del ACA son el hotel de Chilicito y las hosterías del Cerro de la Cruz, a 12 kilómetros del centro de La Rioja; de Anillaco, a 30 kilómetros de Aimogasta; de Santa Teresita de Arauco, con 30 habitaciones; de Malanzán, con

igual número de comodidades, y de Salicas, Famatina y Chepes.

En esa ocasión se otorgaron al gobernador de la provincia, comodoro (R) Francisco F. Llerena, los atributos de socio honorable y un diploma de la Entidad, como testimonio y agradecimiento por la obra que desarrolla al frente de ese estado argentino.

Destacó el doctor Carman que todas las dependencias del club en la provincia y las obras en construcción, así como también el mantenimiento de los servicios, ha sido posible merced a la desinteresada colaboración de dirigentes locales, encabezados por el presidente de la Filial La Rioja, ingeniero Héctor Peña Mercado. Asimismo expresó que se debía reconocer la colaboración inestimable de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que a través de 41 años de estrecha amistad, se había podido concretar la incorporación de las dependencias y servicios que prestan inestimable apoyo al viajero o al turista en todo el país.

## de la entidad

Durante la breve estada en la provincia de Tucumán, los integrantes de la comitiva del Automóvil Club Argentino desarrollaron importantes tareas relacionadas con la misión específica de la Entidad. Con relación a la acción del ACA en esa provincia, cabe señalar el convenio firmado por el Club con el gobierno local para la concreción de obras diversas, entre las que se destaca un moderno centro servicial y motel en la ciudad de San Miguel de Tucumán, así como otras instalaciones en Tafí del Valle, El Cadillal, Taco Ralo, Amaicha del Valle, Cevil Pozo y ríque La Angostura. Comprende esta enumeración, estaciones de servicio, hoteles, campamentos, etcétera.

## Nueva estación en Catamarca

Una delegación del ACA, presidida por su titular e integrada por los miembros de la Comisión Directiva, doctor Juan M. Sandberg Haedo y escribano Adolfo Scarrano, y los gerentes de Relaciones Humanas y de Relaciones Públicas, doctor Juan Manuel Lissarrague y señor Rafael Crelier, respectivamente, viajó a la provincia de Catamarca con el propósito de inaugurar oficialmente la Estación de Servicio de la localidad de Hualfín, ubicada en un lugar estratégico de la ruta nacional N° 40. Con este nuevo servicio se complementa la red de dependencias que posee el Automóvil Club Argentino en ese estado que comprende las hosterías de Santa María, Belén y Tinogasta, con un total de 50 camas; El Rodeo, en la zona veraniega de Ambato; La Merced, en el departamento de Paclín, y Ancasti y Concepción, en el departamento de Capayán.

## Inauguración de obras en el NOA

Nuevas dependencias fueron inauguradas por el Automóvil Club Argentino en el Noroeste del país. La tarea estuvo a cargo de una comitiva encabezada por el titular de la Entidad e integrada por el doctor Ricardo E. Aráoz, el brigadier general (RE) Carlos C. Armanini, los doctores Mario Gustavo Montani, Carlos González Cambaceres, Horacio Frías Pasmán, Fernando Sabsay y Luis Petraglia, el gerente general de la Entidad, arquitecto Jaime J. W. Sequeira, y otros funcionarios.

La más importante de las dependencias inauguradas fue el motel en el sector de las termas de la localidad de Rosario de la Frontera, en la provincia de Salta. Esta dependencia agrega veinte habitaciones con baño privado a las ya existentes en el lugar y está ubicada en un predio de treinta hectáreas, cedidas por el gobierno de Salta. Asimismo, se habilitó en ese lugar un amplio camping para intensificar el desarrollo del turismo.

En la oportunidad, el doctor Carman pronunció

un discurso, en el cual destacó la importancia de la obra emprendida en Rosario de la Frontera, famosa por sus aguas termales de renombre mundial. Dijo luego: "Toda la obra del Club en la provincia de Salta, que se concreta en estaciones de servicio y camineras, puestos de abastecimiento, moteles y dependencias adheridas al Plan ACA, no sólo responde al propósito de que los viajeros conozcan las bellezas con que Dios ha favorecido a esta provincia, sino también, y fundamentalmente, que se penetren con su riquísimo acervo histórico y cultural".

En Rosario de la Frontera, el titular de la Entidad efectuó una declaración de prensa, en la que expresó, entre otros conceptos, las diversas razones que indujeron al ACA a concretar la magnífica obra que se acababa de inaugurar, tendiente a prestar desinteresado servicio a la comunidad. Destacó que la provincia de Salta, como zona limítrofe con Bolivia, Paraguay y Chile, constituye una vía de integración con los pue-

blos de América, lo que facilita el flujo turístico desde y hacia los mismos.

## ESTACION CAMINERA EN JURAMENTO

Posteriormente fueron inauguradas las ampliaciones en el puesto de abastecimiento de Juramento, cercano a Rosario de la Frontera, que pasó así a convertirse en una nueva estación caminera.

Luego, la comitiva se trasladó, dentro de la misma provincia de Salta, hasta la localidad de Tartagal, donde se procedió a la inauguración de un puesto de abastecimiento, de estratégica ubicación, sobre la ruta 34, que la une a Bolivia.

## EN LA PROVINCIA DE JUJUY

Por último las autoridades de la Entidad visitaron la provincia de Jujuy, en cuya capital el presidente del Automóvil Club Argentino efectuó una declaración de prensa, en la que anunció la visita a la zona de Tiraxi, donde la entidad se propone habilitar un campamento, dadas las bellezas naturales del lugar.

## ENTREVISTA CON LOS GOBERNADORES

Durante la gira, el titular del ACA y su comitiva se entrevistaron con los gobernadores de las provincias de Salta y Jujuy, capitán de Navío (R) Roberto Augusto Ulloa y general de Brigada (RE) Fernando Urdapilleta, respectivamente. Los resultados de estas entrevistas fueron altamente positivos, ya que en ellas se profundizó sobre los planes conjuntos, trazados con el fin de proseguir en esas provincias las obras de ampliación de la infraestructura que facilite al máximo las actividades turísticas y contribuya al conocimiento de las múltiples bellezas que encierran.

74 autoclub

## Asamblea de delegados



De derecha a izquierda, los señores Sebastián Pérez Tornquist, Santiago Artusi y Jorge E. Revello, en la Asamblea.

Convocada por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino efectuó su reunión ordinaria la Asamblea de Delegados de la Institución. Fue presidida por el vicepresidente, señor Sebastián Pérez Tornquist, en ausencia del titular, y actuaron como

secretario el señor Santiago Artusi y como prosecretario, el señor Jorge E. Revello. Durante la asamblea se consideró un orden del día que abarcó los siguientes puntos: Cambio de categoría de socios activos en varias localidades del interior, de acuerdo con lo

establecido en el artículo 5º del Estatuto Social; convenios celebrados con el gobierno de la Provincia de Tucumán; modificación del Reglamento Electoral; fijación del monto que establece el artículo 42º, inciso p) del Estatuto Social, acerca de la compra de inmuebles y donación de muebles; y consideración del proyecto de Presupuesto de Gastos y Recursos correspondiente al ejercicio del 1º de julio de 1977 al 30 de junio de 1978 y modificación de acuerdo con el artículo 42º, inciso m) del Estatuto Social. La Asamblea de Delegados aprobó todos los puntos contenidos en el orden del día.

## Designaciones en la entidad

Con el fin de completar el proceso de reorganización funcional de la Entidad, la Comisión Directiva, en su reunión del 15 de junio próximo pasado designó Subge-

rente General de Operaciones al doctor José María Gastaldi, y Gerente de Relaciones Humanas al doctor Juan Manuel Lissarrague.



DR. JOSE MARIA GASTALDI

El doctor José María Gastaldi, recientemente designado Subgerente General de Operaciones, se graduó de abogado y obtuvo luego el diploma de doctor en Derecho y Ciencias Sociales con una tesis sobre "El contrato de concesión privada", en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Dicha tesis obtuvo la calificación de "sobresaliente" y fue

recomendada para el premio "Facultad".

Se desempeñó en la Justicia Penal desde 1960 hasta 1966, año en que ingresó a la Asesoría Jurídica de la Institución. En 1972 fue ascendido a Subasesor y el año pasado fue designado Gerente de Relaciones Humanas.

Ejerce la docencia universitaria.

El doctor Gastaldi, desde 1973 representa al ACA como miembro de la Comisión Permanente de Estatuto y Asuntos Legales de la FITAC.

### DR. JUAN MANUEL LISSARRAGUE

El doctor Juan Manuel Lissarrague, nuevo Gerente de Relaciones Humanas, inició su carrera administrativa en el Poder Judicial de la Nación en 1956. En abril de 1963 se graduó de abogado en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de



Buenos Aires y tres meses después fue designado secretario del Juzgado Nacional de Instrucción en lo Criminal N° 15 de esta Capital, cargo que ejerció hasta marzo de 1968, año en que ingresó en la Asesoría Jurídica del ACA, donde alcanzó el cargo de Subasesor.

Se desempeñó, asimismo, como Jefe de la Sección Instrucción y Jefe del Departamento Dictámenes en la Dirección General de Sumarios de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

## Una colección apasionante de acción y aventuras

El mundo activo e ignorado del contraespionaje internacional abre por primera vez sus archivos ultrasecretos para que usted pueda conocer casos reales que superan a la ficción.

### La historia de la CIA

y sus "affaires" explosivos: el golpe de estado en Irán y el petróleo del Cercano Oriente; la "United Fruit" y la intervención en Guatemala (1954); la frustrada invasión a Cuba; Gary Powers y el avión espía; las rampas lanzacohetes en el Caribe, etc.

### La KGB y el espionaje soviético

El asesinato de Trotsky (México, 1940); Leopold Trepper y la "orquesta roja", el coronel Abel en USA; Gordon Lonsdale —en el servicio secreto británico— y sobre todo la cinematográfica historia de Richard Sorge, maestro de espías, son algunos de los casos destacables del espionaje ruso de mayor repercusión y que figuran, entre otros, en esta colección exclusiva.

### Los servicios secretos británicos

Pocos espías pueden exhibir un record parecido: más de 30 años al servicio de la KGB y condecoraciones de España, Gran Bretaña y Rusia; Harold "Kim" Philby sobrevivió para disfrutar la recompensa. En relación con él, el caso Burgess-Maclean contiene un final muy diferente.

### Los "servicios especiales" israelíes

Cuentan con hombres tan hábiles como Eliah Cohen —capaz de engañar al mismo "premier" sirio— y acciones espectaculares: la captura de Eichmann en Buenos Aires y el trabajo de información que hizo posible una victoria fulminante en la guerra de los 6 días.

### La historia secreta de la GESTAPO

Nacida en los oscuros vericuetos de una mente criminal, esta siniestra organización significó el horror y la muerte para millones de seres humanos. Toda su historia estremecedora se condensa en estos tres tomos, dedicados al análisis de "el orden negro".

Decenas de casos como éstos —dramáticos o ridículos, siempre espectaculares— llenan las páginas de esta colección, preparada por investigadores del Círculo Amigos de la Historia e impresa y encuadernada en España con lujo y elegancia. Solicítela hoy mismo y recíbala en su casa dentro de los 15 días, abonando sólo el precio especial de oferta, exclusivo de Discolibro.

# ULTRA-SECRETO!



Hechos verdaderos de la delincuencia política internacional, extraídos de los archivos confidenciales en los servicios de inteligencia de todo el mundo.

**PRECIO CONGELADO**

Compre ahora y asegure precio estable. Las cuotas son fijas e inamovibles.



**ACTUE SIN DEMORA ¡ENVIE EL CUPON AHORA MISMO!**

AC193 AUTOCLUB 15/877	DISCOLIBRO SACFAI CHACABUCO 860-(1069) CAPITAL	
	Deseo recibir en mi casa el <b>BIBLIOTECA DEL CRIMEN POLITICO</b>	
	NOMBRE _____	
	DIRECCION _____	
	LOCALIDAD _____	
	PROV _____	COD. POSTAL _____
Ya están incluidos los gastos de embalaje, suscripción y envío. <b>EL PRECIO TENDRA VIGENCIA POR 45 DIAS</b>		
Marque con una X la forma de pago elegida <input type="checkbox"/> EN OCHO ENTREGAS MENSUALES Al recibir cada uno de los ochotomos pagare al correo \$ 4.325.- <input type="checkbox"/> AL CONTADO Al recibir la colección completa pagare al correo \$ 18.000.- mas \$ 4.975.- por gastos de contrarrembolso. <input type="checkbox"/> OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO Envío cheque / giro N° _____ a la orden de DISCOLIBRO SACFAI por \$ 18.000		

# Biblioteca del Crimen Político

**Grandes Enigmas del Espionaje**

**Historia Secreta de la Gestapo**

**Los Grandes Enigmas del III<sup>er</sup> Reich**

**Archivos secretos  
del espionaje  
internacional**

Los casos reales más famosos en la historia del espionaje, reunidos en una colección extraordinaria, editada en España por el **Círculo Amigos de la Historia** y distribuida exclusivamente por **Discolibro**.



**Un sistema exclusivo de ventas:  
Mejor que el mejor de los créditos!  
El plan de entregas mensuales de  
Discolibro permite despachar su pedido  
tan pronto como se recibe el cupón.  
No hay trámites, ni informes, ni demoras!**

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO  
SERÁ PAGADO  
POR EL  
DESTINATARIO

 **discolibro** SACFAI

APARTADO ESPECIAL Nº 513  
CORREO CENTRAL  
1000 CAPITAL FEDERAL

**ENVIE HOY MISMO ESTE CUPÓN.**  
No necesita sobre ni franqueo. Indique sus datos personales y la forma de pago que prefiere y deposítelo en cualquier buzón. Dentro de los 15 días recibirá en su casa la **Biblioteca del Crimen Político**.

Sólo Discolibro puede ofrecerle esta obra a un precio tan reducido, porque su sistema exclusivo de ventas elimina intermediarios, beneficiando directamente al comprador.

**Además, usted tiene otra ventaja, el precio congelado.**

En el mismo momento que se recibe su pedido, el importe de las cuotas se congela automáticamente y no variará pase lo que pase!