

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta
AÑO XIX - N° 103 - JUNIO 1979 - \$ 1.800.-



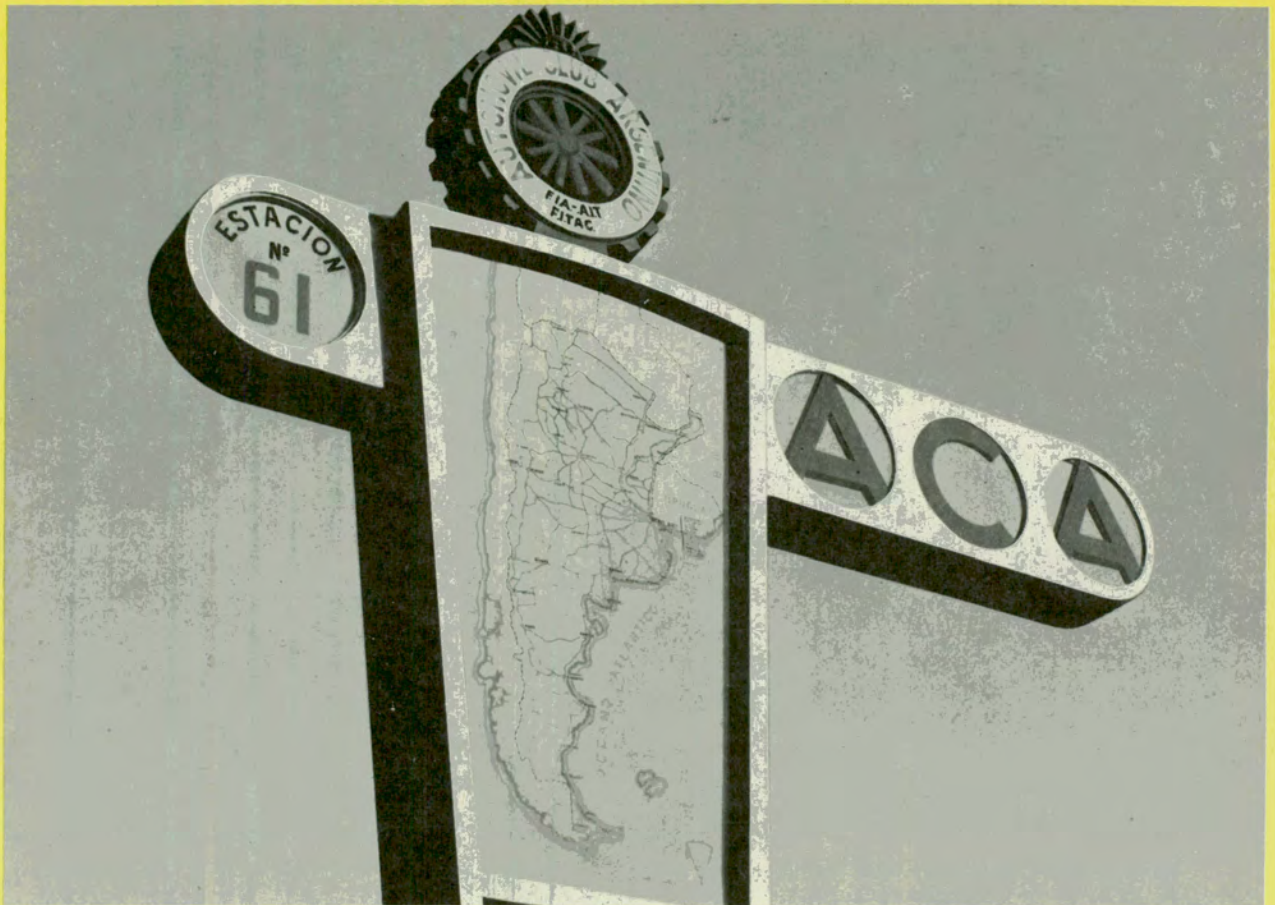
CORREO ARGENTINO Suc. 61 (B)
FRANQUIO PAGADO
TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 209
Concesión N° 4938
CODIGO POSTAL 1461

Higgenarc 79



Donde el país lo necesita.

FISCHRSCH/GENTA



Donde la soberanía y las necesidades de la comunidad lo reclaman.

Donde es imperativo promover el desarrollo.

Allí, está siempre presente el Automóvil Club Argentino.

En todos los pueblos, rutas y ciudades del país.

Para interpretar fielmente sus necesidades.

Y las de sus 800.000 socios, que junto con sus familias son más del 10% de la población nacional.

Todos los cuales, día a día, se benefician con todas estas ventajas:

Artículos para el automóvil y servicios a precios realmente convenientes.

La red turística más completa: excursiones,

hoteles, hosterías, etc., con tarifas especiales.

Descuentos en 2260 comercios (de los más diversos ramos) que integran el Plan ACA en todo el territorio argentino.

Y mucho más.

Servicios que devuelven con creces la cuota social y que redundan en beneficio no sólo de sus socios, sino

del país todo.

Así trabaja, porque para eso -para ser útil- nació hace 75 años, el Automóvil Club Argentino.



Nuestro camino: dar servicio.

PROVEEDURIA DEPORTIVA®

!!! Siempre de temporada !!!



CASA MATRIZ:
LIMA 363/71/77

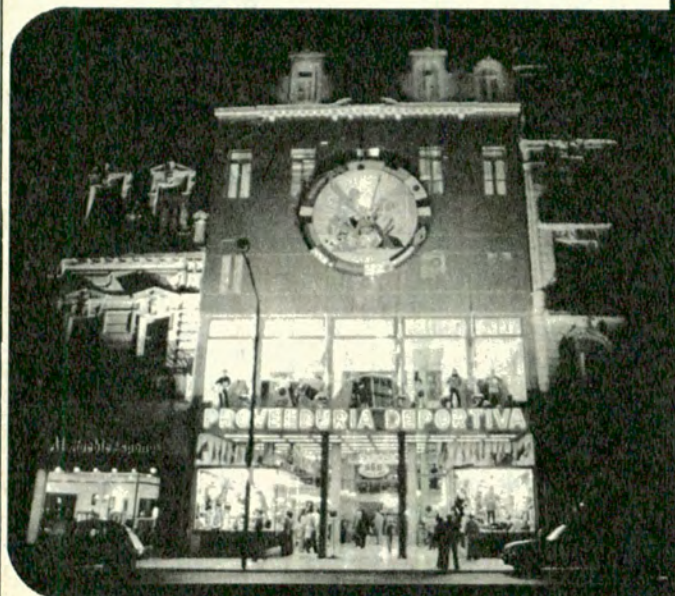
CASA CENTRAL:
CALLAO 666



Estacionamiento gratis

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

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



**Ahora abre sus puertas en
Av. CALLAO 666
al primer
Paseo de Compras
del Deporte,
la recreación y la vida
al aire libre
con 4000 mts², 9 plantas
Biblioteca Pública
y Auditorio**

**y en BARILOCHE
la VILLA INVERNAL
exclusiva para esquiadores**

13 Cabañas - 26 Bungalows
Restaurant - Sala de estar
Transporte al cerro
Alquiler de skis
Medios de elevación
Profesores



**ESTANCIA
EL CARMEN**

Autocampings - Cabañas
Bungalows
Informes y reservas

Casa Central: Callao 666 - D. 44-8119 / 42-6640 / 41-5369



sumario



● NOS ESCRIBEN	6
● A NUESTROS LECTORES. Junto con el siglo	7
◀ 75° aniversario del ACA. Una historia de nuestro tiempo	10
● Técnica del automóvil. El cuidado de la batería en invierno, por Jorge Gualtieri	24
● Por tierras sanjuaninas. El valle de Calingasta, por Federico B. Kirbus	26
◀ Itinerarios patagónicos. El reino del pehuén, por Juan Carlos Giusti	30
● Pesca para iniciados. Los secretos del pejerrey, por Nello Príncipi	36
● AQUI NOSOTRAS, por Trixi	42
● LETRA NUEVA	48
● AUTOMUSICA	49
◀ Apuntes de un naturalista. Las Malvinas a vuelo de pájaro, por Tito Narosky	50
● AUTOCLUB INFORMA	56
● San Pedro. Paraíso del miniturismo	58
● Andinismo. Más alto que los cóndores, por Ricardo Molinari.	63
● NOTICIERO ACA	68



NUESTRA PORTADA

Al comenzar la distribución de este número, cumples el 75° aniversario de nuestra Institución, acontecimiento que es recordado en una amplia nota en la que se procura rescatar los hitos más sobresalientes de ese periplo que se inicia prácticamente con el siglo. En el diseño de tapa se da una visión sintética de esas etapas.

DIBUJO: Mario Di Genaro

autoclub

JUNIO '79

N° 103

DIRECTOR
DR. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

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

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

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

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

JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION
MANUEL DIAZ GUERRA

COLABORADORES ESPECIALES
RICARDO ARCUCCI
ADOLFO GARCIA SAEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR
CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA

DANIEL A. ALVAREZ

MANUEL MALVAR

JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso, Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus, Ariel Gironella, César Ciocatto, Archivo Gráfico de la Nación y Agencia Fotográfica Integral

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5°, TEL. 824-1837, REGISTRO DE LA PRO-

PIEDAD INTELECTUAL 12.769. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA Y AL CENTRO DE INFORMACIONES DE PUBLICIDAD.— La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren publicados. Los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

Tirada de esta edición:

655.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la

República Argentina: \$ 1.800.-

CUALQUIERA SEA EL DESAFIO LA RESPUESTA ES GOODYEAR



Domingo
29 de abril de 1979

Gran Premio de España, Fórmula 1 Internacional

1º Patrick Depailler, con Ligier JS11
y cubiertas Goodyear.

2º Carlos A. Reutemann, con Lotus 79
Cosworth y cubiertas Goodyear.

3º Mario Andretti, con Lotus 80
Cosworth y cubiertas Goodyear.

Gran Premio de Alemania Federal, Fórmula 2 Europea

1º Marc Surer, con March 792 BMW
y cubiertas Goodyear.

2º Brian Henton, con Ralt RT2 Hart
y cubiertas Goodyear.

Los campeones siempre eligen
Goodyear. Elijala usted también.

GOODYEAR
La elegida de los campeones

nos escriben

● MUSEOS Y FOTOGRAFIA

Señor Director:

Durante una reciente excursión al Noroeste argentino tuve dos experiencias poco gratificantes, considerando que aquella hermosa región se nutre del turismo y que, por lo tanto, debería cuidar en extremo esta formidable fuente de ingresos.

Al llegar a Salta decidimos visitar el museo histórico instalado en el edificio del tradicional Cabildo, sobre la plaza principal. Aboné primero el precio de la entrada, que era muy bajo, pero al apresarme, acto seguido, a ingresar, el encargado de la boletería me indicó, muy correctamente, que no podría hacerlo llevando mi cámara y que debería dejarla en custodia en la boletería.

Titubeé un instante, pero enseguida decidí renunciar a la visita y dar por perdidos los pocos pesos que acababa de oblar. Consideré que entregar mi aparato fotográfico, cuyo valor excede el millón de pesos nuevos, no era lo aconsejable, por lo cual opté por retirarme sin haber visto lo que quería ver.

Y he aquí, precisamente, el problema con el que nos topamos a menudo. Mientras en algunos museos, como el de Cachi, el de Tilcara o el Arqueológico de la mismísima ciudad de Salta, permiten tomar fotografías, otros le niegan esta posibilidad al visitante.

Ahora bien: es verdad que en muchos museos europeos y norteamericanos no se permite tomar fotografías, pero ello se debe al deseo de evitar que en aquellas instituciones, muy concurridas, los fotógrafos molesten con sus equipos electrónicos y sus trípodes a los demás visitantes. Pero, además, allí por lo menos se venden series de diapositivas en color para que cualquiera pueda llevarse algunas vistas como recuerdo o con fines didácticos. Nosotros, en cambio, privados aún de esta última posibilidad, tuvimos que regresar con las manos vacías.

Si la tarea o la misión que cumplen los museos es la de difundir nuestro acervo histórico y cultural, no es posible prohibir que se tomen fotografías. Yo diría que tal medida es inclusive anticonstitucional.

Y aun debo relatar otro episodio similar. En San Miguel de Tucumán decidimos asistir al fantástico espectáculo de Luz y Sonido, que todas las noches se

ofrece en la Casa de la Independencia. Cuando ingresamos, yo, como de costumbre, llevando mi cámara al hombro, una señorita que acomodaba a los visitantes, espetó: "¡Prohibido tomar fotos o usar grabador!".

Se me ocurre que pudo haber expresado lo mismo, diciendo: "Se ruega no hacer tal o cual cosa".

Pienso que, aun cuando los argentinos somos generosos y cordiales, nos falta aprender algo en materia de diplomacia social y relaciones públicas al nivel más elemental.

Rodolfo U. Otero
Martínez (Buenos Aires)

● MAL DE ALTURA

Ante diversas consultas efectuadas por nuestros lectores acerca del apunamiento, decidimos incluir en esta sección las principales indicaciones para neutralizar los efectos perniciosos que ejerce la altitud en el organismo humano y en las máquinas de combustión interna. Con este texto entendemos completar las nociones sobre el tema ya expuestas en el número 97 bajo el título "Cuando escasea el oxígeno".

El apunamiento es un fenómeno tan desconcertante que confunde aun a aquellos que creen haber adquirido amplia experiencia en la alta montaña. En la Argentina, país con algunos de los pasos montañosos más altos de América —e inclusive del mundo— el automovilista puede verse frente a problemas sin solución aparente. Vamos a examinar brevemente cuál es la influencia de la anoxia en el organismo humano y en el motor del automóvil y cómo prevenir los inconvenientes que acarrea.

Como regla general vale decir que una persona con presión arterial elevada padecerá el mal de la montaña antes, y con mayor intensidad, que un individuo de presión baja. Los médicos se ven prácticamente limitados a dar a quienes incursionan en la altura, los consejos más elementales: no ingerir comidas ni bebidas (o hacerlo tan sólo en forma muy restringida, bastantes horas antes) y prescribir un medicamento que active la circulación del flujo sanguíneo. En tal sentido la ingestión de cebolla o ajo, que a menudo se recomienda como remedio preventivo casero, no es curanderismo, pues ambos bulbos actúan como dilatadores de los vasos.

Sin embargo, todas estas medidas preventivas pueden en definitiva tener o no tener un efecto benigno sobre el organismo, pues la reacción de este último es absolutamente individual.

Existe un solo recurso realmente eficaz, al extremo de poder considerárselo infalible: la absorción de oxígeno antes y durante la travesía del paso montañoso. De no disponerse de un botellón con oxígeno, es posible usar un cilindro o una garrafa de gas licuado, debidamente limpiada y provista de una válvula igual a las que se usan en las cámaras neumáticas de las ruedas, que se llena con aire comprimido en una estación de servicio y luego se inhala lentamente mediante una boquilla. Huelga decir que estos experimentos deben hacerse con toda la prudencia que exige el caso, pero la recompensa es realmente asombrosa: apenas aparecen los primeros amagos de jaqueca, síntoma infalible de un malestar peor que está por producirse, basta con inhalar dos o tres bocanadas de oxígeno para que el dolor de cabeza desaparezca como por ensalmo.

En cuanto a los motores de combustión interna, la pérdida de potencia obedece a dos fenómenos combinados: por un lado, la disminución progresiva de la presión atmosférica; y por otro, la reducción paulatina de la densidad del aire. La consecuencia es una pérdida de potencia que equivale a la suma de ambas pérdidas dividida por dos.

A tal efecto, damos un ejemplo ilustrativo: si a 1.000 metros de altura la densidad disminuye un 9 por ciento, y la presión un 11,4, entonces la suma de ambos factores es 20,4 y —por consiguiente— la pérdida de potencia tanto como 20,4: 2 = 10,2 por ciento.

¿Cómo prevenir la caída de la potencia? Aquí no es el caso de usar oxígeno en botellón para restituir los caballos extraviados, aunque sí se emplea (preferentemente en los aviones) un compresor para —precisamente— comprimir el aire enrarecido.

Esta pérdida, si no se cuenta con un compresor, es irrestituible, o sea que no se la puede compensar. Pero aparte de la pérdida normal se produce otra reducción adicional a causa del enriquecimiento excesivo de la mezcla. Y es justamente esto último lo que debe neutralizarse para no quedar varado en lo alto de un paso andino.

Existen dos posibilidades para atenuar este problema: achicar el surtidor

A NUESTROS LECTORES

JUNTO CON EL SIGLO

principal o gicleur, o bien avanzar el punto de encendido del distribuidor. Esta última medida es, a todas luces, la más fácil de realizar y permite vencer los caminos más empinados a cualquier altura, hasta 5.000 metros. Basta una llave adecuada para girar el distribuidor de la chispa, el que debe retrasarse nuevamente cuando se desciende al llano para evitar el pistoneo.

● **ALGO HABITUAL**

Señor Director:

Me dirijo a usted para solicitarle haga público nuestro agradecimiento, por medio de la revista AUTOCLUB, a las personas encargadas de la confitería de la estación del ACA, en Piedra del Aguila, por su honestidad y sentido de la responsabilidad.

El día 21 de febrero, de paso hacia Bariloche, paramos en la estación antes mencionada y, al salir, olvidamos un bolso con ropa de nuestros cuatro chicos. Sólo al bajar las valijas en el hotel de Bariloche nos dimos cuenta de nuestro olvido. Mi esposo fue en seguida a la sede del ACA de Bariloche, desde donde se comunicaron por radio con la estación de Piedra del Aguila. Efectivamente, el bolso estaba allí, lo había guardado la señora responsable del bar. A la tarde siguiente ya teníamos con nosotros la ropa que tanto necesitábamos.

Felicitemos y agradecemos a toda la gente del ACA por su dedicación y esmero en la atención del turista, hecho éste que nos hace sentir más seguros y acompañados en nuestros viajes. Que Dios siga acompañando a tan loable Institución y fortalezca a sus directivos en la diaria tarea que realizan en favor del prójimo y del país entero.

**Filia. Correa-Malaccorto
Bolívar 155 - Tres Arroyos (BA)**

Señor Director:

Me complace en recalcar la gran honestidad del personal de la estación N° 119 y Motel de la ciudad de Santa Rosa.

El 9 de abril, habiendo ido a lavarme las manos, dejé olvidado un anillo de oro sobre el lavatorio. Al llegar a Trenque Lauquen, dos horas más tarde, llamé por teléfono a Santa Rosa y el encargado me pudo tranquilizar sobre la suerte corrida por el anillo: estaba en su poder.

La historia del Automóvil Club Argentino comienza con los albores de este siglo XX, el que más innovaciones ha visto en el discurrir del tiempo. También nuestro país, por supuesto, sufrió cambios profundos en esta centuria. Casi con certeza la transformación más notable la ha producido el automóvil. Su irrupción modificó hábitos arraigados en el hombre, aceleró hasta extremos inimaginables los intercambios de mercancías, personas e ideas, generando el turismo en su actual concepción, que alcanza a todas las capas sociales.

La creación del Automóvil Club Argentino —el 11 de junio de 1904— por un grupo de entusiastas partidarios de este nuevo vehículo, fue un hecho notable para la época, por cuanto es una de las primeras instituciones de su género en el orden cronológico. Apenas catorce años antes había sido fundado el Automóvil Club de Mónaco, que es el decano.

Durante las primeras décadas, nuestra Entidad desarrolló una labor incipiente —acorde con los medios de que se disponía—, pero tenaz, en importantes aspectos relacionados con la difusión del automóvil, la red vial, el turismo, las pruebas de competición deportiva. Pero el gran impulso habría de recibirlo al promediar el siglo, cuando se produce la irrupción masiva del auto en la vida nacional y nuestro Club sabe interpretar el signo de los tiempos y se coloca sobre la cresta de la ola para orientar esa multiplicación del parque automotor. Fruto de esta política, aplicada por un grupo de dirigentes con auténtica vocación de ser útiles, es esta realidad: el ACA es hoy la institución de su tipo más importante de Latinoamérica, con su caudal de alrededor de 800.000 asociados, a los cuales ofrece una amplia gama de servicios, que por su variedad y eficiencia ubica a la Entidad en lugar preeminente entre sus similares del mundo. Consecuentemente, y en reconocimiento de esta realidad, el Automóvil Club Argentino ocupa representaciones de singular relevancia en la Federación Internacional del Automóvil (FIA), desde 1926; en la Alianza Internacional de Turismo (AIT), desde 1952; en la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), desde 1941, en calidad de miembro fundador.

Recientemente, una visita de nuestros dirigentes a las Malvinas abrió nuevas posibilidades al turismo, desde el Continente a las islas y desde éstas al Continente. La designación de un delegado del ACA en el archipiélago dio firme sustento a esta acción de fomento turístico, que se hace extensiva a toda la Patagonia, incluida la Tierra del Fuego, con la colaboración de LA-DE (Líneas Aéreas del Estado). El primer fruto de tal gestión ha sido la reciente visita —que se consigna en otro lugar de esta misma revista— de un contingente de malvinenses a Buenos Aires, invitados especialmente por nuestra Entidad. Fue ésta la primera visita efectuada por un grupo de turistas de esa procedencia a la Capital Federal. Si principio requieren las cosas, podemos afirmar que con ella el turismo hacia y desde las Malvinas es una realidad, que se suma a tantos acontecimientos gratos que celebramos en este aniversario de nuestra Entidad y que confirma el espíritu que anima a sus dirigentes: servir a los asociados, y al país todo.

LA DIRECCION

nos escriben

Estoy tan agradecida al ACA y a su personal que no puedo dejar pasar por alto este hecho.

Socio vitalicio N° 19.178
Montevideo 1462 (Capital Federal)

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para que por intermedio de la revista que editan haga público mi agradecimiento al personal de servicio de la estación Colastiné, N° 164, ubicada en la autopista Rosario-Santa Fe.

El año pasado, viniendo de Rosario hacia Santa Fe, dejé olvidada mi cartera con los documentos y dinero. Al llegar a Paraná noté la pérdida. Me volví, e inmediatamente me la devolvieron. Dos meses después hacia el mismo viaje. Aboné la consumición y me fui. Cuando estaba ya en el auto a punto de partir, uno de los empleados vino corriendo y me entregó el cambio. Yo creía que había abonado lo justo.

Quiero destacar estas actitudes de honestidad para que el ACA se sienta orgulloso de la calidad humana del personal que atiende la estación Colastiné.

Haydée E. Balbi de Rizzo
Congreso 437
Victoria (ER)

● DE UN VIAJERO

Señor Director:

Me es sumamente grato dirigirme a usted para hacer llegar, por su intermedio, mi agradecimiento a los señores Jorge D. Sturla y Héctor A. Cascallar, jefe y mecánico respectivamente de la estación de la ciudad de 9 de Julio (Buenos Aires), quienes gentilmente me solucionaron un problema de mecánica en mi automóvil a pesar de ser domingo y cerca de las veintiuna horas. De esta manera pude seguir mi viaje hasta Córdoba.

Espero, si fuera posible, quiera dar cabida a esta carta en la Revista *AUTOCLUB*, para dejar un testimonio más de mi reconocimiento a estos dignos representantes del ACA en la ciudad de 9 de Julio.

Alfredo Lorenzo Bianco
Socio plenario N° 143.859/4

8 autoclub

● PUNTA MOGOTES

Señor Director:

Quienes suscribimos la presente, Hilda Inés Carega y Alfonso Zubas, N° de socios 563.761/2 y 150.521, respectivamente, queremos destacar que durante el mes de enero concurrimos con nuestras respectivas familias a la playa de Punta Mogotes, donde fuimos admirablemente atendidos por el personal administrativo (una señora y su hijo, de los cuales desconocemos los nombres), así como también por el personal que atendía las carpas, que en una oportunidad tuvo la gentileza de guardarnos una malla de importante valor que habíamos olvidado.

Por todas las razones expuestas queremos hacer llegar nuestras felicitaciones por la excelente organización y por la amabilidad e idoneidad del personal mencionado.

Hilda Inés Carega
Alfonso Zubas

● TRASLADO DESDE URUGUAY

Señor Director:

Ratificando lo manifestado el día 11 de enero, con motivo de la ayuda prestada por el *Servicio de Aviación del Automóvil Club Argentino*, que hizo posible el traslado desde Montevideo a Santa Fe de mi señora esposa, internada en el Hospital de Clínicas de aquella ciudad, a causa de un percance automovilístico en la ruta tres del país hermano, quiero expresarle, en nombre de mi esposa y en el mío propio, nuestro más profundo agradecimiento por la valiosa atención prestada, la rapidez, eficiencia, cordialidad y buen trato con que actuó nuestra entidad.

En circunstancias tan difíciles es cuando más se aprecian estos actos de solidaridad profundamente humana, como el que nos tuvo por destinatarios. Es bueno que toda la masa societaria y quienes, siendo automovilistas aún no se han asociado, conozcan y aprecien la calidad y amplitud de los servicios que la *Entidad* brinda.

Rodolfo A. Weidmann
Juan de Garay 2957 - Santa Fe

● UN FUEGUINO AGRADECIDO

Señor Director:

Al leer el N° 100 de nuestra revista *AUTOCLUB* quedé tan emocionado por el artículo *Recuerdos fueguinos*, escrito por el señor Enrique S. Inda, que deseo agradecer a él y al ACA la profunda emoción que me produjo revivir los recuerdos de aquellos lugares donde uno ha nacido y pasado gran parte de su niñez.

Mi padre, José Ortuño, fue fotógrafo del Penal de Ushuaia hasta que éste fue trasladado. Nuestra casa estaba ubicada frente al Club Sportivo Ushuaia. El señor Inda narra con tanta claridad y con tanta verdad, que deseo hacerle llegar mis sinceros deseos de felicidad.

José Roberto Ortuño
Quintana 1200 - Florida (BA)

● MAS SOBRE CAÑOS DE ESCAPE

Señor Director:

Quiero referirme a la carta que les enviara el señor José E. Perrotín, relacionada con el tema *Caños de escape*, aparecida en el N° 101 de *AUTOCLUB*.

Sobre este particular creo conveniente "apoyar" la inquietud del referido señor, por cuanto es realmente un peligro permanente en ruta, que si bien no es el único, puede ser subsanado en la forma señalada, es decir, cambiando la dirección del escape hacia arriba.

Casualmente, hace unos pocos días, viajando por rutas del interior, tuve muchos inconvenientes para poder visualizar el camino a través de la cortina de humo negro; el riesgo se agrava durante la noche y aún más si se transita por zonas con bancos de niebla y pensé entonces hacer una carta proponiendo alguna medida.

Con gran satisfacción leo a mi regreso en vuestra revista la referida observación, que se ajusta perfectamente a la realidad.

Si de algo sirve señalar lo que está mal, insisto sobre el caso para beneficio general.

Pienso que lograr una mayor seguridad en el tránsito es una tarea que nos debe convocar a todos por igual.

Eduardo M. Baur
Socio N° 441.704/1

75° ANIVERSARIO DEL ACA UNA HISTORIA DE NUESTRO TIEMPO

Cuando un grupo de entusiastas propulsores del automovilismo resolvió fundar el ACA, nada permitía suponer que, andando el tiempo, habría de convertirse en la primera entidad de su tipo en América latina, y en una de las primeras del mundo. Rescatamos en esta reseña algunos de los principales hitos de esa marcha ascendente, consustanciada con el ritmo de nuestra época.

CORRIA el mes de junio de 1904. Mientras los porteños despiden el otoño, un tiempo nuevo, recién nacido, va cambiando aceleradamente la fisonomía de la Gran Aldea, que ve levantarse los edificios del Palacio de Justicia y del Congreso Nacional. *Por sus calles, la mayoría pavimentadas, circulan ya 3.000 de los cuatro mil automóviles que existen en el país.* Un país que aguarda con ansiedad que Manuel Quintana, flamante presidente electo, reciba, como es tradicional, el 12 de octubre, el poder de manos del general Julio Argentino Roca.

Pero el país no vive de espaldas al mundo y se inquieta por las turbulencias políticas y sociales que suceden allende los mares. La guerra ruso-japonesa, por ejemplo, ocupa permanentemente las páginas de los diarios. Mientras tanto ya somos "el granero del mundo" y en el puerto de Buenos Aires se instalan los primeros elevadores de cereales.

En esta historia viva, surcada de hechos impactantes
10 autoclub

tes, suceden otros acontecimientos que cobrarán importancia decisiva cuando el devenir de esos nuevos tiempos de que hablábamos, anuncie que con el siglo XX ha nacido también una nueva era, que se abre a un progreso que, para los hombres de ese tiempo, parecía infinito.

Por ello, cuando en 1892, un ciudadano de ese mundo, Don Dalmiro Varela Castex, introdujo el primer "vehículo autopropulsado" que circuló por las calles de Buenos Aires, se pusieron en movimiento las fuerzas de la historia que nos conducen a ese mes de junio de 1904, doce años después.

Los hechos que acontecen, no por conocidos dejan de ser ilustrativos para considerar la irrupción del automóvil en el país y la resistencia que tuvo que vencer para imponerse en la consideración de los argentinos, siempre proclives a aceptar lo novedoso pero, al mismo tiempo, siempre poseedores de una fina ironía para el retrato pintoresco o la crítica de costumbres. Es así como

se entiende que el automóvil tuviera que soportar estoicamente muchos apelativos, de los cuales, el de "mataperros" fue el más drástico y detractor, y el de "chinchulín" el más expresivo para señalar los ruidos que producía un escape libre, todavía no sometido al silenciador.

Lo cierto es que en esos doce años, como dijimos, muchos automóviles circularon por las calles de nuestra ciudad y los porteños comenzaron a aceptar su presencia como algo ya consustanciado con el paisaje y la vida ciudadana, todavía apacible y tranquila, con resabios de la que fuera Gran Aldea.

● NACE EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Y en esa Buenos Aires, por esos tiempos, un grupo de jóvenes poseedores de flamantes automóviles, fueron imponiéndose una nueva costumbre: *reunirse al término de sus paseos por*





Reproducción de la fotografía tomada durante el acto de fundación del Automóvil Club Argentino por un grupo de distinguidos deportistas.

Nuestra Entidad contribuyó enormemente al progreso vial de la Argentina. En la antigua foto, uno de nuestros equipos en plena tarea.

Nuestro Club recurrió a diversos medios, según la época, para ayudar al automovilista. Estos triciclos le suministraban nafta.



los bosques de Palermo, en el cruce de las avenidas Sarmiento y Libertador General San Martín, en el sitio donde más tarde se levantó el monumento de los Españoles. Allí, esos jóvenes cambiaban impresiones y conversaban, "casi siempre" sobre un tema afín a todos: el automóvil y las novedades técnicas que se producían en los EE.UU. y en Europa.

Y la historia dice que dos de esos contertulios, don Dalmiro Varela Castex y Nicanor Magnanini, pidieron para reunirse al barón Antonio de Marchi, que ejercía la presidencia de la Sociedad Hípica Argentina, el salón de esa entidad. Fue así como, el 11 de junio de 1904, bajo la presidencia del anfitrión, el propio barón de Marchi, se realizó una reunión formal con el objeto, largamente acariciado, de fundar el Automóvil Club Argentino.

● LOS PRINCIPIOS RECTORES

Previamente, la redacción de los estatutos que sentarían las bases de la novísima entidad automovilística, fue encargada al doctor Nicanor Magnanini.

"Incrementar el turismo automovilístico; peticionar la construcción de caminos;

gestionar la disminución de derechos aduaneros; construir un gran garage, con taller mecánico, y mantener relaciones con instituciones internacionales similares", fueron los principios rectores que dieron nacimiento a ACA, apenas 14 años después de la fundación del primer automóvil club del mundo.

● LOS FUNDADORES

Y en ese ya histórico 11 de junio don Dalmiro Varela Castex fue elegido primer presidente de la flamante institución, como un justiciero homenaje a quien fuera uno de los propulsores del automovilismo en el país, en tiempos en que su irrupción en la vida y costumbres ar-

gentinas, provocó no pocas resistencias, sólo vencidas cuando este vehículo demostró fehacientemente su utilidad y practicidad, acortando distancias, a lo largo y a lo ancho de la patria.

Acompañaron a Dalmiro Varela Castex durante su mandato, que se prolongó de 1904 a 1908, Juan Abeilla, Carlos de Alzaga, Félix Alzaga Unzué, Alfredo de Marchi, Juan A. Drysdale, Alfredo T. Fernández, Emilio D. Laborde, Nicanor Magnanini, José Pacheco y Anchoarena, Ubaldo de Sivori, José R. Semprún, Henry C. Thompson, Luis Valiente Noailles, Alfredo T. Tornquist, Félix Günter, Miguel A. Marín, Carlos Morra, Elías Romero, Antonio de Marchi y Carlos A. Tornquist.

● LAS DOS PRIMERAS DECADAS

A partir de entonces la vida del Automóvil Club Argentino estuvo indisolublemente ligada a la historia del automovilismo argentino, a su evolución constante, en el marco de un país que, año a año, fue transformando su fisonomía, hasta llegar a esta realidad presente, que encuentra al ACA y a la Nación en busca de un destino cada vez más venturoso.

Pero los comienzos de esta historia, que conduce al actual presente lleno de realizaciones, no fueron nada fáciles.

Lo cierto es que, a poco de andar, el Automóvil Club Argentino, por impulso de sus entusiastas dirigentes, comenzó a bregar inteligentemente "por cambiar la imagen" del automóvil.

Y es en 1905, apenas un año después de su fundación, cuando al ACA tiene decisiva participación en acontecimientos trascendentes en la vida del automovilismo argentino.

Por ese entonces, esa hermosa simbiosis de automóvil-automovilista, se aventura a dejar las calles de la gran ciudad y se lanza a la conquista de los caminos de la patria. Es la epopeya de los memorables raids que

EL AUTOMOVIL CLUB DECANO

En 1890 nació en Mónaco el Automóvil Club más antiguo del mundo. Pasaron, pues, nada más que catorce años para que un grupo de jóvenes automovilistas, que por sus frecuentes viajes a Europa estaban al tanto de las novedades que se producían en torno del automóvil, decidieran fundar en Buenos Aires una entidad similar a las del Viejo Mundo. A la fundación del Automóvil Club de Mónaco le siguieron el de Francia (1895); Bélgica (1896); Inglaterra e Italia (1897); Austria, Holanda y Suiza (1898); Estados Unidos (1899); Alemania y Hungría (1900); Dinamarca (1901); Rusia, Portugal y Suecia (1903).



abren nuevos senderos al automóvil, como, por ejemplo, el de los hermanos Luro, quienes partieron de la estancia "El Muro", en Quequén y después de pasar por Tres Arroyos, llegaron a las márgenes del río Colorado, cubriendo una distancia de 900 kilómetros.

También merece citarse el raid de Víctor Laborde, que acompañado por los hermanos Anezin unió por primera vez en automóvil Buenos Aires con Rosario, abriendo un camino que después sería clásico, para las grandes competencias automovilísticas que se realizaron a partir de la década del 20.

● LA PRIMERA FISCALIZACION

Al año siguiente de estos periplos, en 1906, el diario "El País", propiedad del doctor Carlos Pellegrini, con el auspicio del Automóvil Club Ar-

gentino, que elaboró para la ocasión un reglamento que fue modelo en su época, organizó la "Primera Carrera de Automóviles Sobre Ruta a Disputarse en Sudamérica". La competencia, para vehículos de hasta cuatro cilindros, se corrió entre Buenos Aires y el Tigre Hotel y regreso a esta ciudad, y marca un hito en la historia del automovilismo deportivo en nuestro país. Fue además, la primera vez que el ACA fiscalizó una carrera de automóviles de este tipo.

● LA ERA DEL TURISMO AUTOMOVILISTICO

A poco de andar, apenas cuando el Automóvil Club Argentino tenía dos años de vida, sus fundadores se propusieron llevar adelante uno de los postulados que le dieron existencia: "incrementar el turismo automovilístico". Fue así como, en 1908,

cuando todavía se comentaban vivamente los primeros raids automovilísticos, comenzó el ACA a organizar excursiones, en un principio de corta duración, pero después cada vez más extensas. Hasta que finalmente, en 1910, por un fangoso camino de tierra, paralelo a las vías del tren y que presentaba múltiples dificultades, los excursionistas del ACA llegaron a La Plata. Esto no fue nada más que el principio de raids turísticos que hicieron historia, ya que en 1913 la caravana de automóviles llegó hasta la ciudad de Córdoba abriendo así para el turismo nacional un itinerario que, con el correr de las décadas, se convertiría en uno de los más importantes para el desarrollo de la actividad turística a la que el ACA sigue ligado a través de su actual red de hoteles, moteles y hosterías.

Los viajes a Mar del Plata comenzaron, en cambio, en 1924, cuando las corrientes

automovilísticas impulsadas por el decidido apoyo del ACA llegaron a la que poco después sería la más importante ciudad balnearia del país. Además, cuentan los memoriosos, que todos los jueves, desde la sede del ACA, encabezada por un coche piloto, partía una larga caravana de automovilistas a Mar del Plata. Los ocupantes de ese coche piloto tenían la tarea de auxiliar a los rezagados por inconvenientes mecánicos.

● EL TURISMO ENSANCHA SUS LIMITES

A estos inicios que presentaban múltiples dificultades por el incipiente desarrollo de caminos aptos para el tránsito automotor, siguieron excursiones que ensancharon considerablemente el horizonte turístico de los argentinos. Así, excu-



COLOCACION 5 MINUTOS

DESDE \$ 58.000.-

SE COPIAN PERO NO SE IGUALAN

FUNDAS

SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTO

Casa Central:

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

EL AUTENTICO BOUCLE DE TOALLA Y BICOLOR

DIONISIO POGGIO E HIJO S. R. L.

DIAGONAL 73 N° 2180 - LA PLATA

siones turísticas organizadas por el ACA arribaron a Mendoza haciendo escalas en Rosario, Córdoba y San Luis. Después llegaron los tiempos del "descubrimiento" de nuestro territorio austral y el ACA en la segunda década del siglo, organiza excursiones automovilísticas al lago Nahuel Huapi. Este fue el punto de partida de una tarea en esa zona que se mantuvo constante hasta el presente.

También hacia el final de la segunda década de su existencia, el Automóvil Club Argentino inicia la difusión de la práctica del camping en la Argentina, hasta entonces desconocida, o en el mejor de los casos conocida como "un ejercicio" que se practicaba en Europa, especialmente en Inglaterra. Lo cierto es que, por iniciativa del ACA, desde 1920 a 1930 se instalaron los Campings de Chascomús, próximo a la laguna, y el de San Miguel. A éstos les siguieron los de Luján, Punta Chica y Quilmes y más adelante, Punta Lara, Timbúes, en la provincia de Santa Fe, Carlos Paz, en Córdoba y la larga serie de instalaciones de este tipo en la zona atlántica y el resto del país. Muchos de estos campamentos —he aquí un mérito más de esta obra realizada por el ACA— se constituyeron en el punto

de partida de villas que hoy son un orgullo para la Nación.

● EL CAMPEONATO DEL KILOMETRO

Pero en esta breve reseña de los primeros veinte años de vida del ACA, no se puede soslayar la primera manifestación deportiva en serie bajo el auspicio de la Entidad: El Campeonato del Kilómetro, que se realizó en la estancia "El Talar", propiedad de don José Pacheco y Anchorena, que por entonces —1910— ejercía la presidencia del Automóvil Club Argentino. En esta carrera Paul Givert, el ganador, registró la marca de 168,224 kilómetros por hora en un tiempo de 21"2/5 al volante de su célebre Dietrich Lorraine.

● LOS GRANDES PREMIOS NACIONALES

También en el año del Centenario de la Independencia Nacional, se inició la disputa de los Grandes Premios Nacionales que organizó el ACA y que se constituyeron, a lo largo del tiempo, en los hitos más importantes de la historia del automovilismo deportivo argentino. En esa oportunidad el GP se corrió

entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba y le cupo la gloria a Juan Cassoulet de ser el ganador de la primera carrera de este tipo corrida en la República Argentina.

● HACIENDO CAMINOS

Cuando el país dejaba atrás la segunda década del siglo, ya la presencia del ACA y del automóvil eran hechos incontrastables y se habían vencido las últimas resistencias de los detractores del auto, que ahora lo aceptaban como la lógica consecuencia de los nuevos tiempos que se vivían. Sin embargo, para el ACA y el automóvil se iniciaba ahora la etapa más difícil, pues se trataba de adecuar la estructura vial de la Nación al creciente desarrollo de la industria automotriz, que exigía más y mejores caminos, con la infraestructura de señalización adecuada.

Esta tarea demandaba, por cierto, tiempo y esfuerzo constante, por lo cual, en 1923, el Automóvil Club Argentino creó su Oficina Técnica Topográfica, que marca toda una etapa en la evolución del país y de la Entidad.

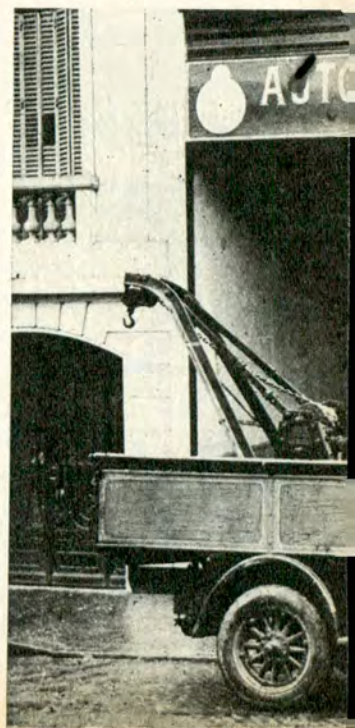
Se inició así una tarea de gigantescas proyecciones y en los dos años siguientes, el ACA comenzó la realización de los primeros trabajos

para el mantenimiento de caminos, con cinco máquinas especiales que fueron distribuidas entre las filiales del interior, donde los problemas camineros eran más agudos.

En 1926, el ACA dio en tal sentido otro paso significativo cuando firmó un convenio con los importadores de automóviles y anexos de aquellos tiempos, por el cual éstos se comprometían a contribuir por cada automóvil que llegara al país con una cuota fija para el mantenimiento de los caminos. El Automóvil Club Argentino, por su parte, cedía para ese fin el cincuenta por ciento del importe de las cuotas de sus asociados. Enseguida la Entidad creó la División de Carreteras cuya misión fue la conservación, relevamiento y señalamiento de las principales rutas de la Nación. Por entonces se compraron nuevos equipos de mantenimiento y en 1930 ya eran 26 los que estaban distribuidos por el país. Mientras tanto, la Entidad confeccionó mapas, guías y hojas de ruta, al tiempo que se relevaban nuevos caminos y se señalizaban nuevas rutas.

● SEGURIDAD VIAL

Como complemento necesario para estas realizacio-



nes, se puso en marcha una tarea tendiente a darle a nuestras calles y caminos una seguridad en la circulación de vehículos acorde con el constante aumento del parque automotor. Fue así como el ACA colocó chapas de advertencia para los automovilistas en las cercanías de escuelas, hospitales, o, por ejemplo, realizó el balizamiento luminoso del camino a Tigre, en los lugares peligrosos, debidamente señalizados.

● EL PODER DEPORTIVO

También desde 1926 y hasta la finalización de esa década, ocurrieron acontecimientos trascendentales en la vida institucional del Club. En ese año, por ejemplo, el ACA se afilió a la Asociación Internacional de Automóviles Clubes Reconocidos (AIACR), hoy Federación Internacional del Automóvil (FIA) con lo cual obtuvo de esa entidad el aval para ostentar el poder deportivo en todo el territorio nacional.

Al año siguiente, el Automóvil Club Argentino habilitó al servicio público una pasarela de 60 metros de largo sobre el río Samborombón, en el antiguo camino a Mar del Plata. Fue esta una obra de importancia para su tiem-

JUAN CASSOULET

Sin duda alguna, *Juan Cassoulet*, vencedor en 1910 del Primer Gran Premio Nacional, organizado por el Automóvil Club Argentino, fue uno de los pioneros del deporte automovilístico en nuestro país. Hijo de padres franceses, nació en Buenos Aires en 1873 y murió en San Fernando el 30 de septiembre de 1949.

Tuvo una actuación deportiva corta pero muy exitosa, puesto que, además de la carrera mencionada, con un automóvil *Rochester*, de vapor, recorrió en 1902 los 1.100 metros rectos del hipódromo de Palermo en 51 segundos. Ganó también las carreras de *Mar del Plata* y *Córdoba* y en 1906 sufrió en el hipódromo Argentino un espectacular accidente, cuando su automóvil de vapor se incendió al terminar la prueba. Hombre de su tiempo, un periodista de la época lo retrató así: "pantalones grises, a la francesa, saco negro con solapa cerrada y una 'pavita' de curva irreprochable".

En 1913 Cassoulet abandonó la práctica del automovilismo deportivo pero su nombre quedó para siempre en la historia de este deporte en la Argentina.

po, ya que solucionaba quizás el problema más grave que se le presentaba a los automovilistas que viajaban hasta esa ciudad atlántica. También en 1927 el ACA culminó una obra vial de largo aliento: la construcción de un puente sobre el arroyo *Tapalqué*, cerca de la ciudad del mismo nombre. En reconocimiento a esa tarea, las autoridades bautizaron al puente con el nombre del Automóvil Club Argentino. Por ese entonces se instaló en las primeras casillas ca-

mineras que tenían auxilio mecánico y, en su mayoría, teléfono —ilustre antecedente de las actuales estaciones de servicio del Club—. La primera de estas casillas estuvo situada entre *Lezama* y *Guerrero*, en la ruta a *Mar del Plata*, y la número 2 en *Morón*, en el camino que conduce a *Luján*. Por último, en 1928, se creó con carácter permanente, el *Servicio de Auxilio Mecánico*, dando así una estructura mucho más sólida a la red servicial de la institución.

También ha sido considerable la obra desarrollada en el terreno de la señalización vial. Esta acción se proyectó a los caminos de todo el país, con el aporte de personal y medios de marcación propios.

Delante de la estación de servicio de Tucumán, que funcionaba en el garaje Saccone. En primer plano, una de las unidades de auxilio mecánico, actividad que se inició el año en que se tomó esta foto: 1930.

● EXPANSION DE LA RED CAMINERA

La vinculación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el Automóvil Club Argentino fue a todas luces fecunda. El 1º de agosto de 1926, la empresa asumió el control del mercado interno de combustible y se fijaron precios uniformes rebajados en todo el país, al tiempo que se estableció un impuesto de 7 centavos por litro de nafta, lo cual significaba, en la práctica, lograr los fondos necesarios para la construcción de 27.000 kilómetros de rutas pavimentadas. El ACA tuvo participación decisiva en este poderoso impulso para la renovación y construcción de nuevos caminos, ya que la señalización estuvo en gran parte a cargo de la Entidad. Caminos-automóvil, sin duda van indisolublemente unidos en su evolución y el acrecentamiento de la red caminera, constituyó el punto de partida de la inserción plena de este vehículo de transporte en la vida moderna del país.

● LA CAMPAÑA PARA LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD

Sin embargo, en el pensamiento de las autoridades



ESTAMPILLAS

OFERTA ESPECIAL - LISTA N° 9
Precios válidos hasta
el 31-8-79

MUNDIAL DE FUTBOL

1) Colección completa de todas las series emitidas por Argentina, en 14 sobres especialmente diseñados, con matasellos Primer Día de Emisión (12 estampillas + 3 bloques) \$ 43.750

2) 100 sobres diferentes con matasellos especiales del MUNDIAL (partidos, Exposiciones, EAM, Hoteles, Aeroportos, etc.) \$ 100.000 - \$ 125.000 -

LAS DOS OFERTAS

300 dif. Animales	\$ 26.900.-
200 dif. Aviación	13.750.-
200 dif. Barcos	13.500.-
200 dif. Cosmos	14.600.-
500 dif. Deportes	87.500.-
300 dif. Flora	26.900.-
300 dif. Peces y Mariscos	48.700.-
200 dif. Arte/Pintura	13.100.-
500 dif. Transportes	41.250.-
500 dif. Alemania	23.700.-

Pagos en cheque o giro sobre Bs. As. Agregar \$ 1.500 para gastos de envío y CERTIFICADO. Compras de más de \$ 35.000, envío GRATIS.

PIDA LA LISTA N° 9
FILATELIA AUSTRAL
C. Correo 42 (1640) MARTINEZ

del *Automóvil Club Argentino* de este tiempo, estaba claro que el país necesitaba un cuerpo legal que asegurara permanentemente la construcción y conservación de los caminos argentinos. Fue así como la Entidad auspició una campaña en favor de una Ley Nacional de Vialidad que recogiera la experiencia adquirida en las tres primeras décadas del siglo y que, al mismo tiempo, fuera un eficaz resorte para los tiempos que se avecinaban.

Esta iniciativa tuvo feliz concreción y a poco de sancionada la ley (Nº 11.658) se creó la Dirección Nacional de Vialidad, que fue dotada de los recursos necesarios para conservar y extender las rutas nacionales. Con ello el *Automóvil Club Argentino* había cumplido uno de sus más caros objetivos. A partir de ese entonces el ACA, en perfecto acuerdo con la novísima institución creada, orientó su acción a perfeccionar otros aspectos complementarios de su labor vial.

● EL TURISMO INTERNACIONAL

Ya nos hemos referido a la afiliación del ACA, en 1926, a la entonces Asociación Internacional de Automóviles Clubes Reconocidos, y a la importancia que ésta tuvo para el desarrollo, con el control de la institución, del automovilismo deportivo nacional. Pero esta afiliación significó, además, que los socios del ACA, pudieron, a partir de entonces, gozar en sus viajes al exterior de todos los beneficios que tal afiliación confiere, pues a la FIA están adheridas la mayoría de las entidades automovilísticas del mundo. Más tarde, el ACA fue habilitado para integrar el *Sindicato de Garantías*, con lo cual obtuvo autorización para emitir el documento aduanero conocido como el *Carnet de Pasos Por Aduanas*. Otro hito trascendente en la historia del Club lo constituyó la firma por el gobierno argentino, en 1935, de la Convención de París,

16 autoclub

EL PRIMER AUTO QUE CIRCULO POR BUENOS AIRES

Cuando en 1892 don Dalmiro Varela Castex, que después sería el primer presidente del *Automóvil Club Argentino*, introdujo en Buenos Aires el primer vehículo autopropulsado, las tranquilas calles de la Gran Aldea se conmovieron.

Según una crónica de la época, el automóvil de Varela Castex pasaba raudamente por las calles de la ciudad, "sembrando el terror de peatones y policías" y provocando "un sinnúmero de espantadas entre el elemento *jamelguil*" de las victorias placenteras que en aquellos años ostentaban el predominio absoluto del transporte en Buenos Aires. Se narraba también en esa crónica que "el infernal vehículo, con su silbato atronador", suscitaba "los más risueños comentarios y las más variadas escenas".

que reconocía los *Certificados Internacionales Para el Automóvil*, los *Permisos Internacionales de Conducir* y la *Chapa de Identificación*. Después el parlamento aprobó las leyes 12.315 y 12.316, por las cuales se autorizaba al *Automóvil Club Argentino* a emitir y reconocer estos documentos en todo el territorio nacional, con lo cual se le otorgaba al ACA una función pública de significativa trascendencia, más tarde ampliada al reconocerle el derecho a garantizar las exportaciones temporarias de los automóviles de sus adherentes. Luego le seguirá la creación de la *Oficina de Turismo Internacional*, que facilita la documentación necesaria, y la *Oficina de Reserva y Venta de Pasajes*, un servicio más para los que deseen viajar al exterior o al interior de nuestro país.

● EL CONVENIO ACA-YPF

En 1936 Yacimientos Petrolíferos Fiscales ya era una sólida empresa que, empero, bregaba denodadamente por imponer sus productos en el mercado, en el que debía competir con entidades extranjeras poderosas en recursos técnicos y publicitarios. En esa instancia, el *Automóvil Club Argentino*, que desde sus inicios se caracterizó por una política de fuerte sentido nacional, suscri-

bió con YPF un convenio por el cual el ACA otorgaba a la mencionada empresa fiscal, la exclusividad de las ventas de sus productos en todas las estaciones de servicio de la Institución. Por su parte, YPF le reconocía una bonificación sobre el precio de la nafta y financiaba, mediante créditos en productos, las construcciones de las estaciones de servicio que el Club instalase para la venta de los combustibles en las principales ciudades y rutas nacionales del país.

La primera de esas estaciones de servicio construidas por el *Automóvil Club Argentino*, de acuerdo con un criterio arquitectónico uniforme que les diera ante el usuario una "identidad" definida, fue inaugurada en la ciudad de Córdoba, en agosto de 1938. A ésta le siguieron las de *Samborombón*, *Dolores*, *Pirán* y el complejo de *Mar del Plata*. Las obras se realizaron a un ritmo tal que al finalizar 1939 ya eran 15 las estaciones en funcionamiento y con el correr de los años, esa cifra se multiplicó varias veces hasta llegar a las 205 Unidades Serviciales actuales, diseminadas por toda la República.

● NACE FITAC

La década del '40 fue un período de realizaciones im-

portantes para la Institución. En 1941, el *Automóvil Club Argentino*, juntamente con otras instituciones automovilísticas de América, fundó la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes (FITAC). Su creación respondió a la necesidad de contar con una entidad que agrupara y representara a los Touring y Automóviles Clubes del continente. Este propósito fue logrado plenamente, pues en la actualidad son 23 las instituciones de Norte, Centro y Sud América afiliadas a FITAC.

● LA BUENOS AIRES-CARACAS Y EL GP DEL LIBERTADOR

Este período también fue pródigo en acontecimientos deportivos importantes en los que el *Automóvil Club Argentino* tuvo decisiva participación.

En 1947, por ejemplo, organizó un Gran Premio Automovilístico que unió Buenos Aires con Santiago de Chile y al año siguiente se disputó la recordada carrera *Buenos Aires-Caracas* que, entre otras cosas, demostró la transitabilidad de la Carretera Panamericana en el territorio sudamericano. Desde el punto de vista deportivo, constituyó para el ACA un resonante éxito y fue una de las competencias más extensas del mundo en su momento y, en ciertos aspectos, un antecedente ilustre del *Rally ACA-BIR Vuelta a la América del Sur*, que también organizara en 1978 el *Automóvil Club Argentino*. La década se cerró con la realización en 1950 del *Gran Premio Del Libertador*, que ese año, por la fecha que la Nación toda recordaba, tuvo especialísima resonancia.

● AFILIACION A LA AIT

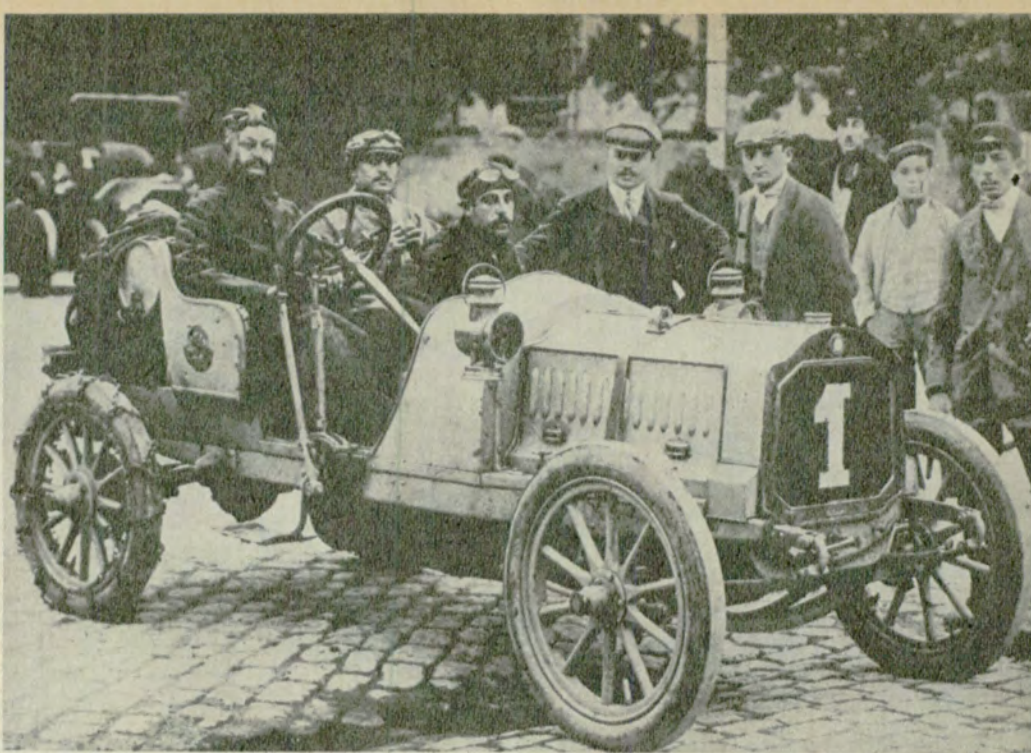
En 1952 el *Automóvil Club Argentino* se afilió a la *Alianza Internacional de Turismo*, organismo internacional que nuclea a entidades automovilísticas y de turismo con 140 asociados en 85 países del mundo entero.

● LAS DOS ÚLTIMAS DECADAS

Las autoridades que, bajo la presidencia del *doctor César C. Carman*, se hicieron cargo de la dirección del *Automóvil Club Argentino* en 1957, encararon desde un primer momento la puesta en marcha de una política de saneamiento financiero y expansión de los servicios. Al año siguiente se inauguró la *Filial de Miramar*, satisfaciendo así el largo anhelo de los socios que frecuentaban esa hermosa ciudad balnearia bonaerense. Pero fue en 1960 cuando se dio un paso realmente decisivo: se consolidó el estado económico de la *Institución*, al punto de que el *balance, hasta entonces deficitario desde 1944, arrojó un superávit de 9 millones de pesos*. Esta situación, lograda por el nuevo elenco directivo, habría de mantenerse en el futuro convirtiéndose en la palanca decisiva para las múltiples obras que se proyectaron y llevaron a la práctica con recursos genuinos y propios.

El nuevo clima imperante en la *Institución* se tradujo ya en 1960, en un apreciable incremento de la masa societaria: *ingresaron 28.926 nuevos socios, alcanzando la suma total a 130.391*. El ímpetu constructivo se reflejó, por otra parte, en la creación de nuevas estaciones de servicios en las provincias de *San Juan y La Rioja* y en la conclusión de exitosas gestiones similares con las provincias de *Jujuy, Catamarca, Neuquén, y La Pampa*. La venta de nafta común se incrementó a su vez, en 16 millones de litros, alcanzando la cifra de 69.607.137 litros.

Todos estos hechos estaban marcando las pautas dinámicas de un proceso de crecimiento constante, que ya no habría de detenerse. Como lo señalaría más tarde el *doctor Carman*, su acción al frente del ACA se convirtió para él desde un comienzo en un *compromiso total*. Y esa ejemplar dedicación rindió plenos frutos.

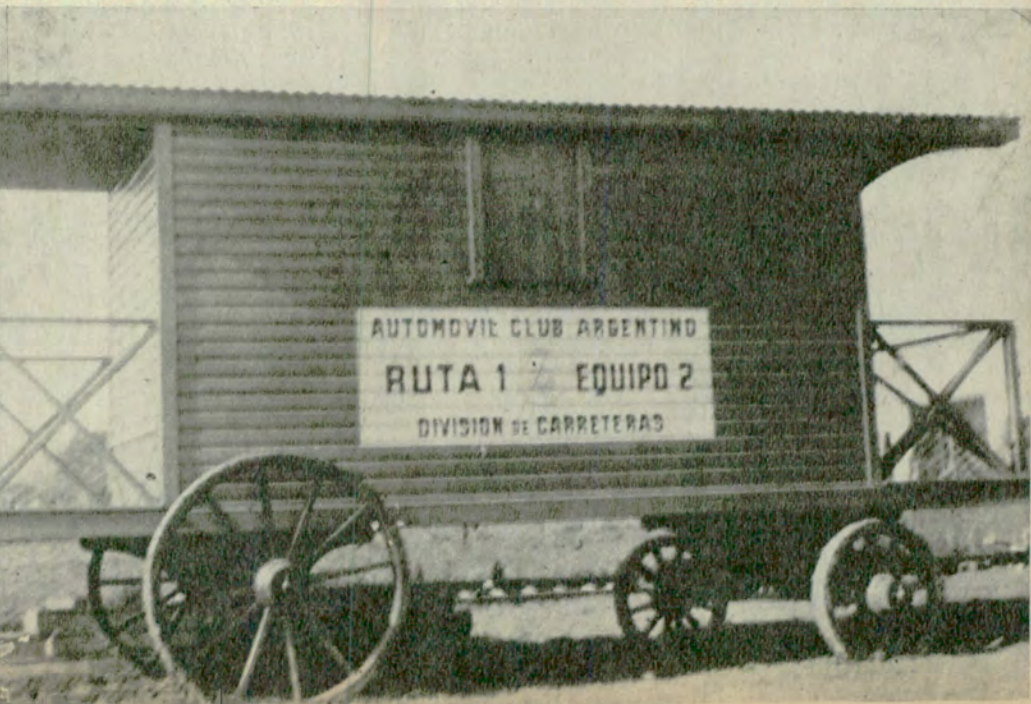


Juan Cassoulet, Julián García y Luis Pica con el Dion Bouton 18 HP con el cual ganaron el primer Gran Premio —hasta Córdoba— en 1910.



Esta fue la flota de auxilio mecánico para los socios de que dispuso el Club en los primeros tiempos, al implantarse ese servicio.

Esta foto —tomada hace varias décadas— documenta la acción infatigable del ACA en el mantenimiento de los principales caminos de nuestro país.





● PRIMER PUESTO EN EL PAIS

Los logros comenzaron a acumularse rápidamente. En 1960 el servicio de *Viajes y Turismo* incorporó, entre otros, los siguientes beneficios: *reserva de bodegas, alquiler de automóviles, con o sin chófer, en el país y en el exterior, servicio de guías, intérpretes y acompañantes, seguros turísticos y pasajes a crédito*. El relevamiento de caminos se elevó a 18.670 kilómetros y el año culminó con un hecho trascendente: la inauguración del *Salón Internacional del Automóvil*.

Otro jalón consagratorio se alcanzó en 1961. Al elevarse en 30.000 el número de sus miembros, el *Automóvil Club Argentino* sumó un total de 160.596 socios, ocupando así el *primer puesto entre las sociedades civiles argentinas por su caudal societario*. La evolución alcanzó también a los *servicios de previsión*, y los *seguros de vida* superaron la cifra de 10.000 socios, en tanto que los *seguros de automotores* llegaron a 30.000.

No menos importante fue el aumento de los *servicios turísticos* en general. La magnitud de esa actividad se reflejó en las cifras: en 1961 la *Institución* emitió

15.617 permisos internacionales de conducir y 5.497 interamericanos. El servicio mecánico atendió la demanda de auxilios que ese año llegó a 274.434 unidades.

● NACE AUTOCLUB

La necesidad de dotar a la *Institución* de un órgano de difusión permanente, destinado a la promoción del desarrollo turístico del país y a la consolidación de su imagen en el exterior, llevó a la creación de nuestra revista *Autoclub*, que inició su aparición en octubre de 1961. Su distribución gratuita entre los socios es decretada por la *Comisión Directiva* al año siguiente.

Autoclub, por otra parte, se encarga de difundir todos los comunicados destinados a los asociados, eliminando así los gastos de papel, impresión, ensobrado, franqueo y despacho de las citadas circulares.

Actualmente se editan 700.000 ejemplares por bimestre de la revista, lo que la convierte en uno de los órganos de información más importantes del país por su enorme difusión. En sus páginas, por otra parte, colaboran los más destacados especialistas en turismo, cien-

cia, técnica automovilística y humor.

Otras de las áreas que participó en el proceso de acelerada evolución fue la correspondiente a la *Biblioteca del ACA*, especializada en todos los aspectos del automovilismo. Actualmente atiende más de 6.000 consultas anuales, y constituye un verdadero modelo en su género.

● FORMANDO CONDUCTORES

En 1962 se produjo otro acontecimiento de gran importancia en el historial del ACA: la creación de la *Escuela Técnica de Conducción y Tránsito*, con la finalidad específica de formar integralmente nuevos conductores, no sólo capacitándolos técnicamente, sino también arraigando en ellos la conciencia plena de su responsabilidad social. Este organismo contó con instalaciones propias a partir de 1967, en un predio cedido especialmente por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en terrenos del *Parque 3 de Febrero*. Su actividad arrojó magníficos resultados, y ha formado hasta la fecha a más de 54.000 nuevos conductores.

En ese mismo año se inauguró también la *Escuela de Mecánica y Capacitación*,

para perfeccionar los conocimientos técnicos de los automovilistas asociados. Los graduados de sus cursos suman ya más de 5.600. En 1968 se inauguró el *Servicio de Aviación*, para prestar apoyo en casos de emergencia, y sus máquinas han sido frecuentemente utilizadas como valioso elemento de comunicación y auxilio en catástrofes, inundaciones, transporte de heridos, enfermos y material sanitario. Ese año de 1968 marca también una importante etapa en el desarrollo del turismo nacional: el ACA organiza, con el lema "*Conozca la Argentina*", un programa turístico entre sus asociados, a quienes concede préstamos personales para financiar gastos de excursiones colectivas e individuales, con el apoyo del Banco de la Nación Argentina.

La importancia adquirida por todos los nuevos servicios y la expansión de los existentes se refleja en el número de empleados del ACA en relación de dependencia: 2.552 agentes en todo el país. En mayo de 1968 se pone en práctica el *cheque de viajero*, elemento destinado a facilitar al turista toda clase de operaciones comerciales y adquisiciones sin emplear dinero en efectivo. La institución cerró su balance de ese año



En los últimos años el crecimiento de nuestra Institución ha sido vertiginoso. La flota de auxilio mecánico no fue una excepción.

La computación ha venido a simplificar el manejo de la Institución, que se ha hecho fluido, a pesar del elevado número de asociados y servicios.

Teleprocesadora utilizada para atender las llamadas telefónicas requiriendo el servicio de las unidades de auxilio mecánico.

con un superávit de m\$ 980.252.662,75.

● MEDIO MILLON DE SOCIOS

El doctor Carman y sus colaboradores prosiguieron con inquebrantable fe, tenacidad y optimismo, empeñados en la tarea de convertir al ACA en una verdadera "potencia" en su género. En 1969 el superávit alcanzado en las finanzas de la Institución superó la suma de los 1.000.000.000 m\$, y la Memoria pudo formular con justificado orgullo el siguiente comentario al respecto:

"La importancia de los resultados económicos reside, antes que en su propia significación absoluta, en su carácter de manifestación numérica de una obra que en cada provincia, en cada ruta y en cada ciudad del país, todos los argentinos pueden ver crecer día a día."

Efectivamente, todos los saldos monetarios favora-

bles eran sistemáticamente reinvertidos por la institución en nuevas obras y servicios, alimentando así sin pausa el continuo proceso de expansión.

En ese año tuvo lugar la 23ª Asamblea de la FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes) en la ciudad de Miami, en EE.UU., y allí el doctor César C. Carman fue reelegido por aclamación para ocupar el cargo de presidente de dicho organismo, rector en el ámbito automovilístico continental.

En 1970 se inicia en el ACA un proceso importantísimo de reorganización administrativa destinado a asegurar una mayor eficiencia de los servicios, celeridad en los trámites y minimización de los costos. Se recurre para ello a la instalación de avanzados equipos IBM electrónicos. Los progresos de ese período culminan en 1971, cuando la masa societaria supera el medio mi-

llón de integrantes (556.285).

Otra colaboración muy estrecha es la existente entre el ACA y Vialidad Nacional con referencia a todos los aspectos de la construcción, mantenimiento y mejoramiento de las rutas y caminos del país. Ambas entidades han efectuado numerosas obras en este campo, tanto en el plano nacional como en el provincial y municipal: 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 se refiere a señalamiento caminero, el

ACA llevó a cabo más de 257.000 obras (colocación y conservación) entre 1962 y 1976. A su vez, entre 1959 y 1972, distribuyó más de 32.000.000 de ejemplares, de folletos, láminas, juegos infantiles y calcomanías dedicados a la enseñanza de las normas del tránsito. Esas actividades le valieron a la Entidad recibir el premio "Challenge de la Sécurité Routière 1971", lauro de la seguridad caminera otorgado por la FIA (Federación Internacional del Automóvil). Para mayor orgullo, dicho premio volvió a serle otorgado en 1976.

● CONVENIO HASTA EL AÑO 2000

En 1936, como dijimos, el ACA e YPF habían concertado un convenio. Como consecuencia del acuerdo citado, el ACA construyó una red de 96 estaciones de servicio, que para 1977 se logró incrementar a 179.

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

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

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

FACIL DE ARMAR

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

Precios del día • En Fábrica \$ 540.000.-

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3 \$ 600.000.- 3 x 4 \$ 720.000.- 3 x 5 \$ 840.000.- 3 x 6 \$ 960.000.- Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch \$ 1.175.000.-

Hay otros modelos. Envíos al interior.

ANEXO: CERCO PARA OBRAS

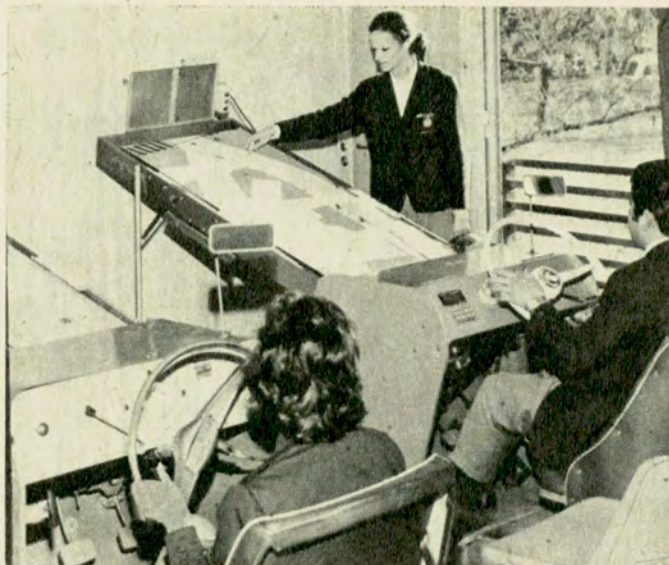


socios ACA dto. especial
repuestos y accesorios legítimos
miguel monteagudo
monroe 2794-capital
tel. 784-2401
envíos al interior en el día

Autoentrenadores de la Escuela de Conducción y Tránsito. En ellos los alumnos efectúan prácticas de dirección y cambios de marcha.

Las pistas en que se adiestra a los alumnos comprenden todos los aspectos viales que luego encontrarán en el tránsito ciudadano y de carretera.

Los Cursos de la Escuela de Mecánica son un complemento para el automovilista, que aprende así a conocer y reparar su coche.



Por otra parte, dados los excelentes resultados obtenidos de esa patriótica colaboración entre ambas entidades argentinas, en 1971 resolvieron, mediante la firma de un nuevo acuerdo, extender el pacto general de colaboración hasta el año 2000.

En ese año la *Entidad* concertó a su vez con la actual *Caja Nacional de Ahorro y Seguro* un régimen de mutuas prestaciones. El *ACA* confirmó a dicho organismo la exclusividad de los seguros de vidas y bienes de sus asociados y personal. Y la *Caja Nacional de Ahorro* acordó a éstos todas las ventajas de sus servicios específicos: amparo sobre la vida del conductor y de sus eventuales acompañantes; protección sin límite de importe en el riesgo de responsabilidad civil, atención especial en *Bariloche* durante los meses de diciembre a marzo de cada año, y otros beneficios.

● AVANCES EN EL AUXILIO MECANICO

En este sector clave de la *Entidad* se produjeron importantísimos avances. El *Auxilio Mecánico* comprende actualmente toda una infraestructura integrada por la red telefónica, con su sistema denominado "selector automático", los vehículos pertinentes, y el personal altamente capacitado para realizar con rapidez y precisión trabajos de mecánica ligera, carburación y encendido, y solucionar cualquier tipo de desperfecto transitorio que impida la marcha del vehículo.

La modernización de la flota de rodados de auxilio se intensifica a partir de 1971, cuando se incorporan 100 nuevas unidades. Al año siguiente se suman otros 160 vehículos, y se perfecciona el sistema mediante el cual los pedidos de auxilio se registran por medio de un procesamiento electrónico por computadora. En 1977 el servicio cuenta con un total de 800 uni-

dades en toda la República, que efectúan un promedio de más de 3.000 trabajos diarios.

Durante el período 1976/77 el *Auxilio Mecánico* efectuó 1.211.016 prestaciones de servicios. En esa etapa, a su vez, se instalaron en lugares estratégicos de acceso a la Capital Federal bases de recepción de pedidos de auxilio mecánico, para facilitar su requisitoria por parte de los asociados. Se implantó, además, el traslado múltiple de automóviles mediante bateas entre Buenos Aires-Mar del Plata-Buenos Aires, resultando este novedoso sistema de gran utilidad para los socios durante la temporada veraniega.

● CARTOGRAFIA Y GUIAS TURISTICAS

Este otro tradicional servicio del ACA también experimentó notorios adelantos. El material editado por el *Area de Cartografía Vial y Turística* 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.

Otra innovación en el campo de la información para el turismo fue la edición de guías especializadas. En 1964 se publicó por primera vez una completa *"Guía Turística de la Argentina"*, actualizada en sucesivas ediciones, la última de las cuales, impresa en colores, fue realizada en 1978. En 1969 se editó una *Guía Turística de la Provincia de Buenos Aires*, y en 1978 otra publicación similar correspondiente a la *Ciudad de Buenos Aires*, con detalle de circuitos turísticos y paseos.

EL AUGE DEL AUTOMOVIL A PRINCIPIO DE SIGLO

A principio de siglo, el automóvil, a pesar de las reservas que provocaba en muchas personas su irrupción en la vida del país, fue ocupando, poco a poco, un lugar destacado en el paisaje cotidiano, especialmente en la ciudad de Buenos Aires. Lo cierto es que en 1904, año de la fundación de nuestra Institución, por las calles de la gran metrópoli circulaban 109 carretas, 16.033 carros, 4.948 coches, 150 motocicletas y 4.000 automóviles, cifra que significaba un aumento considerable del parque automotor con relación a 1901, cuando solamente había 1.000 vehículos autopropulsados.

A partir de entonces, año a año, el número de automóviles fue aumentando, ya que la juventud porteña que le brindó el espaldarazo definitivo pertenecía en su mayoría a familias acaudaladas, lo cual les permitía adquirir los automóviles deseados, vehículos que podían ser introducidos sin trabas aduaneras.

● PROMOCION DEL TURISMO

En las últimas dos décadas el ACA ha realizado una labor intensísima en el desarrollo del turismo nacional. Sus establecimientos hoteleros (hoteles, hosterías, moteles y unidades turísticas) suman hoy 53 unidades en las provincias de *Misiones, Salta, La Rioja, San Juan, Tucumán, Buenos Aires, La Pampa, Corrientes, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz* y en el *Territorio Nacional de Tierra del Fuego*. Esas instalaciones están abiertas al público en general, pero, por supuesto, los socios de la *Entidad* gozan de descuentos especiales.

Todos los establecimientos hoteleros citados se encuentran ubicados en zonas de interés turístico, lugares de fomento o puntos estratégicos de las rutas de acceso a aquéllos. Recientemente fueron inaugurados establecimientos hoteleros en zonas de interés en las provincias de *Salta y Formosa*.

El auge del camping ha tenido su eco en la *Institución*. Suman actualmente 53 los campamentos y 7 balnearios vinculados al ACA, que ofrecen descuentos especiales a los socios.

En este sector se repite la expansión permanente: en 1977 el *Club* habilitó un nuevo campamento en *Valle Fértil (San Juan)*, y formalizó un acuerdo con la Municipalidad de General Pueyrredón (provincia de *Buenos Aires*), que permitió contar con dos nuevos balnearios en la ciudad de *Mar del Plata: Playa Grande y Punta Mogotes*.

Por otra parte, en la *Sede Central* de la *Institución* se desarrollan regularmente los ya tradicionales ciclos de conferencias denominadas *Jueves Turísticos y Jueves Culturales*, 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, especialmente americanos. Una actividad paralela al turismo es la promoción de la práctica de la pesca deportiva entre los asociados. Como complemento de este quehacer, cabe destacar que el ACA otorgó en 1977 licencias de pesca deportiva a 1300 asociados.

● COMPLEJO DE TELECOMUNICACIONES

El Automóvil Club Argen-

tino cuenta en este momento con una modernísima red de telecomunicaciones que opera en estrecha colaboración con *ENCOTEL*. 128 de las estaciones son fijas en *BLU (Banda Lateral Unica dependientes de cabeceras instaladas en distintos lugares del país)*.

Ha librado, a su vez, al público, 54 estaciones radioeléctricas para la recepción y envío de telegramas en lugares en que no existen oficinas públicas de la red nacional de *ENCOTEL*. Este servicio puede ser utilizado por cualquier persona, sea socio del ACA o no.

El *Club* dispone, también, de 13 estaciones móviles terrestres, que se utilizan especialmente para la transmisión de trabajos a cargo de la *División de Cartografía* y para transmitir el desarrollo de las pruebas automovilísticas. Completando este "complejo de telecomunicaciones", está la red en *VFH* (de muy alta frecuencia), por medio de la cual la *Mesa Central de Pedidos de Auxilio Mecánico* se interconecta con los vehículos de ese servicio diseminados por los caminos del país, a través de 4 canales de *VFH*.

Todo el sistema fue montado en el transcurso de las últimas dos décadas.

CUBIERTA PARA PORTAEQUIPAJES

MOCHILAUTO



Protege su equipaje de la lluvia, tierra, sol y viento. Lo ajusta firmemente con su sistema elástico integrado, envolviéndolo hasta por debajo. Se ajusta según la carga.

ELEGANTE, COMODA, INFALIBLE

En venta en casas de accesorios y artículos de camping.

Indique LARGO Y ANCHO de su portaequipajes.

Envíos al interior



MOCHILAUTO

FRAY CAYETANO RODRIGUEZ 2534 - Tel. 757-7796
(1702) José Ingenieros - Pcia. Bs. Aires
A 3 cuadras de Av. Gral. Paz y Fco. Berro

● AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

En noviembre de 1976 el ACA reasumió el poder deportivo que había delegado en 1968. Por tal razón, y a fin de llevar a cabo la intensa actividad normalizadora, se creó la *Comisión Deportiva Automovilística*, que logró una rápida adhesión de las instituciones y empresas vinculadas a la popular actividad. A mediados de 1977 contaba ya con 13 Federaciones Regionales que abarcaban a todas las zonas del territorio argentino, representando a más de 350 clubes afiliados.

Establecieron reglas y pruebas psicofísicas uniformes para la habilitación de pilotos, acompañantes y concurrentes, habiéndose entregado, hasta la fecha indicada, 966 licencias. Se inspeccionaron autódromos y circuitos brindando asesoramiento en materia de seguridad. Todas las disposiciones inherentes a competencias automovilísticas nacionales fueron verificadas, introduciéndose en las mismas importantes modificaciones, con el objeto de adaptarlas a las prescripciones establecidas por códigos y reglamentos internacionales.

En marzo se iniciaron las actividades por el *Campeonato Nacional 1977*, ya con la fiscalización directa del *Automóvil Club Argentino*. Al mismo tiempo, la institución actuó en la organización técnico-deportiva del *Gran Premio de la República Argentina* para la categoría Fórmula 1 Internacional, que se efectuó en enero de 1978 en el *Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires*. Esa carrera sirvió a su vez, como "banco de prueba" para el empleo de la televisión en colores en transmisiones por satélite al exterior, experiencia que se realizó con todo éxito como preámbulo a las transmisiones del *Campeonato Mundial de Fútbol*, título que pocos meses después conquistaría nuestro país. La organización del espectáculo fue impecable y el saldo,

EL CLUB EN CIFRAS		
	Ejercicio N° 73 (Julio '76-Junio '77)	Ejercicio N° 74 (Julio '77-Junio '78)
Nuevos socios	43.087	64.441
Competencias automovilísticas fiscalizadas por el ACA	25	32
Estaciones de servicio, camióneras, puestos de abastecimiento, talleres y plazas de estacionamiento propios	180	182
Red servicial (Estaciones propias, arrendadas a YPF y a terceros y PLAN ACA)	197	447
Vehículos dedicados al auxilio mecánico	769	800
Prestaciones de auxilio mecánico	1.211.016	1.245.601
Radioestaciones	476	540
Venta de combustibles (en millones de l.)	452	490
Cubiertas ACA vendidas	115.000	136.000
Consultas atendidas sobre información vial	230.000	250.000
Cartografía: ejemplares vendidos	105.000	145.000
Escuela de conducción: clases dictadas	42.251	45.066
Escuela de mecánica y capacitación: Inscripciones	547	982
Curso dictados (Mecánica ligera, Carburación y Encendido)	38	46
Señalización (emplazamiento y conservación)	10.906	17.200
Venta de Cheques de viajero	\$ 422.648.700	\$ 1.088.900.000
Casas adheridas	1.750	2.260
Bibliotecas (consultas, préstamos, fotocopias)	12.747	19.238
Actos Jueves Turísticos y Jueves Culturales	35	48
Hoteles, moteles, hosterías	49	51
Servicio fotográfico a socios	6.113	7.012

tanto deportivo como económico, fue excelente.

El ACA por su parte, brindó también asistencia técnica al corredor *Ricardo Zunino*, que se trasladó a Europa a competir en Fórmula 2, y atendió además todos los asuntos relacionados con el desarrollo automovilístico nacional y mundial, esto último a través de la *Federación Internacional del Automóvil*.

● EL PLAN ACA

Además de las dependencias del *Club*, existen otras a disposición de los asociados que forman parte del denominado *Plan ACA*, mediante el cual se han incorporado al servicio de los miembros de la *Institución* y de los usuarios en general alrededor de 180 estaciones y talleres, la

mas dos décadas en la masa societaria de la *Entidad* (más de 700.000 miembros en la actualidad) determinó a las autoridades a remozar su estructura orgánica, con un criterio de descentralización. Se crearon así 12 *Gerencias Divisionales*, con cabeceras 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. Estas gerencias actúan con total independencia operativa aunque son supervisadas por las autoridades centrales.

El programa de "federalización" del ACA se originó en 1960 en la *Segunda Conferencia Regional de Filiales*. Para que la descentralización alcance la mayor eficiencia, se cuenta con el apoyo decisivo de las *Filiales* y *Delegaciones*, a cuyo frente se encuentra un nutrido núcleo de personas (1600 en todo el país), que trabajan honorariamente para la Institución.

● 1978: SIGUEN LAS REALIZACIONES

El 10 de enero de 1978 arribó a la *Base Científica "Vicecomodoro Marambio"*, instalada en la Antártida Argentina por la *Fuerza Aérea*, un avión *Hércules C 130*, a bordo de cual viajaban entre otros pasajeros el presidente del ACA, acompañado por funcionarios de la entidad. En una ceremonia emotiva, el titular de nuestra institución procedió a inaugurar en ese distante rincón de la patria, la *Delegación N° 499*.

Este acto constituyó un preanuncio de la intensa actividad que habría de concretarse durante el resto del año. En primer lugar el ACA, como se señaló, organizó con todo éxito la competencia del *Gran Premio de la República de Fórmula 1*. Y posteriormente llevó a cabo una competencia de características extraordinarias, el *Rally ACA-BIR Vuelta a la*

mayoría de los cuales pertenece a la infraestructura de *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, en virtud del convenio concertado con dicha empresa estatal, vigente hasta el año 2000. También forman parte del *Plan ACA*, en todo el territorio nacional, hoteles, campamentos, balnearios y varios miles de empresas y casas de comercio, que ofrecen servicios y descuentos especiales a nuestros asociados. Este plan constituye por lo tanto otra de las grandes contribuciones que la *Entidad* realiza actualmente para el desarrollo del turismo y el automovilismo en nuestra patria.

● "FEDERALIZACION" DEL CLUB

El extraordinario incremento operado en las últi-

América del Sur, la carrera más larga del mundo que, como lo señaló el titular de la *Institución*, tenía por principal objetivo "unir fraternalmente por el deporte a los pueblos de América latina". La prueba, de 28.592 kilómetros de extensión por los caminos más increíbles del continente, se inició en la madrugada del 17 de agosto frente a la *Sede Central del Club* y culminó en el mismo lugar, en la madrugada del 24 de setiembre, cuando los ganadores arribaron en caravana para recibir los premios y trofeos. La perfecta organización de la durísima prueba por parte del ACA mereció los más cálidos elogios de las principales autoridades del automovilismo mundial, de los propios participantes y del periodismo especializado. El rally, por otra parte, concitó la entusiasta atención del público aficionado, en sus treinta y ocho agotadoras jornadas de duración.

● EL CLUB DEL AUTO

Otra de las múltiples realizaciones del año fue la difusión de un nuevo programa radial de la institución, titulado *El Club del Auto*, que inició sus transmisiones por la onda de *Radio Belgrano*, de lunes a viernes, en el horario de 21 a 22. Intervienen en el mismo expertos en automovilismo, turismo, caza, pesca, ecología e informaciones útiles. El espacio está dedicado al automovilista y las actividades que éste puede realizar con su familia o sus amigos desplazándose en su vehículo. Además desde mediados de 1977 y como un nuevo servicio para todos los automovilistas, el ACA auspicia la emisión por cinco radios de esta capital del programa *Torre de Tránsito*, minipantallas informativas que se difunden desde las 6.15 a las 21.30 de lunes a viernes para orientar a los automovilistas sobre los inconvenientes que pudieran encontrar en la circulación vial. Se instituyó, a su vez, la denominada *Tribuna ACA*, reunión-almuerzo periódica organizada por iniciativa de la *Comisión Asesora Permanente*

de *Comunicaciones, Cartografía, Asuntos Viales y Tránsito*, que preside el ingeniero *Armando S. Ressa*, destinada a "proyectar la imagen del *Club* mediante la participación de destacadas personalidades."

El doctor *Carman* participó en una reunión especial efectuada en la planta industrial de la firma *Good Year*, en Hurlingham, donde se celebró la *fabricación de la cubierta número 1.000.000* de las que con la marca ACA produce esa empresa para los socios de la *Entidad*, como promoción del turismo.

El ACA, a su vez, incorporó un nuevo servicio a los muchos que brinda en sus dependencias para beneficio de la comunidad: la venta de *tarjetas azules de estacionamiento*. Estas fueron puestas a disposición de los interesados en todas las dependencias del *Club* en la *Capital Federal, zona conurbana*, y la ciudad de *La Plata*. Otra de las importantes innovaciones introducidas, fue la habilitación de un servicio especial de auxilio y transporte de los socios con vehículos averiados, en modernas camionetas denominadas acertadamente "*Ángeles Amarillos*".

● "MANGRULLOS" MODERNOS

Y, como ocurre invariablemente desde hace ya más de dos décadas, el *Club* prosiguió a todo ritmo su expansión, habilitando nuevas instalaciones y planeando la construcción de otras en todos los ámbitos de la República. El titular de la *Entidad*, pudo así, recientemente, resumir en *Misiones* esa obra, verdaderamente extraordinaria, con palabras justificadamente emocionadas: "*Quiénes viajan hoy por los caminos de la Patria, por alejados que estén de los centros más poblados, conocen la tranquilidad y seguridad que les brindan esos modernos "mangrullos" que son los "muñecos" del Club. Que cada vez son más y brindan mejores y más amplios servicios...*" ●

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Pub. 32-1424/7969/0766

PEUGEOT

REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION - IMPORTACION
EXPORTACION

VENTAS POR
MAYOR Y MENOR

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



CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE • REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y
DIRECCION HIDRAULICA U.S.A.
A SU FALCON - FAIRLANE 8 y 9 - TAUNUS
FIAT - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC.
IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S.R.L.
- 24 DE NOVIEMBRE 361 • Tel. 97-4419/7488
CAPITAL • ENVIOS AL INTERIOR

RESORTES de SUSPENSION



PARA TODO
TIPO DE
AUTOMOTORES

...Y ESPECIALIDAD EN COMPETICION
STOCK COMPLETO - ENTREGA INMEDIATA

Fiat 125 "Autódromo especial" \$ 39.100.- (Cap. Fed.)

ANICETO GOMEZ

ALBARIÑO 627 - Bs. As.
TEL. 641-2907/8429

TAUNUS - FALCON MERCEDES BENZ

220 - 250 - 280
FABRICACION - IMPORTACION

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

VOLANTES Ematra

precio
sugerido
\$ 30.000

exija la marca grabada.
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
Administración y Ventas:
WARNES 1400 - Tel. 58-9694
Fábrica: MATORIN 2450 - CAPITAL

QUINCHO PORTATIL

PARA 20 PERSONAS
(SUPERFICIE 2 x 3 mts.)
FABRICA Y DISTRIBUYE

casa GIL - SA

AV. J. B. JUSTO 2000 T. E. 771-0705

PRECIO SUBERIDO \$ 220.000.- ENVIOS A TODO EL PAIS

Adquiéralo en todas las casas de camping



Enviar el importe a la orden de CASA GILSA



schelfi La luz es vida.

ALINEACION de FAROS en 15'

OFICINA:

RIVADAVIA 12126 - Ciudadela
A 5 cuadras Gral. PAZ

SERVICE:

LUCHTER 41 - 653-2664

En la misma manzana de la Oficina

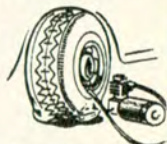
micro compresor CALIDAD BRIEVA GARANTIA



de múltiples usos

SE CONECTA AL ENCEN-
DEDOR O BATERIA DEL
VEHICULO 12 a 24 volts.

En pocos minutos infla neumáticos de automóviles, bicicletas, motos, pelotas de fútbol, balsas, etc.
Eje y biela montados sobre rulmanes. Se provee con el conector normal para neumáticos de automotores y adaptadores para otros usos, en un práctico estuche de 22,5 x 17,0 cm.



Distribuidor Mayorista
CIDEA S.A.C.I. -
BRASIL 1681 - (1154)
Tel. 23-1805 - Cap.

SUSPENSION DIRECCION FRENOS

LA TECNICA MAS MODERNA AL
SERVICIO DEL COCHE MODERNO

SOLO TRABAJOS
DE OPTIMA
CALIDAD

alineación
Ferrone

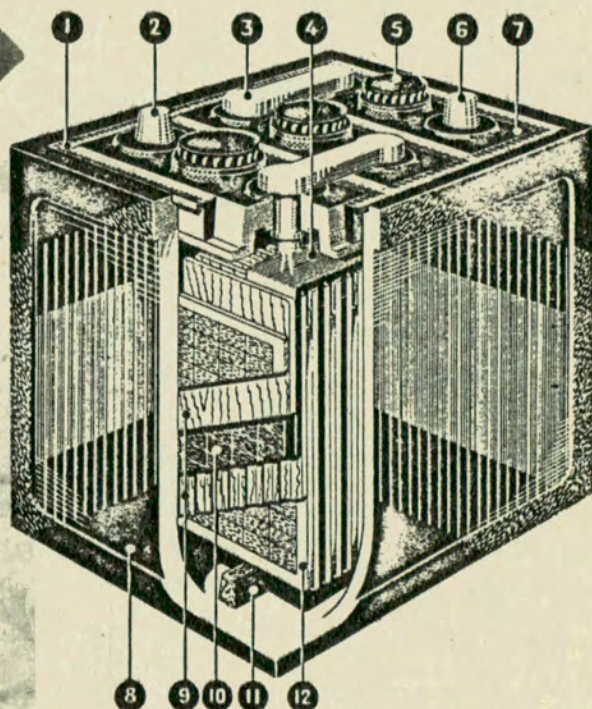
CAMPANA 5175 - CAP. • T.E. 571-7915

TECNICA DEL AUTOMOVIL

EL CUIDADO DE LA

Las bajas temperaturas afectan el rendimiento de los acumuladores, con las consiguientes dificultades para el arranque del automóvil y la plena utilización de luces y accesorios eléctricos. El correcto mantenimiento de este artefacto se hace imperioso en todo tiempo, pero mucho más cuando llega el invierno.

Por JORGE GUALTIERI



Vista en corte de una moderna batería de acumuladores para automóviles. Descripción de las partes: 1) Tapa; 2) Polo o borne negativo; 3) Barra de conexión; 4) Puente de conexión entre polos; 5) Tapón de llenado; 6) Polo positivo; 7) Masa obturadora de la tapa; 8) Caja de la batería; 9) Separador; 10) Placa positiva; 11) Apoyo; 12) Placa negativa.

DEFINASE a la batería de acumuladores como un aparato electroquímico reversible, en el cual, mediante ciertas reacciones químicas desarrolladas en su interior, se retiene o "acumula" la energía eléctrica proveniente del generador (dynamo o alternador) para utilizarla cuando sea necesario. La razón de la batería en el sistema eléctrico de un automóvil, es que cuando el motor está detenido el generador no funciona. Por lo tanto, en esta situación para accionar el motor de arranque, luces, sistema de encendido y accesorios es necesario disponer de una fuente de energía adicional.

24 autoclub

Además, al funcionar en marcha lenta, el generador no sobrepasa un bajo límite de producción de corriente, lo que es insuficiente para utilizar determinados sistemas, como la iluminación. Asimismo, no puede entregar, en ningún caso, la alta intensidad de corriente necesaria para el arranque.

La batería está constituida por una caja de material aislante con espacios separados para formar los elementos, integrados por placas de plomo positivas y negativas aisladas entre sí y sumergidas en una solución de agua y ácido sulfúrico llamada electrólito. Las reacciones químicas

que se desarrollan entre el electrólito y las placas cuando circula la corriente producen los efectos de carga y descarga. Cada elemento entrega una tensión de 2 voltios (V) aproximadamente, y por lo tanto una batería de 6 V cuenta con tres elementos y una de 12 V con seis. En su parte superior se hallan los tapones para control y reposición de agua y los bornes terminales de salida y entrada de corriente.

• SERVICIO DE INVIERNO

Cuando las temperaturas son bajas, la

BATERIA EN INVIERNO

batería necesita un cuidado especial, pues el frío disminuye su capacidad para entregar corriente. *Para el arranque a una temperatura de cero grado (0°C), por ejemplo, y con la batería en perfecto estado de conservación, sólo se cuenta con el 75%, aproximadamente, de la energía eléctrica disponible a una temperatura de 20° (sobre cero).* A temperaturas inferiores, la capacidad de carga se reduce en forma proporcional. Este fenómeno es atribuido al hecho de que cuando el electrolito se enfría se hace más espeso y pierde densidad. Cuanto más alta sea la densidad del electrolito, más baja será su temperatura de congelación. Si esto último sucede, queda permanentemente inutilizada la batería. Como la densidad del líquido guardará también una relación directa con el estado de la carga, *se debe mantener a la batería en condiciones de carga suficiente para evitar la congelación y poder contar con la necesaria alta intensidad para el arranque.*

De acuerdo con lo expuesto, es importante hacer controlar periódicamente el estado de carga de la batería y el funcionamiento del sistema eléctrico de carga, además de prestar a la primera un mantenimiento adecuado consistente en *revisar con frecuencia el nivel del electrolito sobre las placas y limpiar perfectamente los bornes terminales y demás partes de la batería.*

Adicionalmente, la batería está sometida a un esfuerzo mucho mayor en las estaciones frías a causa también del mayor consumo de corriente que de ella se exige al arrancar, y por el más frecuente empleo de los faros y accesorios eléctricos, como la calefacción (al activar su motor) y el sistema que descongela el cristal trasero o luneta, dispositivos que consumen mucha energía.

Si el vehículo debe permanecer largo tiempo a la intemperie con temperaturas muy bajas (varios grados bajo cero), es recomendable desmontar la batería y conservarla en un lugar templado para evitar la descarga y ulterior congelamiento del electrolito.

● OTRAS TAREAS DE MANTENIMIENTO

En la parte superior de la batería se hallan los tapones para control y reposición de agua; ésta se evapora en pequeña proporción durante los procesos electroquímicos originados en su interior.

Para compensarlo, *agregar únicamente agua destilada depositada en recipientes de vidrio o plásticos, ya que los metálicos desprenden partículas que pueden causar corto circuitos internos.* El nivel de agua sobre las placas debe ser de 5 a 10 mm y *reviste fundamental importancia que éstas no queden al descubierto.*

Los depósitos de sales corrosivas (sulfatación) que se forman sobre los bornes

y terminales eléctricos actuarán como aislantes, reduciendo el rendimiento de la batería al afectar las corrientes de carga y descarga. Para eliminarlos, lavar la batería con una solución de agua tibia y bicarbonato de sodio común, *echar luego agua limpia, secar perfectamente la caja y cubrir los bornes y terminales con una capa fina de grasa, miel o algún producto especial anticorrosivo.* ●

LOS IMPREVISTOS NO TIENEN SEÑAL

Un chico jugando, un peatón desprevenido, un conductor distraído, siempre surgen de improviso.

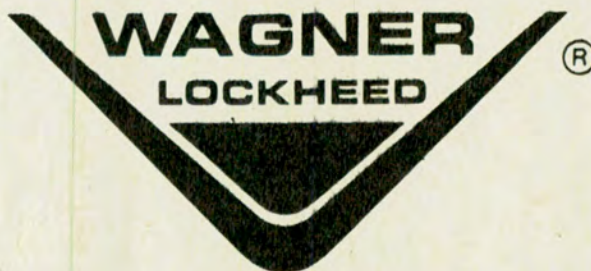
En estos casos no basta con apretar el pedal.

Además de sus reflejos, será necesario que sus frenos estén en excelentes condiciones.

Haga controlar periódicamente los frenos de su vehículo.

Y si necesitan reparación o cambio, exija lo mejor, productos repuestos para frenos

WAGNER LOCKHEED.



Fabricado por FARLOC
Seguridad total en frenos

POR TIERRAS SANJUANINAS

EL VALLE DE

Entre el macizo andino y la precordillera se extiende en la provincia de San Juan un valle de asombroso colorido, que el cálido sol invernal hace grato recorrer



CALINGASTA

en esta época del año. Soberbios panoramas provocan la admiración del viajero, atrapado por el sortilegio de esta región.

Por FEDERICO B. KIRBUS





cia la derecha, para contemplar dos de las obras hidráulicas más importantes de la región cuyana: el dique José Ignacio de la Roza y la represa de Ullum. Dos maravillas de la técnica.

De vuelta a la carretera principal se atraviesa la quebrada *El Zonda*, con su autódromo, un autocamping, el singular Jardín de los Poetas, su hermoso Parque Rivadavia y una acogedora hostería, en la cual también se sirven comidas típicas. Este valle angosto y agreste tiene unos 4.000 metros de longitud y conecta la llanura de las travesías cuyanas con los apacibles valles precordilleranos, hacia los cuales, precisamente, nos dirigimos.

Después de la quebrada del *Zonda*, el en partes bastante angosto camino, aunque en modo alguno peligroso, que conduce a *Calingasta*, va siempre bordeando el cauce del río *San Juan*. La ruta tuerce hacia el norte, luego retoma hacia el oeste y pasa por el paraje *Pachaco*, donde descansan los restos de la difunta *Margarita Lima*, ex dueña de aquellas tierras, que es venerada por muchos creyentes.

La extensión total de la ruta entre *San Juan* y *Calingasta* es de 109 kilómetros, pero aún antes de alcanzar esa singular villa precordillerana se nos abre inesperadamente un panorama impresionante: la vegetación polícroma del valle, en primer plano y a ambos costados, y en el fondo, la nivea blancura de los picos andinos. Aquí el viajero, invariablemente, se detendrá un rato para grabar en su mente este cuadro incomparable, especialmente en invierno, cuando las altas cumbres están íntegramente cubiertas de nieve.

● CALINGASTA Y BARREAL

Calingasta dispone de una estación de servicio del *Automóvil Club Argentino* y de dos hoteles pequeños. De éstos, el más importante es *La Capilla*, que cuenta con 14 habitaciones, la mitad de



En primer plano, la vegetación autóctona en las orillas del río de los Patos. Como fantástico telón de fondo, la cordillera de los Andes, con sus picos cubiertos de un manto blanco.

NO SIEMPRE son los itinerarios extensos, necesariamente, los más gratificantes. Una excursión breve puede encerrar más sorpresas y dejar más recuerdos imborrables que un viaje de miles de kilómetros y semanas de duración. Nuestro país ofrece

incontables posibilidades en tal sentido. Una de las más bellas y recomendables, en particular en los meses de invierno, es el *Circuito San Juan-Calingasta-Pismanta* y regreso a la capital provincial.

● SALIDA CON SORPRESAS

Ya la misma salida de *San Juan* rumbo a *Calingasta* encierra varias cosas gratas para la vista. Basta con desviarse de la ruta, a poco de salir, unos kilómetros ha-

ellas con baño privado, además de restaurante, a un precio accesible.

Pero nosotros sólo cargamos combustible, *revisamos la presión de inflado de los neumáticos para una mayor seguridad en los caminos de grava* y seguimos rumbo al sur, por la ruta 141, paralela a la 40, pero trazada más cerca de la *Cordillera*.

Todo el valle de *Calingasta* a lo largo del río de *Los Patos* ofrece nuevos contrastes de colores entre la vegetación cerca del cauce y la sierra nevada del fondo.

Precisamente entre *Calingasta* y *Barreal*, mirando hacia el oeste, se observa una cadena de varios picos colosales, que componen el grupo de *Ansita*, muy frecuentados por los miembros del *Club Andino Mercedario*, de *San Juan*. Y, naturalmente, desde allí puede observarse también el cerro homónimo, en dirección suroeste. Cerca, otro gigante no menos imponente, aunque no tan fácilmente detectable si no se cuenta con un mirador apropiado: el cerro *La Ramada*. Próximo a éste divisamos el *Mercedario*, vecino septentrional del *Aconcagua*; tiene una altura oficial de 6.770 metros y figura en sexto lugar entre los picos más altos de los *Andes* argentinos, después del *Aconcagua*, el *Ojos del Salado*, el *Bonete Grande*, el *Tupungato* y el *Tres Cruces*. *La Ramada* se yergue, a su vez, hasta respetables 6.291 metros.

En esta región de altas cumbres se ha logrado recuperar en los últimos años los cuerpos momificados de muchos indígenas que vivían en esa zona, junto con su rico ajuar, testimonio de su cultura. Estos valiosos objetos pueden admirarse en el *Museo Arqueológico de San Juan*, avenida del Libertador 3369, una de cuyas sales está dedicada por entero a esta civilización andina. Los hallazgos fueron hechos, en gran parte, por el director del referido museo, profesor *Mariano Gambier*.

OBSERVATORIO EL LEONCITO

La estación de altura y observatorio astronómico Félix Aguilar se halla situada en las laderas del cerro Leoncito, que mide 2.527 metros. Las instalaciones propiamente dichas se encuentran a 2.380 metros. En este punto el 25 por ciento de la atmósfera terrestre queda debajo del observador, y sólo hay que perforar con los telescopios el 75 por ciento restante de la capa de gas que envuelve al globo terráqueo, lo que representa para el astrónomo una ventaja inapreciable.

El Leoncito cuenta con abundante instrumental, entre el cual descuellan dos telescopios de formidable capacidad: un refractor de 50 centímetros de diámetro, y un reflector o espejo de 76 centímetros. Gracias a ello y al resto del moderno equipo, la estación Félix Aguilar es uno de los observatorios más avanzados del hemisferio austral.

● BARREAL

Barreal, distante 43 kilómetros de *Calingasta*; posee un hotel cómodo y amplio, poco conocido. Se llama Hotel Casino Barreal, pero no porque disponga de mesas de ruleta sino por haber pertenecido antes a *Gendarmería Nacional*. Consta de 24 habitaciones con todo confort.

De aquí seguimos todavía un breve trecho más hacia el sur, antes de iniciar el regreso. Sobre la ruta 141, un letrero nos indica la proximidad del observatorio *El Leoncito*, situado en las faldas del cerro epónimo.

¿Por qué un observatorio en esta región tan apartada? *Sencillamente porque las condiciones atmosféricas allí reinantes son poco menos que insuperables, no sólo por la extraordinaria claridad atmosférica sino también por la escasa diferencia de temperaturas que hay entre día y noche; por consiguiente, el aire se halla relativamente quieto y no enturbia la vista hacia el cosmos.* Desde la ruta principal que une *Calingasta* con *Uspallata* hasta las cúpulas, hay 15 kilómetros. Con suerte, pueden visitarse sus instalaciones.

Al regresar a *Calingasta* visitamos, a medio camino, en *Hilarío*, el famoso *Alcázar*, una curiosa formación natural alrededor de la cual se tejió una leyenda dramática de amor.

● AL NORTE

Pasamos nuevamente por *Calingasta* y tomamos hacia el norte. En *Villa Nueva* el camino se bifurca, y allí enfilamos hacia la izquierda para llegar hasta la entrada de una mina en *Castaño Viejo*. La breve excursión vale la pena, porque también aquí nos encontramos con el fan-

tástico colorido de los cerros, imposible de borrar de la memoria. Casi demasiado para retenerlo todo en un solo día. De ahí en adelante el panorama se amplía y ascendemos a una especie de altiplanicie. Vamos en dirección a *Pismanta*, con sus baños y su buen hotel. Si disponemos de tiempo y ganas, y si la ruta está habilitada, podremos realizar una interesante excursión al paso de *Agua Negra*, también enmarcado en un paisaje que costará olvidar.

De lo contrario, emprendemos el regreso, bien sea por la ruta 436, el trayecto más breve, o bien vía *Jáchal*, por la carretera número 40.

Un rincón de nuestro país poco conocido y sin embargo único en su género. Y una excursión de pocos centenares de kilómetros que vale cada gota de nafta que ha quemado nuestro motor. ¡Ah!, y no olvide la cámara con película en colores, porque si lo describe no se lo creerán. ●

el mejor seguro de vida para su coche:

y tiene cobertura por muchos años!

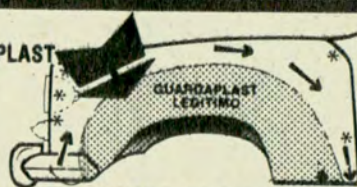
Protege eficazmente la parte más vulnerable a la corrosión que luego se extiende a toda la carrocería



EL QUE FUNCIONA COMO GUARDABARRÓS ES GUARDAPLAST

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

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



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

9 de JULIO - RIO URUGUAY y MITRE PEHUAJO - Av. SASTRE 997 CARLOS CASARES - BALCARCE 143

¡GUARDAPLAST que no le coloquen otro!
Cap. y G. Bs. As. desde \$ 120.000. (Igo. Comp.)

ITINERARIOS PATAGONICOS

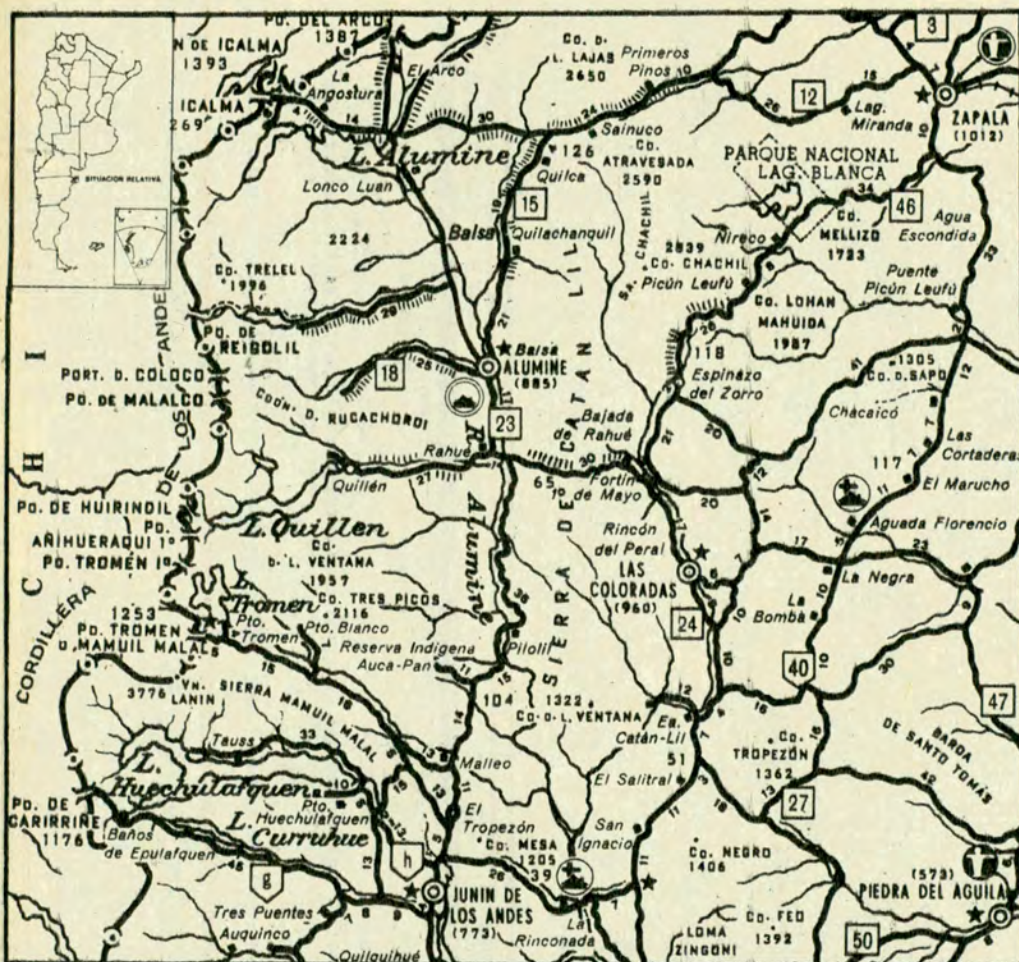
EL REINO DEL PEHUEN



En la cordillera neuquina hay una región en la que este gigante vegetal parece haberse enseñoreado del paisaje, desde los valles más escondidos hasta las laderas abruptas de los montes.

Sus copas empenachadas de verde descuellan allí, en un rudo escenario montaños. Esa tierra es Pehuenia, suavizada apenas por el fulgor diamantino de sus lagos, pródigos en peces.





DENOMINASE *Circuito Pehuénia* a la franja comprendida por los lagos *Moquehue-Aluminé* al norte; el lago *Quillén* al sur; la *Cordillera de los Andes*, al oeste, y el río *Aluminé*, al este. La zona pertenece a la provincia fitogeográfica denominada *bosques subantárticos*, la cual abarca desde *Copahue* hasta el *Huetchulafquen*, correspondiéndole el clima frío húmedo de los *Andes Patagónicos*. Pero esta zona poco conocida y de una belleza primitiva, diferente del resto de los lagos, tiene su rasgo característico: el *pehuén*, confiera de tronco recto, cilíndrico, y rugoso, gigante amarillento, dueño y señor de esta zona cordillerana, con sus imponentes 40 m de altura y sus 1,60 m de diámetro.

● LAGOS MOQUEHUE Y ALUMINE

Es conveniente tomar la 32 autoclub

ruta provincial N° 13 desde Zapala. En el cruce con la ruta provincial N° 23 se encuentra un puesto de Gendarmería que lleva el nombre del río aledaño, el *Litrán* ("Roca suspendida") que desemboca en el lago *Aluminé*. En dicho lugar, las *araucarias* anticipan el bosque. Al continuar el trayecto y a unos 14 km del paraje *La Angostura*, contra la orilla del lago, se encuentra una extraña y blanca playa de piedra pómez, posiblemente del período en que el volcán *Villarrica* estuvo en actividad. Una pequeña ría de intenso azul une el *Aluminé* ("Se ve bastante profundo") con el *Moquehue* ("Donde hay maqui") —arbusto cordillerano—. Este lago se halla rodeado de altos cerros en los que predomina el verde de la vegetación contrapuesto a los picos nevados. Allí se encuentra una hostería, "La Bella Durmiente", enclavada en un paisaje de

pehuenes, cordillera y lago. *Moquehue* se caracteriza por tener varios aserraderos que aprovechan la abundante madera de la zona.

Se debe volver por el mismo camino hasta el cruce con la ruta N° 23 para buscar el único centro importante: *Aluminé*. "Piñonero de Moquehue/ vengo al pueblo./ Cuántas leguas/ pa' llegar a Aluminé./ Con mi carga/ que no es mucha/ y vale poco./ Piñonero/ de la Tierra del Pehuén." ("Piñonero" M. Berbel) (Cordillerana).

Soledad. Y a la espalda, la cresta de la cordillera como promesa y olvido. Tal vez, rompa la monotonía uno que otro *catango* (carro tirado por bueyes), uno que otro criollo, a quien el viento cordillerano le ha dejado una marca ancestral, pómulos salientes, boca grande, nariz recta, ojos oscuros, que hablan de un pasado *mapuche*. Allí, el tiempo transcurre lento como el cigarro que el

criollo arma espolvoreando el tabaco en el papel y humedeciéndolo en su boca. El río *Aluminé* se teje de *araucarias* y *maitenes*.

● LONCO-LUAN Y PULMARI

Otra vez el cruce para buscar el sur. A 8 km un puñado de casas dispersas señalan que estamos en *Lonco-Luan* ("Cabeza de Guanaco") y que seguimos bordeando el río *Aluminé*. En el cruce con la ruta provincial N° 51 se tuerce hacia la derecha hasta encontrar la estancia *Pulmarí*. Dicho lugar merece ser visitado por su importancia histórica. Corre el 6 de enero de 1883. Comanda don *Pedro Cruzeilles* el Regimiento N° 5 de Caballería. Ese día —qué regalo de Reyes!— recibe la orden de batir una partida de indios que había robado una caballada del Fortín *Nogueira*, a la altura del *Limay*. Llegado que hubo a la altura del valle *Pulmarí*, los indios le tienden una emboscada. Dos horas dura el combate. El coronel *Cruzeilles* y el teniente segundo *Nicanor Lezcana*, al igual que cuatro soldados, son abatidos. Posteriormente, se instala en este mismo lugar un fortín para detener y hacer plegar el avance de los indios.

● LAGOS PULMARI, NORQUINCO Y PILHUE

Siguiendo la ruta provincial N° 51 se recorrerá el *Circuito de los Tres Lagos*. Pega contra el *Norquin* ("Apio silvestre") la policromía de los colibríes. El aire se embalsama del olor resinoso del *aire*, y el *molle* espase sus bolitas color carmín. Policromía de los *colibríes*, policromía del bosque subantártico, policromía de la ondulada cresta del camino, relmú (arco iris) de colores y de pájaros. Al oeste, la Cordillera con sus altas montañas, sus *araucarias* gigantes, su tozudo *pehuén*. Cuarenta y ocho kilómetros donde alguna vez estuvo el Paraíso.

Nuevamente
Ford da más.

En Falcon usted encuentra lo mejor de los otros autos. Pero en ningún otro auto encontrará lo mejor de Falcon.



Como casi todos los autos, Falcon le da potencia, agilidad, economía. Diseño y confort. Pero además, como ningún otro, le da confiabilidad, durabilidad, fortaleza. El más alto valor de reventa. Experiencia perfeccionadora ejercitada

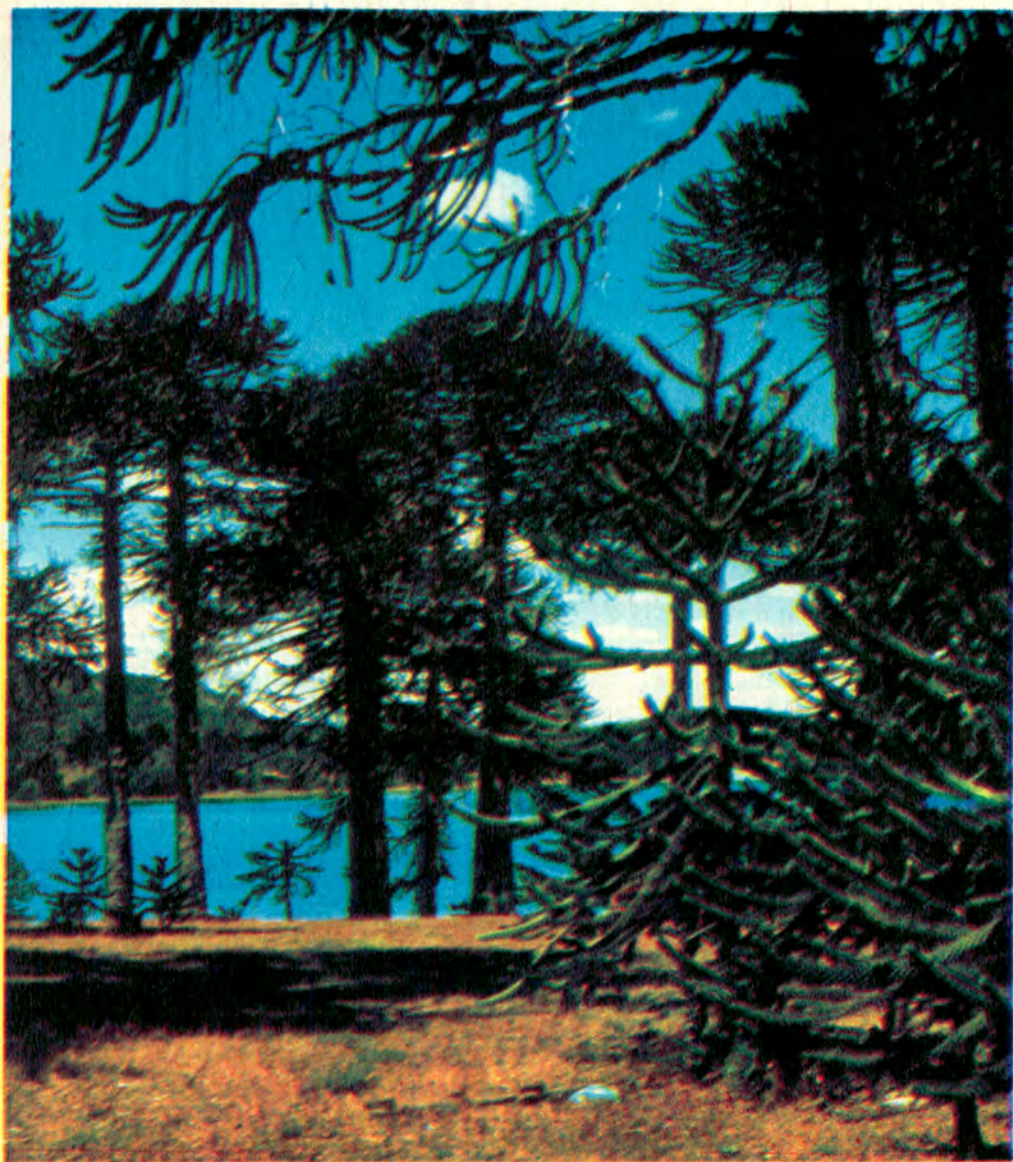
constantemente. Una exitosa historia de hazañas deportivas. La más amplia red de concesionarios con repuestos legítimos y servicio especializado, dondequiera que esté. La clase de virtudes que sólo puede ofrecerle Falcon.

El clásico argentino.

FORD FALCON



Precio sugerido al público vigente al 22/2/79, de los vehículos totalmente equipados, incluyendo Impuestos Internos, Fondo Nacional de Autopistas e IVA (sin flete):
Falcon de Luxe \$ 24.962.902.-



Típico paisaje del lago Aluminé, en el que los pehuenes elevan sus airosos penachos al cielo.

● ALUMINE

Queda atrás la historia. El camino viejo se halla bordado de yuyales, sombra de lo que fue. Y otra vez el cruce. Antes de llegar al pueblo, *La Piedra Gaucha* y la *Gruta de Ceferino Namuncurá*, avisan su cercanía. Se han hecho unos 15 km, aproximadamente, y se ha llegado a *Aluminé*, cabecera del partido del mismo nombre y *único centro poblado de importancia*. Cuenta con 1.200 habitantes, *una hostería del ACA* y *una estación de servicio* (la única en la zona, ya que la más próxima está en Junín de los Andes).

Aluminé se halla en la

confluencia de los ríos *Rucachoroi* y *Aluminé*. Conviene detenerse un breve tiempo. Se ha llegado al corazón del Circuito. *Aluminé* se halla a 144 km de *Zapala*.

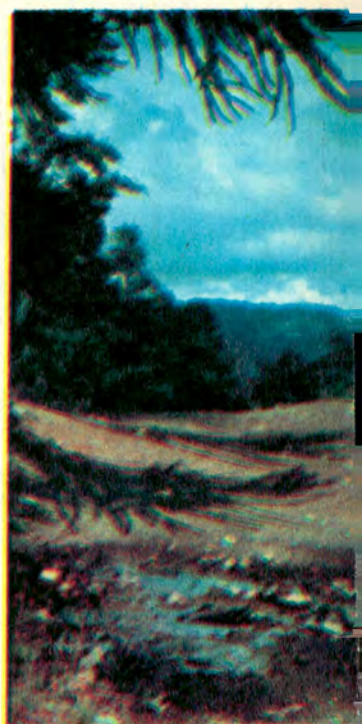
● LAGO Y REDUCCION RUCACHOROI

Por la ruta provincial N° 18 y a 25 km del pueblo se encuentra la reducción indígena de *Rucachoroi* ("Casa de loros"), perteneciente a las tribus *Aigo* y *Currumil*. "Hermano Pehuenche/comprende tu pena/eterna en el agua/que vuelve a crecer". ("Pehuenche", M. Berbel). Desde 1964 ocupan —en forma definitiva— la tierra. El caserío, ranchos de barro y

colihue, se dispersa como las bolillitas del calafate. Esta tribu pehuenche ("Gente de los pehuenes"), que ocuparon el centro de la región mapuche, vive de la comercialización de la artesanía del tejido y del pastoreo de ovejas.

Toda la zona de *Aluminé* guarda pictografías de trazo geométrico y lineal en las que predomina el rojo oscuro. Para confeccionar estas pinturas, así como para las cerámicas, usaban buriles de pedernal y sílice.

A orillas de la reducción, se encuentra el lago, en cuyo contorno se enseñorea el pehuén, compartiendo su lugar con los canelos que re-



Arroyo en el camino al lago y reducción de Rucachoroi.



Catango junto al lago Aluminé.

flejan sus flores blancas y perfumadas en el agua. El canelo era el árbol sagrado de los mapuches, pues bajo él se asentaba *Nguenechén* (Dios).

● LAGOS QUILLEN Y HUI-HUI

Del lago otra vez a *Aluminé* y a cargar nafta para proseguir rumbo al sur. A la altura del cruce de *Rahue*, por la ruta provincial N° 46, se tuerce nuevamente hacia la derecha para buscar la Cordillera (*Piremahuida* en mapuche). A unos 30 km, se pasa por el pequeño poblado de *Quillén*, para buscar el lago homónimo y el *Hui-Hui*. La vegetación es más exu-



Toda la paz de un atardecer se refleja en el lago Rucachoroi.



El lago Moquehue, situado en los faldeos de la Cordillera.

berante debido a que *Quillén* es la zona más lluviosa de la Argentina (4.000 mm anuales). El *pehuén* se ve obligado a compartir su señorío con otros árboles: la *lenga*, que en otoño tiene un color rojo vino; el *castaño raulí*, de frutos rodeados por cápsulas; el *alerce*, de mayor altura que el *pehuén*; los nudosos *cipreses*; el *coihue*, de hojas lanceoladas; el *chapel*, de flores blancas; todos de excelente madera para construcciones y un estallido de flores: *aljabas*, *Michay*, *Pichis*, *amancay*, *mutisias*, *rosa mosqueta*. Cromatismo omnipresente que empastela de colores el lago. Al borde del camino, hay que dete-

nerse. El *quillén* espera. No el lago, sino el frutillar (*quillén*). Desparramadas por todas partes y al alcance de la mano, rojas, enormes, salvajes, sabrosas frutillas. El *collihue*, erguida caña, tampoco está ausente y se aprieta al lago *Hui-Hui*. Detrás, el glaciar *Lanín*. Todo el bosque barcina los atardeceres opacando el silencio.

El lago *Quillén*, el *Rucachoroi*, el *Norquinco* y afluentes menores, pertenecen al *Parque Nacional Lanín*.

Comienza el fin del viaje. Si se prefiere hacer noche, la hostería de *Aluminé* espera para el *chau* del regreso. Se puede volver por el mismo

camino o tomar por la cuesta de *Rahue* ("Gredal"). Para ello, se bordean las *sierras de Catal-Lil* ("Peña o risco agujereado") y se cruza por un paraje de pocas casas, *Espinazo del Zorro*, a 57 km de *Aluminé*. Seguir por este camino, ruta provincial 46, es llegar a Laguna Blanca.

● PARQUE NACIONAL LAGUNA BLANCA

A 30 km de *Espinazo del Zorro*, pasadas dos pequeñísimas poblaciones: *Picún Leufú* ("Río del Norte") y *Nirecó* ("Agua del Nire"), y a 39 km al oeste de *Zapala* se encuentra este *Parque Nacional* que protege la abundancia de cisnes de cuello

negro, junto con otras especies acuáticas. Abarca alrededor de 11.250 hectáreas, que incluyen la Reservación Nacional, formada por terrenos volcánicos.

En Laguna Blanca abundan también otros anátidos, como el cauquén, y diversos patos: maicero, pico cuchara, espejo, crestón, picazo. Entre los macaes o zambullidores, se distinguen el macá plateado, el hualá o macá grande, el macá de pico grueso y el macá común.

Después, el regreso a *Zapala*, lugar obligado para detenerse, por la ruta N° 40. Ya se ha llegado al asfalto y *Pehuenia* queda a la espalda del recuerdo. ●

CUADRO DE RECREACIONES

ANDINISMO. Toda la región cordillerana presenta buenas condiciones para el andinismo y esta zona no es la excepción.

PESCA. Truchas, arco iris, de arroyo y marrones, también salmones. Se han introducido hace unos sesenta años. Está en estudio la creación de un cuerpo de "guardafaunas" para asegurar el control de la riqueza ictícola.

CAZA MAYOR. Está limitada al ciervo —principalmente ciervo colorado— aunque también existe la variedad axis y dama —introducidas en 1920—, jabalíes y pumas.

Los cotos de caza se hallan en los Parques Nacionales.

CAZA MENOR. Las especies autorizadas son: perdiz, martineta, liebre europea y patagónica, zorro gris y zorro colorado y conejo.

Los permisos respectivos pueden adquirirse en la Dirección General de Recursos Faunísticos, ubicada en Avda. Argentina 245, piso 3, en la ciudad de Neuquén. En el interior, existen delegaciones en Piedra del Aguila, Junín de los Andes y Chos-Malal, mientras que en Zapala, los interesados deberán dirigirse a la Inspección General de Bosques y Parques Provinciales.

El número de piezas cobradas no podrá ser mayor de doce por persona.

PRESENCIA DEL HOMBRE BLANCO EN PEHUENIA

El padre Zúñiga, enviado desde allende los Andes, forma una reducción sobre el lago Aluminé en 1864, pero es de efímera duración.

Cuando se produce la Segunda Campaña al Desierto, el teniente general Rufino Ortega llega desde el norte hasta el Nahuel Huapi, pasando por Aluminé. En 1883 se instala el Fortín Pulmarí.

También para la misma fecha, el teniente coronel Enrique Godoy llega desde el este y cruza el río Aluminé.

PESCA PARA INICIADOS LOS SECRETOS

Esta modalidad de pesca requiere no sólo artes sutiles sino una buena dosis de observación. En ella, nada debe quedar librado al azar: desde el anzuelo hasta el tipo de carnada y el modo de hacerla más atrayente.

ES IMPORTANTE saber cuál es el equipo a emplear para la pesca del pejerrey según el ámbito. En nuestro dilatado territorio son muchas las modalidades que para esta popular y codiciada especie debemos tener en cuenta. No es lo mismo pescar pejerreyes en los lagos de Córdoba que en las lagunas pampásicas de la provincia de Buenos Aires, en el río de la Plata, en el río Salado o en el mar. Todas requieren diferentes técnicas y tienen diversos matices; por eso, precisamente, resulta tan apasionante esta pesca.

A grandes trazos trataremos en este informe la pesca del pejerrey en el río de la Plata, haciendo la salvedad de que aun en este ambiente es cambiante según la zona y la época del año.

● LA CAÑA

Puede ser de cualquiera de los materiales conocidos: de fibra natural del tipo de la India o tacuara negra o blanca; no es recomendable la de coligüe por ser maciza y, en consecuencia, muy pesada. Además, desde hace ya tiempo se fabrican las de fibra de vidrio (hollowglass), importadas y nacionales, mucho más eficientes por su resistencia y durabilidad, debido a que son invariables a los cambios de temperatura y a la humedad, y resisten la acción del agua y el trabajo. No sufren fatiga a pesar del uso prolongado. La pesca ha dado un gran paso adelante con la aparición de este ma-



Practicando nuestro deporte desde un rompeolas en la playa municipal del partido de Berisso, zona propicia para la pesca del pejerrey.

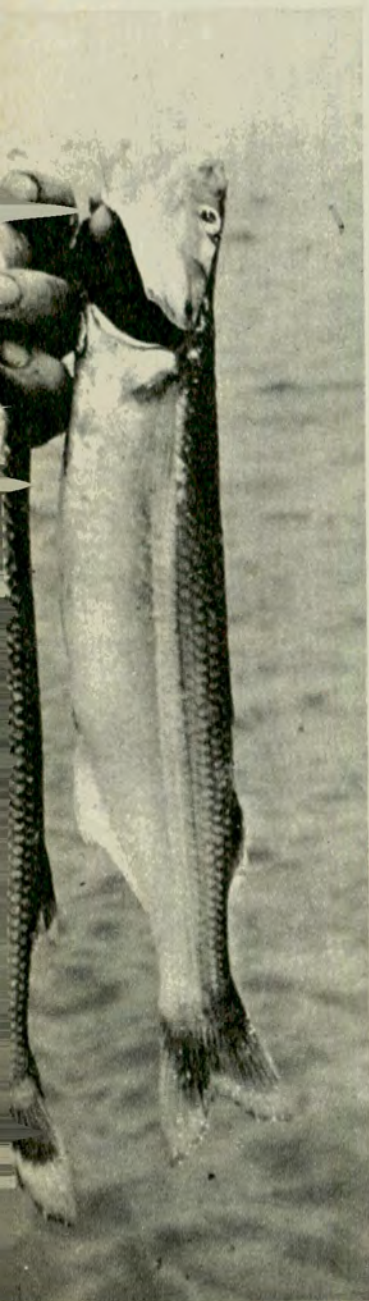
A principio de temporada el pejerrey está flaco y se revela voraz para tomar la carnada. Luego, en pleno invierno, se vuelve más remiso a picar.



DEL PEJERREY

Nuestro colaborador, autor de un libro ya clásico sobre esta pesca, traza en esta nota algunas indicaciones valiosas destinadas, en particular, a la zona del río de la Plata.

Por NELLO PRINCIPE



terial. El largo aconsejable es de 3,80 hasta 4,10 metros, de acción de punta.

En lo que respecta al carretel, por la liviandad de la línea y la toma de la caña con una sola mano, se impone el uso del frontal, o sea de carrete fijo y manivela en la mano opuesta. Hay infinidad de marcas y modelos, pero conviene adoptar los pequeños, dado el trabajo liviano a que son sometidos. Se carga con nailon monofilamento de no más del 0,20 de diámetro, que resulta suficiente para nuestro propósito.

Hay que tener en cuenta el lugar en que se practica la pesca; si es desde muelle de agua pasante, el pique se produce muy cerca, o sea debajo mismo del pescador. En tal caso el lance es corto y el boyón impulsor chico. Pero desde una escollera que contiene el agua o desde la ribera del río, a veces es necesario efectuar lanzamientos más largos; para estos casos se aconseja agregar un chicote de nailon del 0,30, de unos 4 metros de largo, con el fin de evitar cortes al arrojar con más fuerza el aparejo.

En todos los casos, no olvide embeber el nailon con flotálneas (en venta en cualquier casa del ramo), para que la clavada resulte directa y efectiva.

● LAS LINEAS

Hay que tener en cuenta dos épocas para elegir la línea adecuada. A principio

de temporada, o sea en los meses de abril, mayo y junio, en que generalmente no se producen heladas, el pejerrey se manifiesta más voraz porque recién comienza a comer y el agua todavía no está muy fría, y no es necesario afinar demasiado el conjunto; al contrario, pareciera que incluso lo atrae el "bulto" y que necesita más resistencia al arrastre para tomar bien la carnada.

Ya en julio y agosto, cuando el agua se ha enfriado totalmente, la pesca del pejerrey a flote se torna más difícil. Este se aletarga y sus movimientos son más lentos. Además, ya ha comido y, en consecuencia, es menester extremar sutilezas; todo debe ser más fino y hay que presentarle las mejores y variadas carnadas, para comprobar sobre la marcha cuáles resultan más efectivas.

Al comienzo de temporada, en general, se dan piezas grandes; la línea ideal sería la siguiente: *madre de nailon del 0,25, cinco boyas de 10 a 13 milímetros de diámetro, separadas 65 centímetros entre sí.* Se cambia la línea sobre la marcha según el estado de la marejada. Con superficie calma chicha, las más chicas; con marejada gruesa, las más grandes, pues no solamente hay que divisar las boyas sino dominarlas ampliamente, para saber diferenciar con seguridad el vaivén que les imprime la marejada, del de un pique.

Por otra parte, con río encrespado el arrastre del pe-

jerrey es más franco, come mejor y entonces no se justifica sacrificar la vista con boyas pequeñas y que no se dominen.

El grosor de las brazoladas tiene mucha importancia, más que el de la madre, pues está comprobado que cuanto más delgadas son, menor resistencia ofrecen a la succión inicial del pejerrey. Es aconsejable utilizar monofilamento del 0,18, atando el anzuelo "loco", no fijo, con un lacito de unos 3 milímetros de largo. Esto hace que el pez, al tomar la carnada, encuentre aún menor resistencia al levantar el anzuelo que pende vertical, pues al succionar, debe ponerlo en posición horizontal para tragarlo. O sea que, juntamente con el nailon fino, contribuye a que encuentre la carnada en forma casi natural, que es precisamente lo que pretendemos.

Premisa a tener en cuenta también es la elección del nailon para confeccionar las líneas. Debe reunir dos condiciones fundamentales: *resistencia* y *docilidad*, tanto para la madre como para las brazoladas, pues la técnica moderna de las fábricas tiende a producirlo con más alto poder a la tracción, pero dejando un tanto de lado la suavidad. La resistencia a la rotura, en la actualidad, sobrepasa en cinco veces a los fabricados años atrás para el mismo diámetro. No todos los tipos de nailon se adaptan a la confección de líneas, dado que a la menor "galleta", por más que se las extienda con las yemas de los

DISCOS CBS LE OFRECE:

Ocho Notas de O

8 DISCOS LONG PLAY
ESTEREOFONICOS
EN LUJOSO ESTUCHE
DISCOTECA CON
INDICE VOLGABLE

96

TEMAS CON LA
MEJOR MUSICA
DEL MUNDO

42

INTERPRETES
INTERNACIONALES
DE PRIMERISIMA
LINEA

5

HORAS DE
AUDICION
EXCLUSIVAMENTE
PENSADA
PARA UD.

POR SOLO
\$59.900.-

SI UD. PUDIERA ADQUIRIR ESTA
COLECCION EN UN COMERCIO TENDRIA
QUE ABONAR APROXIMADAMENTE UN

50% MAS

* ESTA COLECCION NO ESTA DISPONIBLE
EN COMERCIOS

**PIDALO YA
EDICION LIMITADA**

**ENTREGADOS EN SU
PROPIA CASA**



ESTOS SON LOS TEMAS E INTERPRETES QUE COMPONEN ESTE

DISCO 1: EL CINE Y SU MUNDO

Tema de amor de "El padrino" / ORQUESTA SERENATA TROPICAL • Angustia de un querer / RAY CONNIFF • Bienvenido / ANDRE KOSTELANETZ • Anónimo veneciano / ORQUESTA SERENATA TROPICAL • Los sonidos del silencio / TERRY BAXTER • Tema de "Ana de los mil días" / PERCY FAITH • Un hombre y una mujer / CARAVELLI • Tema de amor de "Aeropuerto" / PERCY FAITH • En algún lugar mi amor / BOBBY VINTON • La sombra de tu sonrisa / ANDRE KOSTELANETZ • Verano del 42 / PETER NERO • La canción del Molin Rouge / MICHEL LEGRAND.

DISCO 2: LOS ROMANTICOS DE SIEMPRE

Insensatez / TONY BENNETT • Rastros de amor / BOBBY VINTON • Es tan bueno / YVES MONTAND • Rio de Luna / GEORGE MAHARIS • Cielos azules / FRANK SINATRA • Estoy enamorado de ti / ROBERTO CARLOS • Pecado / ROBERTO YANES • Amo a Paris / MICHEL LEGRAND • Viajera / CUCO SANCHEZ • La última noche / CUERDAS DEL CARIBE • Quíereme mucho / TRIO LOS PANCHOS • Uno / ORQUESTA SERENATA TROPICAL.

DISCO 3: LUCES SUAVES, MUSICA DULCE

Amada amante / ORQUESTA BRASILEIRA DE ESPECTACULOS • Esta tarde vi llover / TONY BENNETT • Historia de amor / PERCY FAITH • Amo / CARAVELLI • Amar es no decir jamás perdona / ORQUESTA SERENATA TROPICAL • Querida / TERRY BAXTER • Yo te amo... yo tampoco / RAY CONNIFF Y SU ORQ. • Amante / FRANK SINATRA • No necesitas llorar / LAFAYETTE • Somos novios / ANDRE KOSTELANETZ • Sueño de amor / LIBERACE • Polvo de estrellas / THE BRIARCLIFF STRINGS.

DISCO 4: LOS AROS DEL AMOR

El sueño imposible / ANDRE KOSTELANETZ • Extraños en la noche / CARAVELLI • Nunca me volveré a enamorar / BOBBY VINTON • Detalles / ORQUESTA BRASILEIRA DE ESPECTACULOS • Siboney / ORQUESTA SERENATA TROPICAL • Cómo has hecho / FRED CANDELL con J. Leone y su Orq. • Hay humo en tus ojos / RAY CONNIFF, su Orquesta y Coro • Llévame volando a la Luna / TONY BENNETT • Verano de amor / PERCY FAITH • Las hojas muertas / MITCH MILLER • Por qué me dejas / ANDRE KOSTELANETZ • Algo tonto / LAFAYETTE.

DISCO 5: EL I

Cae la lluvia
mente solo /
EXPERIENCIA
/ TERRY BAX
mucho / PER
ANDRE GAGN

DISCO 6: ALB

Sinfonía N° 4
CHEVALIER •
Te llevo bajo
LES ELGART
man / PETER
Bajo los cielo
SERENATA TR

DISCO 7: CAI

No llores, nei
SON • S610 t
No me mande
cimos / CARA
tado a la vera
en mis sueños

DISCO 8: SIN

Un día, un ni
vida / PETER
libro / SERG
BAXTER • Vi
YETTE • Segú
tu corazón / L

Amor

UNA CONSTELACION DE LAS ESTRELLAS DEL GENERO ROMANTICO UNIVERSAL REUNIDAS POR UNICA VEZ:
FRANK SINATRA - ROBERTO CARLOS - RAY CONNIFF - TRIO LOS PANCHOS - CARAVELLI - CIGLIOLA CINQUETTI ENTRE OTROS.



TAMBIEN EN
**4 CASSETTES
 DOBLES
 ESTEREOFONICOS**
 (EQUIVALEN A 8 DISCOS L.P.)
 AL MISMO PRECIO
 QUE LA
 COLECCION DE
 DISCOS.



SUPER OFERTA

Precio Oferta \$73.900.-

Super Descuento 14.000.-*

SUPER OFERTA \$ 59.900.-

* Ud. puede hacerse acreedor a este super descuento enviando con el cupón en sobre cerrado, cheque o giro postal/bancario por \$ 59.900.- A nombre de "DISCOS CBS S.A.I.C.F. NO A LA ORDEN", o bien adquiriéndolo directamente en Suipacha 476 o Emilio Mitre 1819, Capital.

AVARILLOSA COLECCION:

DEL RECUERDO
 mi cabeza / BOBBY VINTON • Hey Jude / CARAVELLI • Nueva-
 ESTA SERENATA TROPICAL • Tengo muchísimos recuerdos de ti /
 RON • Un gato en la oscuridad / LAFAYETTE • Pandereta verde
 • Junto a vos / RAY CONNIFF, su Orquesta y Coro • Quíereme
 WITH • El amor es azul / ANDRE KOSTELANETZ • Butterfly /
 Sin ti / VIKKI CARR • Adiós, linda Candy / JOHN DRAKE.

Y RITMO
 Mozart / CARAVELLI • Esa es la música de papá / MAURICE
 de magia negra / PERCY FAITH • País tropical / SERGIO PEREZ •
 al / RAY CONNIFF, su Orquesta y Coro • Buscando un muchacho /
 o es hermoso / RAY CONNIFF, su Orquesta y Coro • Wichita Line-
 • El hombre que amo / LES ELGART • Ayer / PERCY FAITH •
 Paris / MICHEL LEGRAND • Recuerdos de Ipacará / ORQUESTA
 L.

ES PARA TODO MOMENTO
 ARETHA FRANKLIN • Para los buenos tiempos / LYNN ANDER-
 nento de amor / GIGLIOLA CINQUETTI • Adoro / VIKKI CARR •
 s / DORIS DAY • El barquito / MAYSA • El mundo que cono-
 • Puente sobre aguas turbulentas / ANDRE KOSTELANETZ • Sen-
 amino / LAFAYETTE • Wight es wight / JOHN DRAKE • Te veré
 DRIS DAY • ¿Tú dónde estás? / ROBERTO YANES.

ABRAS... SOLO MUSICA
 CARAVELLI • Río de Luna / PERCY FAITH • Por una vez en mi
 O • Confidencias de amor - El amor es para los dos - En mi
 .REZ • Noche y día / ANDRE KOSTELANETZ • Algo / TERRY
 tropical / ORQUESTA SERENATA TROPICAL • Lo siento / LAFAY-
 n los años / LIBERACE • Los inocentes / PERCY FAITH • Acepto
 ETE • El tonto de la colina / CHARLIE.



NO
 NECESITA
 SOBRE NI
 ESTAMPILLA

DISCOS CBS S.A.I.C.F. 19
 EMILIO MITRE 1819 - CAPITAL

DESEO RECIBIR EN MI HOGAR

*Ocho Notas
 de Amor*

MARQUE CON UNA (X) LA FORMA DE PAGO Y LA COLECCION ELEGIDA

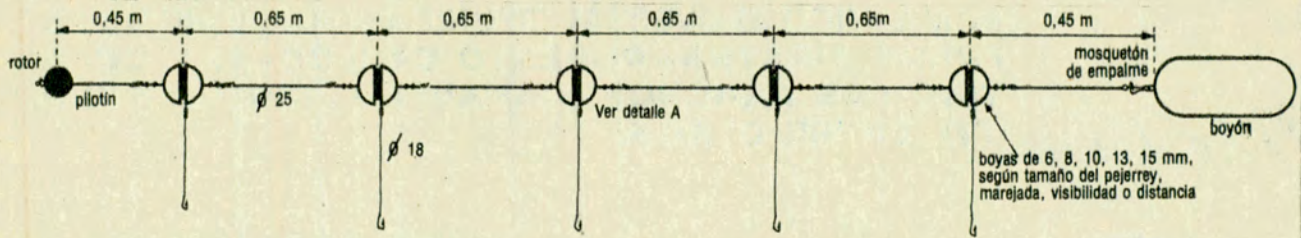
- DISCOS ESTEREO CASSETTES ESTEREO
- DESEO EL BENEFICIO DE LA SUPER OFERTA POR LO QUE ACOMPAÑO CHEQUE-GIRO POSTAL BANCARIO N° _____
 BANCO _____ POR \$ 59.900.-
- AL RECIBIR LA COLECCION EN MI DOMICILIO ABONARE AL CORREO \$73.900.- POR TODO CONCEPTO

APELLIDO Y NOMBRE _____

CALLE _____ N° _____

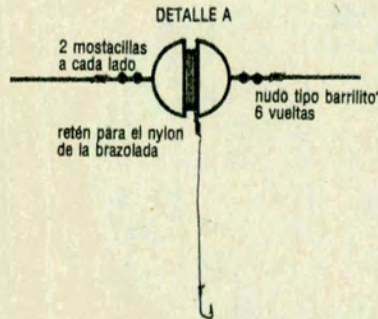
COD. POSTAL _____ LOC. _____

PROV. _____



LINEA CON BRAZOLADAS EXTENSIBLES
(BOYAS YO-YO)

anzuelos Nº 5 como mínimo - Serie 277 E o F ó 1210 Francés



dedos, aquél no vuelve a su posición original, queda con alabeos y, en consecuencia,

tal defecto va en detrimento del conjunto. Reitero; hay que elegir el material dócil,

aun sacrificando un poco la resistencia. Me permito aconsejar el de fabricación nacional Grijón Super Control, que reúne las condiciones ideales de resistencia y docilidad.

dad de que cuando el pez se encuentra con mucha vitalidad, evitan que al cobrar la pieza ésta se pierda por el camino, por cuanto la punta es más larga y aguzada.

Por el contrario, cuando se encuentra un tanto alejados por el frío, como ocurre en pleno invierno, son recomendables los de *fija baja* o también llamados de *muerte baja*, que pueden ser los de la *serie 19050 dorados* o *19051 plateados de Mustad*.

Al elegirlos para atarlos a la línea, es conveniente revisarlos minuciosamente, pues no siempre están bien terminados: algunos presentan la terminación de la punta torcida, otros, la lanceta un poco prominente o con rebabas, etc. Luego, se impone asentar la punta con una piedra de carborúndum para dotarlos de una máxima agudeza.

● ANZUELOS

Desempeñan un papel importante en el conjunto y algunos pescadores que se inician no lo tienen suficientemente en cuenta. Entre ellos existe una gran variedad de formatos y terminaciones, según las fábricas.

Los más indicados son los llamados "punta de cristal", y los hay *estañados*, *cobreados*, *dorados*, *plateados* y de *acero natural*. La experiencia indica que *la terminación brillante contribuye también a la atracción en aguas cristalinas*; entonces, conviene emplear dorados o plateados.

A comienzo de temporadas pueden utilizarse los de *fija normal*, por ejemplo los de la *serie 277 E dorados* o *277 F plateados*, *1909 C de Mustad noruegos* o *1210 V.M.C. franceses*. Estos anzuelos tienen la particulari-

● CARNADAS

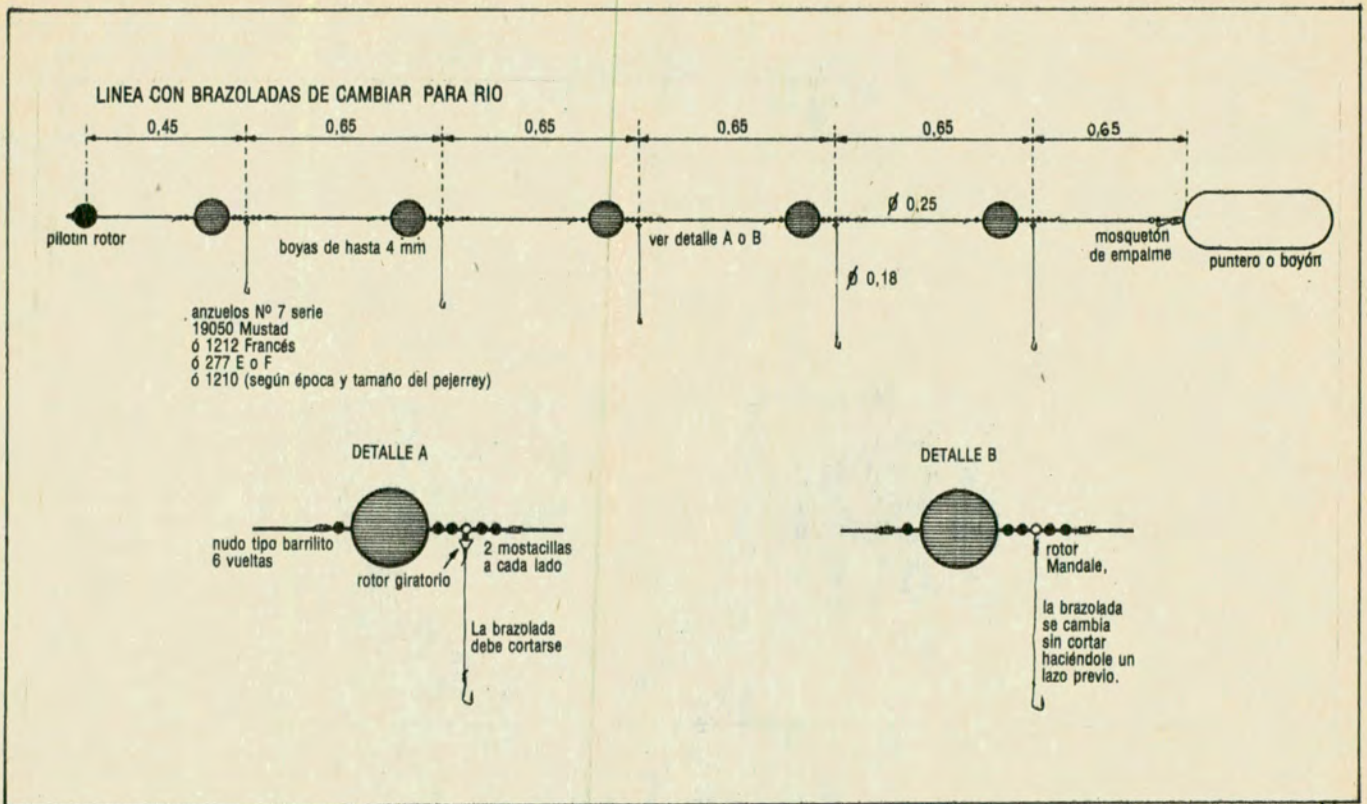
Para la elección de la carnada y su tamaño, se tiene en consideración la época del año, por la mayor o menor vivacidad en función de la temperatura del agua y

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

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

APARTADO ESPECIAL Nº 196
CORREO CENTRAL
1000 CAPITAL FEDERAL



del tamaño del pescado que sale en el momento de la práctica.

Las carnadas clásicas son: lombriz de tierra, morenita o panzón, mojarrita plateada, filete de mojarrón o dentado (frescos o salados), gusano de la mosca verde. Debemos agregar que todas ellas deben hallarse en perfectas condiciones de frescura; en cuanto presentan el primer síntoma de descomposición, ya no son efectivas.

Parecería que a comienzo de temporada toda carnada es buena, por la voracidad del pez, ya sea porque recién llega a nuestras costas falto de alimento o por la temperatura del agua, aún no tan fría. La *lombriz blanca* pequeña, en manojos haciendo "pulpo", es una carnada aceptable en aguas turbias y calmas, pues es posible que al moverse emitan vibraciones y atraigan al pejerrey.

La *morenita* o *panzón* es una excelente carnada; si el pejerrey es grande, se pueden encarnar hasta tres en cada anzuelo, pero cuanto más chicas las morenitas, más efectivo será el conjunto y mejor el resultado.

Cuando avanza la temporada, con una sola morenita chica es suficiente.

Estimo que los filetes de *dentado* o *mojarrón* son las carnadas más eficientes, pues los cortes o trozos se pueden hacer del tamaño exacto, acorde con el porte del pejerrey que se pesca en el momento, requiriendo habilidad manual por parte del aficionado, en razón de que el filete debe ejecutarse de primera intención bien delgado, prácticamente la piel sola para carnadas pequeñas, porque si se rebaja luego en su espesor, se estropea; debe manosearse lo menos posible. El pescador tendrá las manos limpias y exentas de cualquier sustancia u olor extraño, como el del tabaco, dado que está comprobado que repele al pez.

En cuanto a la *larva de la mosca verde*, es una carnada también muy efectiva, debiéndose encarnar 4 o 5 de ellas en el anzuelo o combinando con otra carnada, esto es, haciendo mezclas.

En general, el pejerrey es muy caprichoso respecto de la preferencia de la "comida" que se le ofrece; por ello

siempre resulta efectivo hacer ensayos sobre la marcha para comprobar la que más

apetece. Esta es la regla de oro de todo pescador: experimentar siempre. ●

PINTE

con

TELLIER

NUEVO MULTIUSO

Pat. Pend.

EXCLUSIVO para SOCIOS de A.C.A.

De uso indistinto para pinturas sintéticas, lacas, nitrocelulósicas, insecticidas líquidos y aguas diluidas. Retoque o pinte su coche, heladera, lavarropas, bicicleta, sillars, etc.

PRECIO PROMOCIONAL hasta el 30-7-79 \$ 15.900.-

Pidat!! Listas de precios de fábrica y folletos de vajillería y artículos de acero inoxidable para el hogar, parrillas, etc.

CONTRA REEMBOLSO - LIBRE DE TODO GASTO
PULVERIZADORES TELLIER
Cas. de Correo 21
Suc. 39 - (1439) Capital
Escribir en letras de imprenta

Solicito Pulverizador y Folleto

Nombre:

Dom.:

Loc.: Cod Post

aquí nosotras

Típicamente invernal

Nadie puede negar que entre las verduras de invierno, los repollitos de Bruselas son una de las más exquisitas y, ¿sabe usted que ya los antiguos romanos los servían en sus festines como un apreciado manjar?

Esta variedad del repollo es una de las primeras hortalizas cultivadas y su ascendencia se remonta a una especie silvestre que crecía espontáneamente en las costas occidentales de Europa. Su contenido en proteínas, minerales y azufre, la convierten en un gran alimento y, por su aspecto, en forma de pequeñas cónes apretadas en las axilas de las hojas, en una vistosa planta de fácil cultivo en huertos y jardines.

Entre las muchas formas en que usted puede servirlos en su mesa, se encuentran las dos opciones requetesa-



brosas que aquí ilustramos:

1) Poner a cocinar en 2 litros de agua, 400 g de panceta ahumada cortada en fetas gruesas. A los 45 min. de

cocción agregar 500 g de repollo cortado en trozos grandes y cocinar 20 min. más. Agregar 2 salchichas grandes en rodajas, 500 g

de repollitos de Bruselas, 1 cucharadita de extracto de carne, sal y nuez moscada y cocinar todo junto 15 min. más. Servir caliente con papas hervidas aparte.

2) Cocinar 1kg. de repollitos de Bruselas durante 15 min. escurrir y conservar el agua. En una cacerola derretir 40 g de manteca, retirar del fuego y agregar 40 g de harina, mezclando con cuchara de madera hasta que no queden grumos. Diluir con 2 tazas del agua de los repollitos, agregar 1 cucharadita de extracto de carne, sal y pimienta y poner a fuego lento durante 15 min. revolviendo siempre. Cuando la salsa esté lista agregar 2 yemas cocidas bien picadas y el jugo de 1/2 limón, revolver un ratito más y volcar sobre los repollitos (conservados al calor). Servir con queso rallado.

No hay que abusar

Dada la difusión del hábito-vicio del café, es bueno que sepamos algo sobre él. Todos conocen su origen oriental, sin embargo, pocos saben que la primera *cafetería* se abrió en Venecia a fines del 1500 y esto explica, de alguna manera, que los italianos sean expertos en su preparación y que hayan sido los inventores de las máquinas expres que se conocen en todo el mundo.

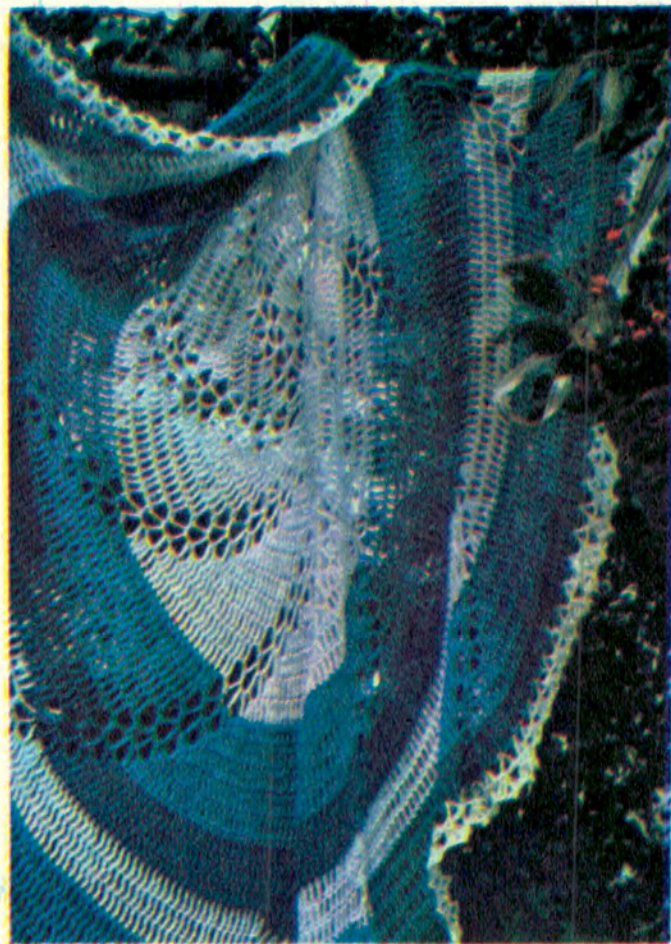
En su composición química, el café contiene dos ingredientes fundamentales: la cafeína que le da su típico aroma y la cafeína que en dosis moderadas ejerce una acción tónica sobre la circulación, estimulando las contracciones del corazón y de las arterias; sobre la di-

gestión; sobre el sistema nervioso y sobre los músculos, produciendo una sensación agradable, disminución del cansancio, euforia y aumento de la vitalidad.

Pero no todo son rosas y, pasando por alto el precio, nos encontramos con que el abuso, más de 4 pocillos diarios, no sólo anula estos efectos sino que puede provocar palpitaciones, confusión mental e insomnio.

También conviene recordar que el café, aunque sea en dosis moderadas, es contraindicado en casos de hipertensión, enfermedades gastrointestinales, renales y vesiculares, neurastenia e hiperemotividad, en cuyos casos se aconseja el uso del café descafeinado.





El gran chal

Dos tonos de azul alternando con un cándido blanco en este chal redondo que usted siempre tendrá a mano en las frías noches invernales, cuando, después de terminadas las tareas diarias, se dispone a mirar televisión, a leer o a charlar con su familia.

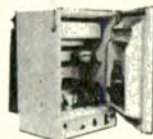
Se teje con lana sintética y aguja de crochet N°3. 1°v.: 20 cad., cerrar en redondo y tejer 30 m.p. dentro del aro; 2°v.: *3 cad. 1 m.p. * total: 25 arcos; 3° v.: 2 cad. * 1 var. en el sig. *; 4° v.: * 1 var. en el medio arco 3 cad, en el arco 1 v. 2 cad. 1 v.; en el sig. medio arco 1 v *. Seguir siempre como la 4° vuelta y las var. irán aumentando paulatinamente a medida que avanza el trabajo.

El chal se usa doblado por la mitad, pero si quiere llevarlo como poncho, solo tendrá que aumentar los puntos del aro primero para poder pasar la cabeza. Entonces, puede calcular ya en la primera vuelta y comenzar el tejido desde la 4° vuelta.

accesorios para casas rodantes



- Cocinas con Horno



- Heladera a Gas 220 y 12 V



- Enganches Un Modelo para cada Marca de Auto. Listo para Colocar



- INODORO TIPO NAUTICO 2 Modelos: con motor desintegrador de 12 V. o a palanca

- MUEBLES COMPACTOS con Heladera, Mesada de acero con 2 quemadores Fabricamos a medida mueble y mesada



Además Bombas 12V.

Ventanas, etc.

Desde \$ 54.500.—

ENVIOS AL INTERIOR



AV. MAIPU 742
V. LOPEZ
TEL. 795-3503
795-4335

APRENDA A CULTIVAR

"ARBOLES MINIATURA"

(Bonsai)

"NUEVO METODO DE DESARROLLO ACELERADO"

COMO PROFESION:
para ganar todo el dinero que desee.

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

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



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

¡PERO CON SOLO 40 CENTIMETROS DE ALTURA!

Solicite información GRATIS a:

INSTITUTO DE BOTANICA ORNAMENTAL

Casilla de Correo 41

Sucursal 11 • 1411 Buenos Aires

MUY IMPORTANTE

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

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

PROVINCIA _____

(Si no desea cortar la revista, méncionela y escriba por separado) AC

aquí nosotras

Frente al espejo



¿De dónde nace una piel perfecta? la respuesta es una sola: del equilibrio de todas las funciones del organismo, de la alimentación, de los cuidados que se le dedica día a día, de las horas de sueño y de actividad. Nace, por lo tanto de nuestros hábitos y de nuestro modo de vivir. Pero para esto es necesario saber qué tipo de piel es el que debemos cuidar, así que, espejo en mano, mirada atenta y severa y con muy buena luz, observemos si la piel es compacta y normal, si los poros están dilatados y obstruidos o si tenemos una piel mixta. Para esto pasemos un tisú con suaves toquecitos por la cara y el cuello y, con este conocimiento podremos obrar en consecuencia ya que entre los buenos productos de nuestra cosmética encontraremos justo el que nos haga falta.

Una mancha : un remedio

El mantel más lindo se ha manchado, la camisa de su hijo se ensució con bolígrafo ¿cómo limpiarlos?. Aquí tiene un pequeño *diccionario de las manchas* con el remedio para cada una.

BARRO: se deja secar, y

se pasa un cepillo duro.

BOLIGRAFO: apenas producida la mancha sale con un algodón impregnado en alcohol.

CAFE Y CHOCOLATE: basta agua y jabón y varios enjuagues. Si la tela es blan-

ca no lavable, pasar un algodón con agua oxigenada.

CARAMELO: Con agua caliente, que tiene el poder de disolver el azúcar.

FRUTA: si la ropa es blanca se sumerge en una solución de 3 % de agua oxigenada y se deja caer sobre la mancha unas gotas de amoníaco. Si es de color, echar sobre la mancha ácido cítrico al 10 % (se vende en farmacias)

GOMA DE MASCAR: pasar un cubito de hielo y una vez endurecida se desprende fácilmente.

GRASA: manteca, aceite, etc. cubrir con talco y cepi-

llar. Si queda aureola, sacarla con bencina.

HELADO: Si es reciente sumergir en agua fría. Si la mancha es vieja se elimina con bencina.

MAQUILLAJE: pasar fuertemente un cepillo duro y seco.

PAPEL CARBONICO: basta pasar un poco de bencina con un algodón.

PASTO: una mezcla tibia de 2 partes de alcohol, 1 de amoníaco y 3 de agua caliente.

VINO: cubrir la mancha apenas producida con abundante sal y lavar con agua caliente.

ALUMINIO INTEGRAL F. B.

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

COCHABAMBA 580 CAPITAL 221-0841

Las plantas sienten



Que las plantas sienten, ya no es un secreto para muchos, pero que además tienen reacciones emocionales y que son intuitivas y temerosas, ya es un hecho corroborado por estudios de la fisiología vegetal de distintos laboratorios de los Estados Unidos.

Estas reacciones emocionales pueden llegar hasta la neurosis y los celos. Si usted es incrédula respecto a esto, haga la prueba de colocar un malvón nuevo junto a otro ya arraigado desde mucho tiempo atrás, verá como éste comienza a perder las hojas para demostrar sus celos.

Con un gomero que no progresa, bastará cambiarlo de sitio hasta que él, poniéndose lozano y dando nuevas hojas, le demuestre que ya ha elegido su lugar, esto también ocurre con el rododendro, que no es tan fuerte como parece, y con algunas clases de palmeras.

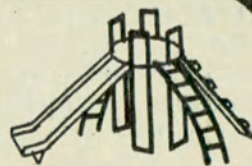
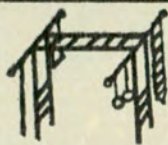
La lista de rarezas y sensibilidad vegetal, sería demasiado larga para enumerarla aquí, pero cualquiera que ame verdaderamente las plantas podrá descubrirlas por sí solo y cuidar sus propios estados de ánimo para no hacer sufrir a quienes tanto dependen de nosotros.



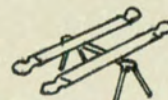
**Puerta
Norte**

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

Proyecto y asesoramiento técnico.



**Para instituciones solicite
catálogo ilustrado
Nuevos modelos**



Amplios planes de financiación

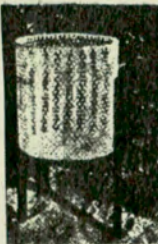
**PARA EQUIPAMIENTOS DE
JARDIN DE INFANTES**

COLEGIOS CLUBS
PLAZAS Y EDIFICIOS

Precio indicativo desde \$ 159.000.-

CESTO PAPELERO

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



ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

aquí nosotras

Congreso médico

Una buena noticia que a todas nosotras nos interesa y nos llena de esperanzas es que se llevará a cabo en Buenos Aires el XVI Congreso Argentino de Obstetricia y Ginecología, entre el 23 y el 28 de setiembre próximo, organizado por las Sociedad de Obstetricia y Ginecología

de Buenos Aires y auspiciado por la Federación Argentina de Sociedades de Ginecología y Obstetricia. Esperemos que los aportes y contribuciones científicas sirvan para dar un gran paso adelante en esta importante rama de la medicina que nos atañe tan directamente.

Ande yo caliente...

Los conjuntos tejidos, tanto a máquina como a mano, siguen estando de última moda y ¡no es para menos!, ya que, además de ser muy sentadores, bajo el tapado o el impermeable los *bajo cero* resultan una primavera.

En cuanto a los colores, elija el que más le sienta entre los grises, azul plumizo, bordeau, marrones y beige que son los que se usan este invierno.

Trity



NUEVO PIE RECTOR CALZADO ANATOMICO Y ORTOPEDICO

Calzado para plantillas.

Plantillas correctoras, taloneras.

Elementos de ortopedia en general.

NUESTRA RECIENTE CREACION

CALZADO DEPORTIVO

PARA GIMNASIA

CON PLANTILLA APLICADA

Fabricados con materiales de primerísima calidad.



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

Sin descuento
desde \$ 46.400



ORTOPEDIA

Bartamian

BELGRANO 1699

TEL. 45-5213



SANTA SILVIA EN SU BODEGA CON.

nuestro fácil sistema de entrega puerta a puerta.

Una forma diferente y fácil de comercialización nos permite llevar directamente desde nuestra bodega a su hogar, y por el sistema puerta a puerta por contrarreembolso, su pedido de vinos finos Santa Silvia.

ADHESION AL 75° ANIVERSARIO



Indique en el recuadro la cantidad de cajas que desee recibir y el monto de la compra.

INDIQUE CLARAMENTE EL ARTICULO QUE DESEE RECIBIR

OFERTA LIMITADA Y VALIDA HASTA EL 20/8/1979

CORTE POR AQUI Y ENVIE HOY MISMO

TINTO	<input type="checkbox"/>	SANTA SILVIA EXTRA (botellón)
ROSADO	<input type="checkbox"/>	Al recibirlo en mi "bodega" abonaré
BLANCO	<input type="checkbox"/>	Precio por caja de 12 botellas de 700 cc \$ 46.000.-
TINTO	<input type="checkbox"/>	GRAN SANTA SILVIA
ROSADO	<input type="checkbox"/>	Al recibirlo en mi "bodega" abonaré
BLANCO	<input type="checkbox"/>	Precio por caja de 12 botellas de 700 cc \$ 33.000.-
TINTO	<input type="checkbox"/>	CASA DE CUBAS
BLANCO	<input type="checkbox"/>	Al recibirlo en mi "bodega" abonaré
	<input type="checkbox"/>	Precio por caja de 12 botellas de 700 cc \$ 24.500.-

APELLIDO Y NOMBRES CALLE NUMERO PISO DTO.

LOCALIDAD PROVINCIA COD. POSTAL



letra nueva

LA CONQUISTA DEL DESIERTO,

por Raúl Larra.

Ediciones Anfora, 142 páginas.

Sin lugar a dudas, el avión contribuyó de modo decisivo a incorporar la Patagonia al resto del territorio nacional. Su presencia amiga en los cielos australes retempló el ánimo de los escasos pobladores diseminados en esas soledades, segregados por la distancia. En este hermoso libro, Larra rescata los hitos fundamentales de esa conquista aérea de nuestra Patagonia, que completó, cerrando el círculo, la campaña militar terrestre dirigida exitosamente, hace un siglo, por el general Julio Argentino Roca. En esta gesta moderna tuvieron participación destacada varios argentinos, como el entonces coronel Mosconi —impulsor de nuestras fuentes energéticas—, los capitanes Antonio Parodi y Vicente Almandos Almonacid —precursor, este último, de los vuelos nocturnos— y el piloto civil Rufino Luro Cambaceres —infatigable—. En aquellos tiempos heroicos de nuestra aviación, resaltan los nombres de varios pilotos nacionales, junto a los de los míticos

pioneros franceses, como Jean Mermoz y Antoine de Saint-Exupery, a quien Buenos Aires puso el cariñoso apelativo de Santé. Son aquéllos los años iniciales de la Aeroposta Argentina S.A. que abrió dos líneas, una a Asunción del Paraguay y la otra desde Bahía Blanca hasta Comodoro Rivadavia, en plena Patagonia.

LADE habría de tomar luego la antorcha, en esa marcha hacia el Sur que todavía continúa con los vuelos a la Antártida, al Polo Sur y el traspolar de 1973, que demostró la factibilidad de esa ruta a Australia, mucho más breve que la tradicional. Por otra parte, LADE comunica ahora el continente con el archipiélago de las Malvinas en vuelos regulares.

Esta obra fue publicada con el apoyo del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, y lleva fotografías cedidas especialmente por el Departamento de Asuntos Históricos de la Fuerza Aérea. (M.D.G.)

CAUSA DE MUERTE - El accidente de tránsito

por Raúl E. Malinovca.

Editorial Hammurabi, 296 páginas.

El autor de este libro es un abogado que se ha especializado en los problemas derivados de los accidentes del tránsito, que constituyen una de las tres causas mayores de mortandad en el mundo.

Se entiende, entonces, que la accidentología ("la ciencia que estudia los accidentes del tránsito") tenga, en sus múltiples facetas una importancia decisiva para la preservación de la vida humana.

A través de diez densos e interesantísimos capítulos, Malinovca va revelando todas las causas que conducen a esa "epidemia sui generis" que, según estadísticas de la Organización Mundial de la Salud, "es capaz de asumir, en poco tiempo, el papel estelar, el primer papel entre las causas de

muerte, sobre todo en los países industrializados".

"Esta nueva forma de morir no es producto de la fatalidad", afirma Malinovca, y analiza después la serie de factores que llevan a esta situación, desde los trastornos físicos de quienes manejan un automóvil hasta las causas tóxicas que a veces provocan el accidente".

Tampoco escapa a su consideración el papel que desempeña la conducta vial del transeúnte, y enuncia los mecanismos que, a su juicio, sirven para la prevención de accidentes peatonales. Analiza también modalidades para el otorgamiento de la licencia de conducir automóviles y describe las diferencias que existen entre "el automóvil accidentable" y "el automóvil ideal". (R.A.)

EL MUNDO DE LOS SAURIOS,

por Marcos A. Freiberg.

Editorial Albatros, 104 páginas.

El autor del presente volumen es un destacado naturalista, especializado en zoología, quien a través de una fecunda obra, con erudición de científico y en ágil estilo ha escrito varios volúmenes en los que revela aspectos diversos de la vida animal. Ese mundo presenta seres a primera vista inquietantes para el hombre, como por ejemplo los reptiles, los cuales por ignorancia o por una deficiente comprensión de lo que significa el equilibrio biológico, son perseguidos, a veces hasta la extinción.

Algo parecido ocurre con los saurios. Por ello, conocerlos en su verdadera dimensión es algo más que un ejercicio de solaz para la inteligencia. Significa empen-

der la ardua tarea de acceder a un universo del cual, en definitiva, formamos parte. Esa es la tarea que se propone Freiberg, y lo logra mediante una brillante exposición descriptiva, en la que pasa revista a todas las especies de saurios —lagartos, lagartijas, cocodrilos, etcétera— que habitan nuestro planeta. Estos animales, que como explica Freiberg, "no pocas veces están bastante alejados de nuestros conceptos sobre la belleza", forman un grupo bastante homogéneo y multicolor.

Para todo aquel que quiera tener una visión exacta de estos antiguos pobladores de la tierra, *El mundo de los saurios* es de lectura indispensable. (R.A.)

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS PERMISO Nº 14

El franqueo
será pagado
por el
destinatario

VINEDOS Y BODEGAS

Sainte SYLVIE S. A.

SUC. 14 (B)

COD. 1414

Capital Federal

MANUAL DE SUPERVIVENCIA,
por Diego Martínez. Editorial
Américalee; 200 páginas.

Esta segunda edición ampliada no es sino consecuencia de la entusiasta acogida del público interesado en estos temas. Su autor expone de modo singular, completo y unitario, no sólo el fruto de sus investigaciones, sino y sobre todo, el de su sólida experiencia. Al definir el término *supervivencia* ("encontrarse imprevistamente en el límite de toda resistencia física y psíquica normal en un ambiente hostil y sobrevivir a esa circunstancia empleando un mínimo de medios y sin estar acostumbrado a ello"), anticipa los aspectos que deben ser conocidos por todo acampante,

navegante, montañista o simple viajero, colocado en una situación límite por una mala pasada del azar o de la imprudencia. A través de sus ocho apretados capítulos, abarca temas tales como la supervivencia en zonas tropicales, en la cordillera de los Andes, en los accidentes aéreos, en el mar y cómo afrontar estas situaciones que suelen ir acompañadas no sólo por las dificultades propias del entorno físico (frío, calor, heridas, distancias, etc.), sino también de enemigos internos (shock, desaliento, abatimiento, miedo, etc.). (A.G.S.)

LIBROS RECIBIDOS

GATOS Y PETALOS. Sarah Rampa. Editorial Troquel. S.A. Año 1978; 198 páginas.

LA GRAN ESTAFA. Eudocio Ravines. Editorial Francisco de Aguirre. S.A. Año 1977; 618 páginas.

APROXIMACIONES. H. G. Hernández. Nuevas Ediciones Argentinas. Año 1977; 211 páginas.

MEDITACIONES. César Cao Saravia. Edición del Autor. Año 1977; 109 páginas.

CUENTOS DE LA VIDA DIFÍCIL. Juan Pedro Antón. Editorial Colmegna. S.A. Año 1976; 97 páginas.

RECURSOS NATURALES. Dra. María Buchinger. Cesarini Hnos., Editores. Año 1976; 175 páginas.

LA REBELION DE PEDRO BOHORQUEZ. EL INCA DE TUCUMAN. (1656-1659). Teresa Piossek Prebich. Juárez Editor. Año 1976; 258 páginas.

MAS ALLA DEL ALCANCE DE LOS SENTIDOS. Rosalind Heywood. Editorial Troquel. S.A. Año 1978; 254 páginas.

PROCESO A LA PARAPSICOLOGIA. Michele Giovanelli. Editorial Troquel. S.A. Año 1978; 122 páginas.

CEFERINO (MISIONERO DE SU PUEBLO) Eduardo A. González. Editora Patria Grande. Año 1977; 63 páginas.

POLITEIA. Jorge L. García Venturini. Editorial Troquel. S.A. Año 1978; 328 páginas.

GARBO. John Bainbridge. Ediciones de la Flor. Año 1978; 327 páginas.

TIC-TAC. Jorge Beltrán. Ediciones Troquel. S.A. Año 1978; 288 páginas.

EL MUNDO DE LOS ANIMALES VENENOSOS. Marcos Freiberg. Editorial Albatros. Año 1976; 174 páginas.

EN EL SILENCIO DE LA TARDE. Rafael Amato. Colección Acanto. Año 1977; 92 páginas.

LA ARAUCANA. Alonso de Ercilla. Editorial Francisco de Aguirre S.A. Año 1977; 618 páginas.

automúsica



NO ME TRAES FLORES (Columbia). En esta grabación, *Neil Diamond* demuestra por qué es uno de los más importantes cantantes del momento y uno de los preferidos del público. El tema que le da título a este registro —una interpretación de antología—, lo canta a dúo con *Barbra Streissand*, otra de las grandes intérpretes actuales. En melodías como "Recuérdame", "Bailando Bumle bee/bumle boogie", *Diamond* muestra el estilo equilibrado que lo caracteriza. (Cassette 59949).

LOS MAS GRANDES EXITOS DE... (Columbia). De la talentosa *Barbra Streissand*, es poco ya lo que, ahora, después de una trayectoria rutilante, se puede agregar. Este disco que Columbia pone a la venta, tal como lo indica el título, reúne los más grandes éxitos de la extraordinaria cantante norteamericana. Así, los oyentes podrán volver a escuchar temas como "Nace una estrella", "Los ojos de Laura Mars", y "Todo es válido en amor" que en su momento se constituyeron en verdaderos "hits".

El acompañamiento orquestal es impecable y brillante la forma en que es secundada por los directores que participaron en las distintas grabaciones, ahora agrupadas (Cassette 59948).

THE GOLDEN TOUCH (CBS). Desde sus primeras grabaciones el percusionista galo *Cerrone* suscitó la adhesión incondicional de todos aquellos que prefieren el género rock. El ritmo, la intensidad interpretativa, aunados a una grabación irrepachable, convierten a este registro en un hábito vivificante para todos los que gustan de la buena música. Son particularmente destacables las interpretaciones de "Yo soy la música" y "Busca el amor", en las cuales *Cerrone* alcanza todo su esplendor. Por todo ello, no dudamos de que es válida nuestra afirmación: se trata de uno de los discos destinados a tener, por su excelente calidad, una larga vigencia. (Cassette 59933).




GUERREROS DE FIN DE SEMANA (Epic). El rock tiene en *Ted Nugent* a uno de los mayores exponentes. Su música, rítmicamente perfecta, a lo largo del tiempo se ha convertido en clásica en un género que tantas adhesiones despierta, especialmente entre los jóvenes. "One woman", "Smokescreen" y otras conocidas melodías, forman parte de esta grabación, que sin duda, tendrá en el público una recepción acorde con la calidad interpretativa de *Nugent*.

APUNTES DE UN NATURALISTA

LAS MALVINAS A

A los diversos relatos y notas acerca de nuestras Malvinas publicados en AUTOCLUB, sumamos ahora esta experiencia de un apasionado observador de la naturaleza y, en particular, de la fauna alada. Interesa confrontar la visión de un ornitólogo con la de otros viajeros que llegaron a la isla atraídos, acaso, por distintos incentivos.

Por TITO NAROSKY. Fotos: CESAR CIOCATTO

A photograph of a rocky coastline. The foreground and middle ground are filled with dark, jagged rocks of various sizes. The sky above is a clear, bright blue. The overall scene is rugged and natural.

Las costas muestran diferentes aspectos: playas de arena blanca, acantilados y pedregales, según los casos. La baja temperatura del agua desalienta a los banistas potenciales.

VUELO DE PAJARO



El saltador grande, la temible gaviota asesina, que en las cercanías de la población se contenta con devorar los restos del matadero, tras esperar que sacie su apetito un petrel gigante.



TODA MENCION del cercano pero misterioso *archipiélago de las Malvinas*, oculto de las miradas inquisidoras por una nubosidad permanente, despierta el deseo de conocer más acerca de su geografía particular, de su clima bravío, de la idiosincrasia y costumbres de sus habitantes, y de las singularidades de su fauna y su flora.

Al cuajar la idea de realizar una expedición con finalidad ornitológica, se contaba, en cuanto a antecedentes argentinos, sólo con la experiencia recogida por la *Sociedad Científica*, que en 1974 organizó un viaje de investigación —que hace poco se ha repetido— en el que participó el ecólogo *Juan Daciuk*, quien se ocupó del aspecto faunístico del lugar.

● PROPOSITOS

El objetivo era comenzar un *relevamiento visual y fotográfico de la avifauna malvinera*, analizar los nexos entre las aves continentales e insulares y observar su comportamiento y nidificación.

Tras las consiguientes gestiones y preparativos, la reducida comitiva, integrada por el naturalista *César Cioatto* y el autor, partió del aeropuerto Jorge Newbery, de la ciudad de *Buenos Aires*, en un *Fokker F 28*, a primera hora de la mañana del día 6 de diciembre, alcanzando *Comodoro Rivadavia* cerca del mediodía. Tanto este recorrido como el posterior hasta *Puerto Stanley*, permitieron una visión de buena parte de nuestro sur. Los sembrados multicolores, la belleza esmeralda del mar, las antiguas elevaciones de *Ventania*, las lagunas rosadas, verdes, azules y blancas de la *Patagonia*, entre un ondulante paisaje de rala vegetación, fueron predisponiéndonos para esa ansiada visión que, semicubierta de nubes, comenzó a surgir de allí abajo, emergiendo entre la espuma del mar. Eran las *islas Malvinas*, historia, leyenda y reali-

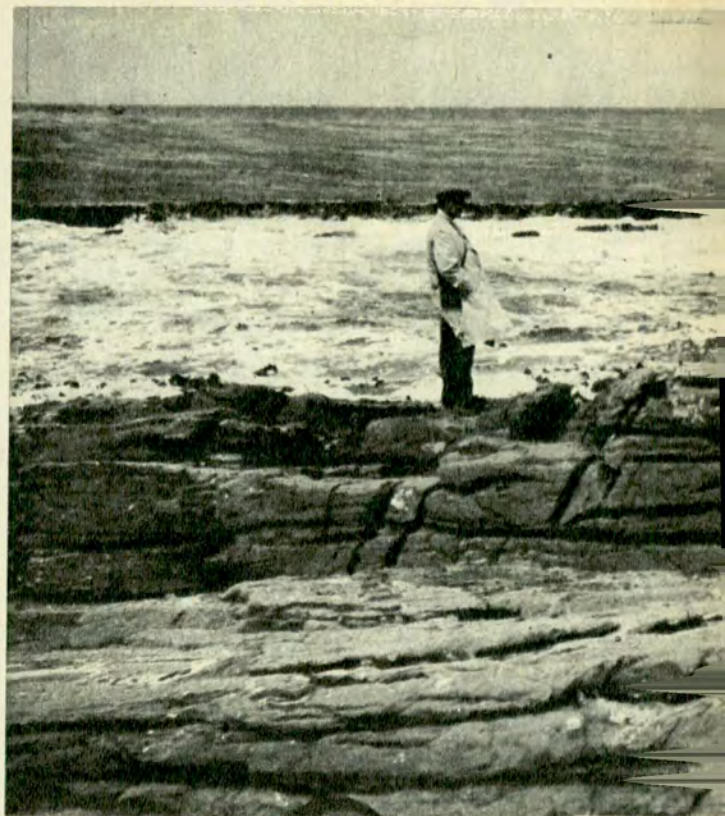
dad de un archipiélago cuyo bullicioso mundo natural íbamos a rescatar. A las 2 de la tarde, el avión de *LADE* se posaba con suavidad en la moderna aeropiata.

● ALGUNAS CARACTERISTICAS

El grupo de más de 230 islas e islotes que componen las *Malvinas*, emerge de la plataforma argentina a 650 km del punto continental más cercano. Las dos principales, *Gran Malvina* y *Soleidad*, ocupan la mayor parte de su superficie, de 12.000 km². El paisaje es de suaves pendientes y un cierto número de elevaciones, que no superan los 700 m. Dentro de estas llanuras onduladas resaltan los cuerpos acuáticos, de escasa profundidad y poca extensión, producidos por alguna vertiente; las *turberas*, formaciones orgánicas de coloración negruzca, aptas y muy explotadas como combustible, y los sorprendentes "ríos de piedra". Sobresaliendo de la vegetación rala, se observa una espontánea presencia de *tojo*, planta no nativa de flores doradas y suave perfume, todo lo cual produce la sensación de un cuidado parque. *No existen árboles, salvo los introducidos, que son muy pocos, y luchan con denuevo por subsistir en un clima que les es desfavorable*. De todos modos, la absoluta dominación corresponde a *gramíneas* de poco desarrollo, como el *pasto blanco* (white grass) y la *mutilla* (duddle-dee), de follaje verde oscuro. En áreas cercanas a la costa, pero cada vez en menor número, ya que fue y es continuamente depredado por el ganado ovino, aparece el *tussac*, que forma matas de 3 y más metros de altura. Esto es lo que hizo confundir a los antiguos navegantes que describieron a las islas como cubiertas de árboles.

● EL CLIMA MALVINENSE

Ya nos vamos haciendo a



la idea de que las condiciones no son ideales para la vida al aire libre. Predomina un clima frío y oceánico, bastante uniforme, no pasando de uno en ciento los días calmos. El viento promedio los 17 km por hora, pero puede alcanzar hasta 100. Las aguas que las circundan mantienen una temperatura de unos 5 grados, lo que hace casi imposible usarlas para un baño reparador, aunque las playas de suave arena inviten a ello. Lluve intermitentemente y a menudo. En un día puede haber 4 ó 5 precipitaciones de algunos minutos, que en conjunto totalizan 650 mm anuales. La nubosidad es elevada, lo mismo que la humedad. No llegan a dos por mes las jornadas con un 50 % de cielo despejado. De todos modos, no hay que desalentarse. Las grandes variaciones climáticas permiten que puedan gozarse momentos agradables en la mayoría de los días. Un poco de frío, lloviznas, nubes, sol, granizo y otra vez cielo azul, fueron las características de nuestra estada en la región.

Pero en ningún caso el clima impidió totalmente la actividad externa. ¡Un anorak y a salir no más!

● LA TRISTE HISTORIA

El conocimiento de lo que aconteció con la fauna de *Malvinas* dará una idea del efecto destructor que alcanza el hombre, sin control, en su relación con el medio natural. Desde que los primeros barcos balleneros anclaron en las islas, las costas comenzaron a teñirse de rojo por la sangre de tantas víctimas, cuya única culpa fue su capacidad de proveer pieles, grasas o aceite a la ambición humana. El deterioro del ecosistema se hizo más marcado porque los cazadores, en su persecución de lobos marinos, quemaban el *tussac*, para obligarlos a abandonar sus escondites.

Desde los tiempos de Bougainville, en el último cuarto del siglo XVII, la matanza, circunstancialmente lucrativa, no cesó hasta que el recurso quedó eliminado.



Costa de esquistos pizarrosos, característica también del suelo insular malvinense, sobre los cuales bate el mar impulsado por el viento, que parece no cesar nunca.

ximo pasado. *Strange calcula en dos millones y medio el total de pingüinos exterminados.*

Con respecto al *zorrolobo malvinero* (warrah), escribe *Daciuk* que la despiadada persecución por parte de cazadores, loberos y balleneros, *culminó con su extirpación total en la segunda mitad del siglo XIX, lo cual significó la eliminación del predador natural y el comienzo de una serie de desequilibrios ecológicos.* Es este un hecho irreversible de consecuencias incalculables. Sin embargo, en otros aspectos, comienzan a notarse los resultados de una política más inteligente en materia de conservación y de una población que por sí misma se preocupa de cuidar su legado natural. Salvo los *cauquenes*, las demás especies están protegidas por un tácito acuerdo.

● FAUNA MALVINERA

Desde que *Darwin* recorrió el archipiélago en su viaje alrededor del mundo, y aún antes, los naturalistas se han ocupado de su fauna, no muy variada, pues no incluye reptiles, batracios ni mamíferos terrestres y a sus costas sólo llegan 4 mamíferos marinos: el *lobo común*, el *de dos pelos*, el *elefante*

austral y el *leopardo*, aunque este último es raro en la actualidad. A la extinción del *zorrolobo*, en 1876, hay que agregarle la incorporación nada ventajosa de *conejos*, *liebres europeas*, *ratas* y *lauchas*, además del *ganado* y otros *animales domésticos*, algunos de los cuales entraron en franca competencia con la fauna silvestre. La lucha se hace particularmente violenta en derredor del *tussac*, pasto cuyos renuevos son gustados por las ovejas, destruyendo así el ambiente más importante para la reproducción de la mayoría de las *especies nativas*, que han sido *arrinconadas en islas e islotes alejados del hombre.*

● LAS AVES

Una característica salta a la vista cuando el naturalista, fotógrafo de fauna o turista inquieto hace su primera recorrida por la calle costanera de *Stanley*, pasando por el edificio de la Gobernación, en el que el suave aroma de las flores doradas se adelanta a su contemplación. Sobre la franja de playa cubierta de *algas* y *desechos* y en los espigones, los *patos vapor*, grandes figuras grises de pico anaranjado, elevan una mirada indiferente al paseante, al alcance de cuya mentalidad continental están unos buenos kilos de carne silvestre. Si se intenta una aproximación desmedida, en procura de inmortalizar en el celuloide algún detalle, se hallará sólo una desagradable protesta oral. Pero no únicamente los patos desconocen la peligrosidad

de su ancestral enemigo. Allí están las *gaviotas* compitiendo en audacia paradas en lo alto del techo a dos aguas de una de las modestas pero pulcras viviendas, esperan sin prisa la ración de las gallinas o del perro. El iris de trigo de la *gaviota austral*, menos tímida aún que la *cocinera*, avizora ya la mesa puesta. Entre el gallo airoso y el perro ladrador, ha sabido alzarse con un trozo de carne fresca, sin descuidar otros restos alimenticios. La playa y el pueblo son el hábitat natural de *patos* y *gaviotas*, y también de *salteadores*. Sí, porque estos indiscutidos reyes del desparramo le ganan aún en bravura a las *gaviotas*. El *salteador grande*, conocido también como *skúa* o *gaviota asesina*, no asesinará a nadie en realidad, más tampoco teme a nadie. Pero fue llegando al matadero cuando nuestra sorpresa alcanzó un grado inconcebible. Los *petreles gigantes*, enormes planeadores marinos de casi tres metros de dimensión, que siguen a los barcos y que alguna vez durante el invierno se vislumbran desde el espigón marplatense, como una feliz novedad, se comportan allí como *chicos malcriados que pelean por la golosina*. Había cientos al alcance de la mano, nadando, volando, discutiendo y engullendo bocados salidos de un caño de desagüe. Pierden esos monstruos del mar toda la majestuosidad y el misterio de que estaban rodeados.

Ningún pájaro escapa al embrujo de esa nueva relación con el hombre; apenas le temen, si es que le temen. Los teleobjetivos y largavistas cuelgan inútiles. *La lente*

Según datos citados por el ingeniero *Correa Luna*, un solo barco *obtuvo 13.000 pieles en 1775*; 40 buques actuaron simultáneamente en *Malvinas* en 1797, y *122.000 cueros fueron obtenidos en Georgia del Sur en 1881*, a donde dirigieron sus esfuerzos los loberos, pues desde 1830 no había casi qué matar en el archipiélago. En 1908 los lobos marinos se consideraron extinguidos. Posteriormente, se fueron recuperando, hasta llegar a 14.000 en 1965. Los pingüinos, más numerosos, no corrieron mucha mejor suerte, ya que la industria de su aceite, que comenzó en 1820, tuvo su esplendor a fines del siglo pró-



TODO PARA EL DEPORTE Y EL CAMPING

testai*

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

Descuento Socios del A.C.A.



TESTAI PESCA SA

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

Una pareja de pingüinos "Gentoo" en pleno coloquio, sin que la inmute la presencia del fotógrafo. La mayoría de las aves malvinenses no aprendieron a temer al hombre.



El ostrero del sur, habitante de las islas Malvinas y de la costa patagónica austral. Otra prueba innegable de la relación faunística entre el archipiélago y el Continente.



Un grupo de curiosos pingüinos sale caminando del mar —su hábitat natural— para averiguar por qué dos naturalistas han invadido el territorio que les pertenece.



Estas costillas de ballena podrían simbolizar la matanza indiscriminada y absurda que se llevó a cabo en el pasado contra la fauna de las Malvinas. Millones de pingüinos, elefantes marinos, lobos y ballenas, fueron inmolados.



Hay una figura maciza, pacífica, que no falta en ninguno de los lugares próximos al mar, inclusive en playas y espigones de Stanley. El pato vapor, tan confiado que uno podría tocarlo con la mano.



En las planicies onduladas, los animales introducidos por el hombre han encontrado ambiente propicio para sus correrías. Aquí, la cámara sorprendió a un magnífico ejemplar equino.



Todas las aves son confiadas, pero, en cuanto a audacia, tal vez nadie le gane a la gaviota del sur, que tras robarle un trozo de carne a un perro, se lo llevó para saborearlo a prudencial distancia.



Paisaje de Puerto Stanley en que las flores de tojo, de tonalidad dorada, contribuyen al colorido aspecto de la capital malvinense, que resalta en un entorno de cielo y mar generalmente grises, brumosos.





normal y los ojos normales son suficiente herramienta para captar sus evoluciones.

● UN PASEO POR EL CAMPO

Las *Malvinas* no están aún preparadas para el turismo. Nadie debe engañarse. La pequeña población con su simpático aspecto, los pocos negocios, los jardines de invierno que todo "kelper" que se precie posee, los escasos bares y alguna que otra cosa más, no son motivo para más de algunos días de estada. *La casi total ausencia de caminos y medios de movilidad, y la precariedad y costo del pequeño hidroavión—cuya fecha y horario de salida son siempre imprevisibles—no ofrecen muchas posibilidades al turista común.* Un naturalista, en cambio, podrá hallar en una caminata por el ondulado parque natural, que cubre las islas, más de un motivo de interés, de solaz y de comunión con el agreste medio. Las lluvias intermitentes y aun las ligeras granizadas, el viento, capaz de empujar o sostener recostado a un hombre, las bajas temperaturas y el cielo casi siempre nublado, no alcanzarán a arredrar el temple de quien haya llegado en busca de paz alada. Los pájaros, sin embargo, no abundan en el campo. El más común es el *yal*, una especie de *cardenal amarillo* sin copete, de una conducta tan despreocupada como la que observamos en otras aves junto al mar. Las parejitas, de vuelo corto y bajo —para contrarrestar la acción del viento—, se cruzan entre los pies del caminante, mientras buscan la semilla adecuada o lo miran con sus negros ojillos plenos de curiosidad.

Los *chorlos pecho canela*, que durante el invierno llegan desvaldos a *Buenos Aires*, lucen allí sofisticadas galas nupciales. Entre los huecos dejados por la explotación de turba, donde las ráfagas llegan más atenuadas, las parejas han construido sus nidos al estilo del tero, y como éste, pegan los



gritos en cualquier lado.

Por el cielo, un *jote cabeza roja*, de cuerpo azabache, luce su plumaje acorde con la función que le ha impuesto la naturaleza. Su planeo circular sobre nosotros recuerda que un accidente, en estos solitarios parajes, puede convertir el sueño de volar en una realidad, a través del aparato digestivo de este buitre americano.

El amarillo verdoso de la llanura ondulante no tiene mucho más para ofrecer. Corre presurosa una liebre, se detiene, da unos saltos y rehace el camino persiguiendo a su perseguidora. Juega a la libertad.

● LOS PIGMEOS

Sí, en *Malvinas* viven varias poblaciones de pigmeos. ¿Qué nunca se ha oído hablar de ellos? ¡Claro!, eso es porque nadie les dice pigmeos a los *pingüinos*, lo que no sería un apelativo erróneo.

Un vehículo utilitario nos ha dejado en el aeropuerto. Desde allí ascendemos las dunas, tan blancas que parecieran de nieve. La visión es espectacular. El mar verde, la playa rosada y las dunas, barridas por el viento, muestran singular aspecto nevado. Un imaginario paisaje antártico. Y como si aún faltara algo, emergen del mar, con su andar bamboleante, unas simpatísimas figuras de frac, que abandonan su medio natural para caminar erguidas hacia un mamífero bípedo que pareciera imitarlas. Deteniéndose, inclinando la cabeza hacia un lado y otro para contemplarnos mejor, avanzan hacia nosotros. *No: sorprendería demasiado que alguno de los pigmeos, con su propia cámara, tomase unas fotos a los azorados naturalistas.* Son los *pingüinos de vincha* o *Gentoo*, alguno de los cuales ha encanecido extrañamente al revolcarse en la arena blanca.

Por allí, el verde mar empujando su espuma bravía; más allá, el acantilado en el que la *avutarda blanca* retoza sin temor; cerca, algunas

lapas multicolores obligan a un repetido sube y baja. Nadie puede resistir el cargar su morral de recuerdos.

● LA CIUDAD

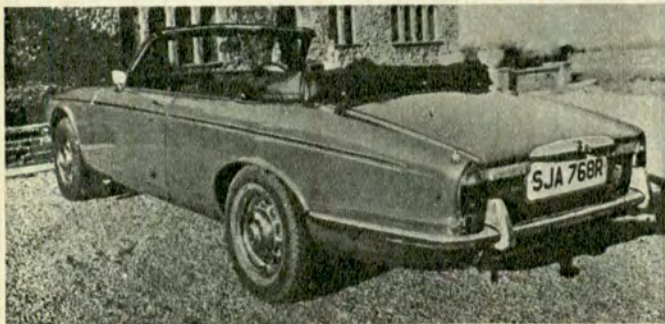
Stanley es un pueblito de unos 800 habitantes, de costumbres e idioma extraños, pero con pájaros que lo asemejan a tantos lugares de nuestra *Patagonia*. No hablemos del intrépido *gorrión* y observemos a sus vecinos. El más común es el *zorzal*, de timbrado canto y bonito aspecto, que, entre tímido y confiado, se deja ver en los más tupido del follaje. Y el *cabecita negra de corbata*, habitante de las plazas de muchas ciudades del sur, la *loyca*, abundante desde las sierras de *Ventania* hasta *Tierra del Fuego*, no desmintiendo la estrecha relación que existe entre las faunas insular y continental.

Stanley tiene cosas que nos recuerdan el *Buenos Aires* querido, del que nos quejamos en nuestro diario andar entre el bullicio, pero que añoramos a la distancia. La gente de *LADE* constituye una simbólica embajada porteña —aunque el vicecomodoro *Canosa* sea cordobés— con su buena voluntad, su amistosa amabilidad y el tan apreciado idioma de cuna. Reminiscencia de todo lo dejado tras una estrecha pero profunda lengua de mar.

El *Fokker* abandona la pista. Muchas, muchísimas cosas han debido postergarse: ideas, proyectos, hallazgos, islotes, colonias de nidificación. Todo quedó en el tintero de lo imposible, al menos por esta vez.

Todavía resuenan en mis oídos las razones expuestas por *Susana Binnie*, nuestra anfitriona uruguaya: "*Prefiero Stanley porque en Buenos Aires me sentía muy sola*", y mientras el pájaro metálico deja las islas envueltas en un manto de copos de algodón, escondidas de la curiosidad del mundo, yo seguía oyendo las sugestivas palabras. Tal vez estábamos volando hacia una gran ciudad, con 8 millones de solitarios. ●

autoclub informa



● JAGUAR XJ CONVERTIBLE

Un número limitado de conversiones descapotables del Cupé Jaguar XJ está siendo construido por la empresa de Sussex, Lyns Motors, famosa por sus réplicas del Jaguar Tipo "D". La conversión resulta cara (casi 5.000 libras), y estas derivaciones del Cupé Jaguar XJ están convirtiéndose rápidamente en coches de coleccionista.

Pese a que la versión Cupé se presta bien a la derivación, ya que es un dos-puertas exento de pilares o montantes, ha sido preciso llevar a cabo una importante labor de refuerzo. El modelo presenta una capota forrada accionable mediante un potente motorcito eléctrico acoplado al bastidor de la capota.

Lyns tiene en la actualidad cinco pedidos de Jaguar descapotables, y proyecta ofrecer, más entrado el año, un Jaguar XJS convertible.

● DESAPARICION DE DOS DESTACADOS DEPORTISTAS

El nombre de **Alberto Gómez**, quien falleció el 8 de mayo último, estuvo ligado al automovilismo deportivo, en sus múltiples manifestaciones, pero fundamentalmente se lo asoció siempre a la preparación de automóviles para competición, actividad en la que descoló.

Fue también, no podía ser de otra forma para quien sintió en vida una avasallante pasión por el automovilismo deportivo, un excelente piloto de competición.

Su primer triunfo en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, lo consiguió en 1964, cuando ganó una competencia al volante de un automóvil Peugeot 403.

Como preparador de automóviles de competición, se había ganado el justificado nombre de "el mago de Ugarteche" —allí tenía su taller— y era una figura respetada por su idoneidad y aptitud para esa difícil especialidad.

Gran deportista, también fue motociclista y tripuló lanchas de competición. Precisamente en esta actividad a bordo de una Lancia Appia 1.100, en 1960 batió el récord de vuelta en el circuito de Palermo, imponiéndose a grandes figuras de esa época. Por todo ello, la noticia de su fallecimiento repercutió dolorosamente.

— Con la muerte de **Félix Alberto Peduzzi**, ocurrida el 12 de mayo último, el automovilismo deportivo perdió a una figura que, junto con otros nombres ilustres, cubrió toda una etapa del desarrollo de esa actividad en el país.

Fue siempre uno de los grandes animadores de los Grandes Premios de Turismo de Carretera, en la época en que estas competencias gozaban de gran arraigo en la Argentina. Precisamente en Turismo de Carretera **Félix Peduzzi** cosechó su mayor halago deportivo en 1962, año en que fue ganador absoluto del Gran Premio.

Lo cierto es que, a lo largo de su dilatada campaña deportiva, **Peduzzi** se destacó siempre como un deportista cabal, que hizo honor a la gran tradición automovilística de nuestro país. Su sorpresiva muerte enluta, pues, a todos.

● NUEVA TEORIA PARA NUEVO DISPOSITIVO

No pocos automovilistas han podido comprobar la eficacia de un dispositivo antisalto y antirrobo recientemente lanzado al mercado. El mismo presenta una particularidad que lo diferencia de los hasta ahora empleados. En efecto, lo que más interesó a sus creadores es cómo se cometen estos delitos y cómo pueden neutralizarse, protegiendo la vida del conductor en caso de asalto y evitando siempre el robo de la unidad. De allí que su función no fue dirigida a alarmar o asustar a los delincuentes, o sea que se descarta la teoría de "miedo del ladrón" y del "héroe" ocasional que arriesga su vida para salvar un coche en peligro. El sistema Antiasalto y Antirrobo SEARCH 110 actúa permanentemente en forma disimulada y automática. De un modo casi racional, el coche se niega a funcionar si no es por voluntad del conductor, resultando imposible a los ladrones descubrir que el vehículo se encuentra protegido.

● EMBRAGUE AUTOMATICO

La empresa Ledig fabrica y vende el embrague K Automático, el que constituye una absoluta novedad mundial en los accesorios del automóvil. Es el único servomecanismo excitado electrónicamente, que acciona de por sí el embrague con la misma perfección que el más experimentado de los conductores. Su uso no condiciona en modo alguno el funcionamiento del automóvil, dado que queda siempre disponible el mando de pedal. El funcionamiento de este dispositivo no implica pérdida de potencia alguna, por cuanto trabaja utilizando el vacío existente en el múltiple de admisión.

El desacoplamiento del embrague sobreviene automáticamente con la puesta en marcha del motor. Una vez colocado el cambio, el vehículo arranca por

la sola acción del acelerador.

Por sobre ese límite, cada vez que resulta necesario efectuar un cambio, es suficiente accionar la palanca, para obtener un rápido desacople del embrague. Asimismo, al dejar de tocar la perilla de la palanca de cambios se obtiene un rápido acoplamiento. En fase de desaceleración, así sea debida a una frenada brusca, se dispone siempre del freno motor necesario, por cuanto el embrague sólo desconecta el motor por debajo de los 18 kms/h.

Un interruptor eléctrico situado en el tablero permite al conductor excluir el dispositivo a voluntad y operar normalmente el embrague con el mando a pedal.

Por todas estas ventajas, el embrague K Automático es recomendable, no sólo para personas lisiadas, sino también para quienes conducen en lugares de tránsito congestionado o intenso.

La empresa Ledig posee sus oficinas en Marcelo T. de Alvear 3138/62, José Ingenieros, Buenos Aires, teléfono 653-3261 y 9421.

● INVERSIONES DE MERCEDES-BENZ ARGENTINA

Mercedes-Benz Argentina incrementará su plan de reequipamiento y modernización de sus instalaciones de producción en González Catán, provincia de Buenos Aires.

Con el apoyo de la casa matriz alemana, la planta ubicada en nuestro país invertirá hasta 1983, más de 50 millones de dólares para responder a las nuevas condiciones de fabricación y de comercialización interna y externa.

El plan prevé ampliar su acreditada línea de vehículos medianos y semipesados y de transporte de pasajeros, mediante el lanzamiento de unidades de mayor porte y con motores más potentes que los que actualmente fabrica en el país.

Con una innegable vocación empresaria por la actualización tecnológica, Mercedes-Benz Argentina S. A. demuestra así su pretensión de continuar siendo, como a lo largo de los últimos 28 años, la empresa líder en la fabricación y provisión de vehículos para los transportistas de pasajeros y de cargas en general.

● MERCURY COUGAR 1979

Para 1979 el Mercury Cougar, uno de los modelos ya tradicionales de Ford Motors Company de Estados Unidos, mantiene sus dimensiones intermedias y la versión más lujosa de la línea, el Cougar XR-7, que incorpora sutiles cambios de diseño y estilo. En la parte delantera, llama la atención la originalidad de las líneas del paragolpes y el diseño elegante de la parrilla, cuyo acento vertical contrasta con la secuencia horizontal de los faros delanteros. El relieve del capot, conformado por tres secciones triangulares, se integra armónicamente en el conjunto total del diseño de la trompa.

Entre las mejoras funcionales se puede mencionar la incorporación de un regulador de voltaje electrónico que reemplaza algunos componentes mecánicos menos durables, por circuitos electrónicos. Por su parte, el motor estándar continúa siendo un V-8 de 5 litros de cilindrada, al que se le han introducido algunas modificaciones en el diseño del carburador. Nuevos colores para el exterior y nuevos tapizados, junto con una larga serie de equipos opcionales, completan la lista de novedades de este afamado modelo.

● DEFENSA DEL PEATON

La Asociación Civil Defensa del Peatón (DEPEA) amplió los servicios que presta el Departa-



mento de Asesoramiento Jurídico gratuito, que ahora atenderá todos los días hábiles en el horario de 15 a 20.

Asimismo funciona un Servicio Social en el mismo horario, el que orientará a los familiares del accidentado para conseguir una correcta atención, entregándose en forma totalmente gratuita placas radiográficas y otros elementos que las víctimas de accidentes de tránsito requieran.

Para utilizar estos servicios los interesados deberán concurrir a Viamonte 1355, piso 8º, oficina B, Capital, brindándose información por el teléfono 46-3774.

● EDIFICIOS PARA EL JET 767

La Compañía Boeing acaba de firmar contrato con The Austin Company con sede en Cleveland, Ohio, para el diseño, ingeniería y construcción de tres nuevos edificios que se agregarán a su complejo industrial en Everett (Washington). Serán destinados a área de producción del nuevo Jet 767 de Boeing.

En Everett se halla instalado el complejo fabril donde se produce el Boeing 747. Los tres nuevos edificios se agregarán a la planta de ensamblaje del 747, que ya es, en este momento, el mayor edificio del mundo, por su volumen. La inversión aproximada es de 60 millones de dólares y las estructuras estarán termi-

nadas a fines del presente año.

El edificio mayor, con una superficie de 32.550 metros cuadrados, se utilizará fundamentalmente para el ensamblaje de las alas; el segundo, que contará con un área de 24.552 metros cuadrados, se destinará al ensamblaje del fuselaje. El menor de los edificios —de 22.320 metros cuadrados—, estará dedicado a subensamblajes.

● HORARIOS DEL MUSEO DE CIENCIAS NATURALES DE LA PLATA

La Universidad Nacional de La Plata informó, que teniendo en cuenta el importante caudal turístico que visita el Museo de la Facultad de Ciencias Naturales, desde el 1º de abril del corriente año, esta institución cuenta con un servicio de guías altamente capacitados en las distintas disciplinas de las ciencias naturales. Hay también un

equipo de traductores para satisfacer las exigencias del público de habla extranjera. El precio de la entrada es de \$ 1.000 por persona. En el caso de utilizar el servicio de traductores se agregan \$ 1.000 más. Las empresas de turismo podrán solicitar con la debida anticipación, por correo o telefónicamente, este servicio, o bien en el momento de la visita. Las visitas de los días lunes son gratuitas, con excepción de las guiadas.

Los nuevos horarios son los siguientes: días hábiles, de 12 a 18; sábados, domingos y feriados, de 10 a 18.

● EXPOSICION "LA OEA EN LA ARGENTINA"

El 19 de junio próximo se inaugurará la exposición *La OEA en la Argentina*, organizada por la Oficina de la Secretaría General de la OEA en nuestro país. Ese día tendrá lugar el acto oficial de apertura, y a partir del 20, quedará librada al público hasta el 1º de julio, con ingreso libre, y en horario de 10 a 21.

El propósito de la muestra es exponer aspectos poco difundidos de la acción que desarrolla la OEA —generalmente conocida por sus esfuerzos en aras de la paz— en pro de la cultura, la educación y la investigación científica y técnica. Esta tarea se realiza en todos los países del continente, pero en el caso de la muestra a inaugurarse, se circunscribirá a la que se cumple en nuestro medio.

La exposición tendrá lugar en la sede de la Oficina de la Secretaría General de la OEA en la Argentina, Avenida de Mayo 760, Capital.

PONGALE LA TAPA AL INVIERNO

CON UN

TAPAUTO

Bruno

PATENTE 1980

VENTILACION INTEGRAL

SEGURO ANT-ROBO (OPCIONAL)

PRECIO INDICATIVO DESDE \$ 115.000.-

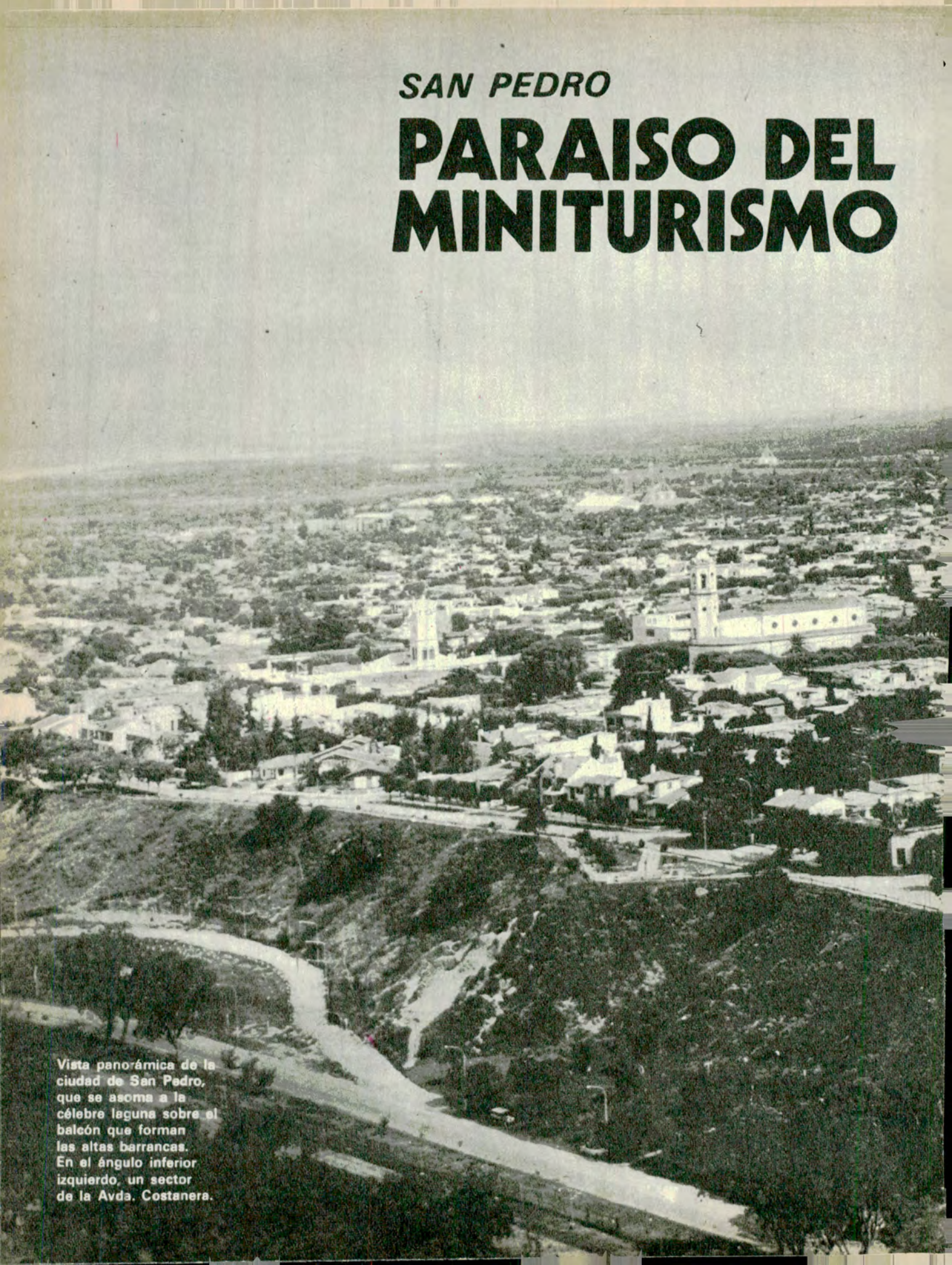
Central LONERA

BME. MITRE 2771 - TEL. 87-9566 - 8481

ESTAC. GRATUITO BME. MITRE 2550

SAN PEDRO

PARAISO DEL MINITURISMO



Vista panorámica de la ciudad de San Pedro, que se asoma a la célebre laguna sobre el balcón que forman las altas barrancas. En el ángulo inferior izquierdo, un sector de la Avda. Costanera.

Hermosas y acantiladas barrancas sobre el Paraná, playas de suave arena y modernos balnearios, lugares históricos, pesca en abundancia, deportes náuticos, y mil acogedores rincones para la práctica del camping en islas y montes de profusa vegetación. Todo esto, y mucho más, hallará en San Pedro, a sólo 179 km. de la Capital Federal y apenas 140 de Rosario.



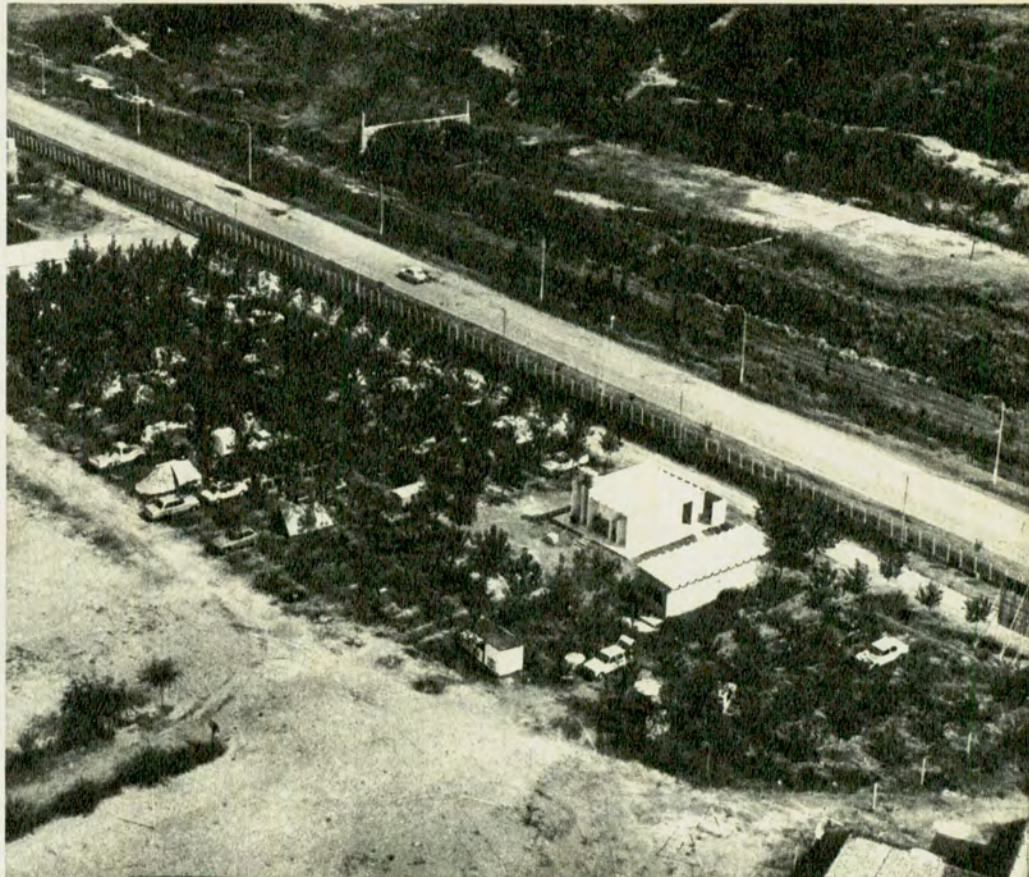
**El excelente autocamping
erigido en el
complejo turístico,
junto a la laguna.
Un refugio para
el descanso.**

LOS MILLONES de habitantes de la *Capital Federal* y la ciudad de *Rosario* (Santa Fe) tienen al alcance de su mano un verdadero "paraíso del miniturismo", situado prácticamente a mitad de camino entre ambas urbes. Ese oasis de esparcimiento y descanso se llama *San Pedro*. Emplazada a orillas del río *Paraná*, esta ciudad cabecera del partido bonaerense homónimo, constituye en la actualidad uno de los centros turísticos de mayores posibilidades del ámbito provincial. En efecto, existen pocos lugares que, como *San Pedro*, ofrezcan al visitante una gama tan variada de bellezas naturales y atracciones deportivas y turísticas, durante los 365 días del año.

Desde su hermosa avenida costanera, que bordea la barranca de 30 metros de altura, se domina en toda su extensión el magnífico espejo de agua de la *bahía o laguna de San Pedro* que, por medio de dos canales situados en sus extremos sur y norte, se conecta con el río *Paraná*. Ese protegido estuario de 4.000 metros de largo y 1.500 de ancho tiene una profundidad máxima de 11 metros, y constituye el escenario ideal para la práctica de la natación, los diferentes deportes náuticos (remo, motonáutica, esquí acuático, yachting, etc.) y la pesca.

● LA COSTA

La costa sampedrina ofrece en toda su extensión innumerables atracciones al visitante: playas de fina arena, lugares para camping con precios controlados, hermosas arboledas que invitan al descanso bajo su perfumada sombra, y un sinfín de parrillas. Todo eso a muy pocas cuadras del pujante centro comercial de la ciudad. En ese maravilloso



"balcón al Paraná" nunca le faltará, como señalan los sampedrinos, el lugar que usted necesita.

Allí se encuentra, en el sector noroeste, el *Balneario y Camping Municipal*, con magnífica playa y frondosa arboleda. Sus aguas controladas y no contaminadas constituyen una verdadera "piscina" natural, que hace

los deleites de miles de bañistas. Tiene una superficie de 6 hectáreas, y capacidad para más de 400 carpas. Sus modernas instalaciones incluyen baños totalmente azulejados, con duchas con agua caliente, vestuarios y luz eléctrica. Se puede elegir libremente el lugar de instalación de la carpa o emplazamiento de la casa rodante.

Dispone, a su vez, de 130 parrillas con fogones, juegos infantiles, proveeduría y vigilancia permanente.

El *Club de Pescadores de San Pedro* ofrece la posibilidad de disfrutar, en calidad de socio transeúnte, sus hermosas instalaciones, que comprenden una playa y, a su vez, pileta de natación. Su autocamping cuenta con amplio sector arbolado con capacidad para más de 80 carpas. Incluye 100 mesas, 50 parrillas, sanitarios, luz eléctrica, playa de estacionamiento y restaurante.

El *Club Náutico San Pedro* también permite utilizar como socio temporal sus dos piletas de natación, su playa propia y el restaurante. Cuenta también con canchas de tenis, básquet y fútbol. Existen, además, en la zona de la costa, distintos balnearios y autocampings. Para tener una información completa sobre todas las posibilidades para el acampante se debe recurrir a la

PESCA

Es una de las principales atracciones de San Pedro. Los aficionados locales se nuclean en el *Club de Pescadores* (Av. Garay y la costa, camino al puerto), donde se puede requerir toda la información necesaria. En *verano* se obtienen dorados, surubíes, bogas, lisas, sábalos, bagres, armados, etc. En *invierno* pejerreyes, bagres, porteños.

Por supuesto, los lugares más productivos para la pesca deportiva requieren el traslado en lancha. Pero esto no es una dificultad insalvable para el visitante, pues es posible contratar embarcaciones que lo lleven hasta el lugar indicado y pasen a buscarlo al término de la jornada de pesca. Los precios no son exagerados y hay tarifas más favorables si se trata de grupos de pescadores.



Dirección Municipal de Turismo, Pellegrini 150 (T.E.: 25361 y 25223).

● **CASONAS, IGLESIAS Y MONUMENTOS**

La ciudad, pese a su constante progreso, conserva todavía vestigios de los

viejos tiempos, representados por centenarias casonas con grandes patios, balcones y portales. En la *Plaza Constitución*, centro tradicional de la ciudad, se halla el edificio de la *Municipalidad*, que fue construido en 1888, en el sitio donde se levantaba antaño el primitivo convento franciscano que dio nacimiento a *San Pedro*.

El Palacio Municipal, el Hotel de Turismo, la laguna y el Paraná en planos sucesivos.

Su arquitectura colonial está coronada por una bella torre provista de un reloj con cuatro caras. Este artefacto acciona una campana que, al igual que el famoso "Big Ben" de *Londres*, marca con su grave tañido el paso de las horas.

Frente a la misma plaza se encuentra el hermoso templo de *Nuestra Señora del Socorro*, de estilo italiano, erigido hace 140 años por el arquitecto Pinaroli. Allí se guarda y venera la imagen de *Nuestra Señora del Socorro*, que fue traída a *San Pedro* desde el *Perú* en 1760 por el fraile franciscano *Alonso de Pozo*. Otra vieja reliquia arquitectónica sampedrino es la *casa del señor Juan Chacón*, situada en la calle *Liniers 60*. Fue construida en 1824 y conserva todavía todo su aspecto original, incluyendo las rejas centenarias de sus ventanas.

Recorriendo el *Parque Cincuentenario*, que se extiende a lo largo de la ribera, se llega, por la avenida *Almirante Guillermo Brown*, a la plazoleta que lleva el nombre del padre de nuestra Armada. Más adelante, en otra plaza y rodeado de añosos árboles, se yergue el monumento a *fray Cayetano Rodríguez* (Bv. *Paraná* y Dr. *Carlos Pellegrini*), hijo dilecto de *San Pedro*, quien en 1816 fue preclara figura del Congreso de *Tucumán*, que declaró nuestra independencia. Otro monumento sampedrino de interés es una pequeña réplica de la *Pirámide de Mayo* de la ciudad de *Buenos Aires*, instalada sobre una plataforma en las barrancas, a la que se accede por escalinatas.

También en el sector de la costa está la famosa *Gruta de Nuestra Señora del Socorro*, en la cual se conserva una imagen de dicha virgen, patrona de *San Pedro* desde hace más de dos

siglos. Está ubicada en la parte inferior de la barranca, frente al *Camping Municipal*, y es muy visitada por los turistas. Finalmente, merece conocerse el monolito erigido en recuerdo a los sampedrinos desaparecidos en el trágico naufragio del rastreador "*Fournier*" en 1949.

● **EL PUERTO Y PAPEL PRENSA**

Visitas obligadas para el turista son el *puerto de San Pedro* y la modernísima planta de *Papel Prensa S.A.*, primer gran complejo industrial levantado en nuestro país para la producción de papel para diarios. Estos dos lugares constituyen la expresión de la actual pujanza económica e industrial de la ciudad.

El puerto cuenta con un espejo de agua de 30.000 metros cuadrados, y dos dársenas, una de ultramar, de 210 metros de largo, y otra de cabotaje, de 160 metros de largo. Hay, además, dos silos de la *Junta Nacional de Granos*, uno metálico y aéreo de 4.800 toneladas, y el otro subterráneo y de mampostería, para 16.000. El movimiento es incesante, ya que a través de *San Pedro* se efectúan las exportaciones de una vasta zona cerealera. En 1977 (última estadística), entraron 71 buques de ultramar, que cargaron 175.258 toneladas de trigo, 243.976 de maíz, 155.228 de sorgo y 5.378 de soja. También se desarrolla un intenso tráfico de arena y canto rodado.

La zona del puerto constituye, a su vez, un punto de gran atracción para los pescadores, pues sus aguas limpias ofrecen abundante pique, y los terrenos aledaños disponen de frondosa arboleda para repararse a su sombra.

La imponente planta de *Papel Prensa S.A.*, recientemente inaugurada, se encuentra a unos 15 km de la ciudad y a orillas del *río Baradero*. Ocupa a casi medio millar de personas y abarca

DIRECCIONES UTILES

Municipalidad (Dirección Municipal de Turismo), Pellegrini 150.

Policía, Mitre 1898 (25221).

ENCOTEL, Arnaldo 199 (25436).

ENTEL, Arnaldo 199 (26000).

Terminal de ómnibus, O. César y Gomendio (26233).

Estación Ferroviaria, Av. América y Av. Kennedy (25203).

Hospital, 25 de Mayo 1880 (25207).

Asistencia Pública, Mitre 1810 (26383).

Club Náutico, Av. Garay y Rivadavia (25202).

Club de Pescadores, Av. Garay y la costa (camino al puerto).

Estación de servicio adherida al ACA, Pellegrini y 3 de Febrero (26314).

una extensión de 30.000 metros cuadrados cubiertos. Sus maquinarias pesan en conjunto 4.000 toneladas y, cuando se encuentren en pleno funcionamiento, producirán 105.000 toneladas anuales de papel prensa, sustituyendo así importaciones del orden de los 50 millones de dólares anuales (Argentina es el cuarto importador del mundo de papel prensa).

● LA VUELTA DE OBLIGADO

Otra excursión que no debe dejar de hacerse es una visita al escenario de la famosa batalla de la *Vuelta de Obligado*, que el 20 de noviembre de 1845 libraron las fuerzas argentinas comandadas por el general *Lucio V. Mansilla* contra una escuadra anglofrancesa, integrada por 11 barcos, con un total de 99 cañones de grueso calibre, y una tropa de desembarco de 1.000 soldados veteranos. Los efectivos, a las órdenes de *Mansilla*, sumaban 2.500 hombres, de los cuales 300 eran voluntarios vecinos de la zona.

Desde *San Pedro* se puede llegar a *Puerto Obligado* por el denominado "camino de la costa", cubriendo un trayecto de 19 kilómetros. En las cercanías de la citada localidad se encuentra el histórico "morro", al que fue ceñida la triple cadena que, extendida sobre 24 embarcaciones fondeadas transversalmente en el *Paraná* fue utilizada por *Mansilla* como improvisada "barrera" para impedir el paso de los barcos enemigos. Sobre la barranca y en el sitio donde fuera emplazada una de las siete baterías argentinas, la denominada "*Manuelita*", se ha levantado un monolito recordatorio de la reñida acción, detrás del cual, y sobre un muro de piedra, se conservan trozos de la cadena citada.

Como se sabe, las fuerzas de *Mansilla* no pudieron impedir el paso de los anglofranceses, pero su heroica y

229 AÑOS DE HISTORIA

La ciudad de *San Pedro* se originó en un convento franciscano que comenzó a construirse en 1750. Ante la falta de fondos suficientes para concluir las obras, fue enviado al Perú en su búsqueda uno de los miembros de la comunidad, *fray Alonso de Pozo*. Este regresó portando una importante suma y, además, la imagen de *Nuestra Señora del Socorro*, que el 17 de junio de 1763 fue declarada patrona de la Iglesia del convento. Debido a la reforma religiosa ordenada por el gobernador *Martín Rodríguez* en 1822, el convento de *San Pedro* fue suprimido, y el edificio pasó a la autoridad civil. El pueblo que se había formado en torno del establecimiento religioso ya había sido protagonista de algunos hechos de trascendencia histórica: en 1812 los realistas de Montevideo lo asaltaron y saquearon, en 1813 el entonces coronel *José de San Martín* estuvo en *San Pedro*, cuando marchó con sus granaderos a *San Lorenzo*. Posteriormente, el general *Juan Lavalle* desembarcó en la localidad (1840), cuando inició su fracasada campaña en territorio bonaerense contra *Juan Manuel de Rosas*. El 25 de julio de 1907 fue promulgada la ley que declaró ciudad al hasta entonces pueblo de *San Pedro*.

encarnizada resistencia venció a los dirigentes de las potencias agresoras que le resultaría imposible someter a la Confederación Argentina. De allí que la fecha de esa decisiva batalla sea hoy recordada en todo el país como el "*Día de la Soberanía*" (20 de noviembre).

● UN CASTILLO INCREIBLE

Los que deseen acampar pueden hacerlo en la zona

de *Puerto Obligado* sobre las barrancas y también en la amplia playa, que presenta buenos lugares para levantar la carpa. A pocos kilómetros de la localidad se encuentra el famoso castillo en que vivió el poeta *Rafael Obligado*, cuya estructura imponente constituye un tema digno de preservar con la cámara fotográfica o, simplemente, en el recuerdo, si uno carece de ella.

Erigida sobre un terraplén de varios metros de altura,

esta señorial residencia fue levantada por deseo de la esposa del poeta, imitando a los seculares castillos británicos. Tiene una gran torre de forma poligonal y cuatro menores, todas almenadas. En sus dos pisos y subsuelo cuenta con diecisiete dormitorios destinados a los propietarios, visitantes y servidumbre. No carece de pasadizos secretos ni de la obligada y silenciosa biblioteca, cuyos oscuros anaqueles trepan varios metros hasta alcanzar el cielo raso. Los gruesos muros exteriores están recubiertos de un tupido tapiz de hiedra.

● PROGRESO HOTELERO

Todas las atracciones enumeradas hacen de *San Pedro*, como se señaló, un verdadero "paraíso del miniaturismo". Y ese hecho ha llevado a un acelerado incremento en el caudal de visitantes, que arriban a la ciudad durante todo el año en sus vehículos, en ómnibus o en ferrocarril. Para atender a las necesidades crecientes de alojamiento, se ha inaugurado recientemente un nuevo y magnífico establecimiento, el *Hotel de Turismo*, enclavado sobre las barrancas del *Paraná* con un parque de 22.000 m². El hotel, adherido al *ACA*, dispone de habitaciones single o en suite, todas con baño privado, servicio de cafetería y bar permanente, sala de reuniones, y cocheras para automotores.

Además del *Hotel de Turismo* (Bv. *Paraná* 450, T.E.: 25459, con telediscado 0329 desde Buenos Aires), la ciudad dispone de los siguientes establecimientos: *Hotel Obligado*, *Liniers* y *Mitre* (26430), *Hotel Esser*, *Mitre* 375 (26214); *Hospedajes*: *Rivadavia* 970; *Pellegrini* 390; *M. Millán* y *Chivilcoy*; *Güemes* 227; 25 de *Mayo* 485; *Pellegrini* 477. *Residenciales*: *Belgrano* 1310; *Pellegrini* 975; *Belgrano* 1075; *Mitre* 1199; *Ruiz Moreno* 12; *Belgrano* 1370; *Pellegrini* 55; 3 de *Febrero* 202. ●

COMO LLEGAR

En automóvil: Desde la ciudad de *Buenos Aires* por la Ruta Panamericana (Nacional N° 9) hasta km 154, *Río Tala*, donde se desvía a la derecha y se accede a la ciudad de *San Pedro* por un camino que se desliza entre fragantes plantaciones de cítricos y duraznos. Desde *Rosario*, también por la Ruta N° 9, se pasa por *San Nicolás*, y *Ramallo*, ingresando a *San Pedro* por la ruta N° 191.

En ómnibus: El *Expreso Paraná* une a *Buenos Aires* con *San Pedro* con servicios diarios. La estación terminal se encuentra en *Puente Saavedra* (Av. *Maipú* y *General Paz*) en *Vicente López*.

En ferrocarril: Desde *Retiro*, el F. C. *Mitre* une a *Buenos Aires* con *San Pedro*, con diez servicios diarios. También hay comunicación ferroviaria directa por la misma línea, entre *Rosario* y *San Pedro*.

ANDINISMO

MAS ALTO QUE LOS CONDORES



La conquista del Aconcagua, el máximo coloso andino, encierra algunos de los capítulos más dramáticos de la historia del montañismo mundial. Esta es la crónica apasionante de los intentos iniciales efectuados por el hombre para alcanzar su cima. Desde ella, es posible atisbar, al mismo tiempo, el océano Pacífico y las llanuras pampásicas.



La flecha señala al general de brigada Nicolás Plantamura, quien 22 años antes se había convertido en el primer montañista argentino vencedor del Aconcagua.

En medio del agreste paisaje rocoso y como fundida con el mismo, se yergue la capilla de Puente del Inca, cercana al cementerio de los andinistas.

Al pie del "Centinela de Piedra" descansan eternamente algunos de los 28 montañistas que perdieron la vida en la temeraria empresa de dominarlo.



"CENTINELA DE PIEDRA" (del quechua "Ackon", piedra, y "Cahuak", el que mira), así llamaron los incas al gigantesco monte que, con sus 7.035 metros de altura, constituye el punto más elevado de todo el continente americano. A pesar de su mole formidable, el Aconcagua no suscitó entre los pueblos aborígenes la adoración y el culto que otras cimas provocaron. Un autor explica la razón de ese hecho realmente singular:

"Apartado de los caminos de tránsito obligado, no fue lugar de devoción ni objeto de adoraciones colectivas, ni lo señalan las viejas narraciones como protagonista de hechos prominentes en el comienzo de los tiempos. No está tampoco en las bellas historias de los mitos tribales, ni personifica un guerrero mitológico, o un ser sobrenatural del cual arranca un mundo. Pero su silueta inconfundible que domina la más larga cordillera del orbe, es la atalaya indiscutible, el bastión mayúsculo, el custodio permanente de tres inmensidades: océano, cielo y pampa. Y por eso tuvo un privilegio: centinela de piedra. Y así fue bautizado el Aconcagua y ésa es su prehistoria..."

● MONTAÑA MISTERIOSA

El recóndito emplazamiento del gigante andino, hizo que durante siglos permaneciese envuelto en el misterio. Fue, a su vez, adquiriendo una terrorífica fama, como consecuencia de las temerosas fábulas tejidas por los indígenas. Así lo atestiguó Paul Güssfeldt, el explorador alemán que, en 1883, se internó audazmente con dos arrieros chilenos en el laberinto de gargantas rocosas que rodea al coloso y logró llegar a su base. Señala Güssfeldt en sus memorias: "Las diversas cosas malas que se dicen del Aconcagua tienen sus raíces en una vieja creencia indígena, según la cual *la montaña tiembla incesantemente ha-*

ciendo imposible su escalamiento”.

Esas leyendas no arredraron al científico germano quien, a mediados de febrero, emprendió resueltamente el primer intento de alcanzar la cima del Aconcagua. El día 19 efectuó un inesperado y macabro hallazgo que, por un momento, hizo flaquear su decisión: “*Estaba fijándome si podía encontrar un pasillo cuando, a unos pocos pasos de distancia, encogido al pie de un bloque de escombros, me sonreía irónicamente un esqueleto humano; encontrábase a su lado jirones de vestimenta deteriorada: un llamado de alarma para todo escalador del Aconcagua, previniéndolo del castigo.*”

Pero tampoco ese lúgubre descubrimiento hizo retroceder a Güssfeldt. En la tarde del 20 de febrero inicia el ascenso decisivo, casi sin llevar equipos y alimentos, tan sólo un puñado de té, algunas galletas marineras, cebollas crudas y algo de charqui. Recuerda el explorador: “*En la montaña el aire era hiriente. La trepada se hizo difícil, creció el viento, se agudizó el frío y el ánimo bajó. A las 5 o 6 de la mañana del día 21 los huasos querían regresar, se echaron entre las rocas y sólo a fuerza de dialéctica logré levantarlos, pero ese esfuerzo mental y físico agotaba mis pulmones. Y recién hablamos escalado 400 de los 1.900 metros totales. . .*”

● TORMENTA EN LA CUMBRE

“El frío creció. Entre las 8 y 9 horas fundimos nieve y preparamos té con pan endurecido: esto fue mi único alimento en 24 horas. A las 10, Pereira cayó definitivamente con ambos pies congelados, sobre los 6.200 metros. Jiliberte Salazar y yo continuamos en plena ascensión. Ibamos sobre escombros, raras veces sobre rocas firmes y las penurias se incrementaban. Jadeábamos aún sentados. Lo que más me aliviaba era echar-

me al suelo con la boca cerca de la nieve. El aire enrarecido me hacía doler las articulaciones y me producía una fatiga paralizadora. A las 11.30 horas vimos la cumbre. . .”

En ese instante crucial, el arriero que acompañaba a Güssfeldt se negó a seguir la marcha. Este lo incitó valiéndose de toda clase de argumentos para que no abandonase la empresa. Y, finalmente, lo convenció, señalándole que su nombre sería recordado para siempre en su patria. Los dos hombres reanudaron entonces el penoso ascenso a la cumbre.

“*El resto del mundo quedaba a nuestros pies. Duda de llegar antes del crepúsculo. Entre las 13 y 14 se tapó el cielo, se nubló y cayó granizo, el peligro de la tempestad se nos apareció. Pensamos pernoctar a la intemperie, sin frazadas ni combustibles y pésimamente alimentados, aunque aquella fuese nuestra noche eterna. Jiliberte decidió acompañarme, pero la tormenta se desató y puso punto final a la discusión, dejándonos la elección: aniquilamiento seguro en la altura o salvación posible en el regreso.*”

Así, cuando ya tenían la victoria al alcance de su mano, los dos intrépidos escaladores se vieron obligados a emprender rápida retirada para salvar sus vidas. Güssfeldt, empero, con tenacidad teutónica, insistió nuevamente días más tarde y llevó a cabo otro ascenso a la cumbre, pero una segunda tormenta lo forzó a renunciar a su intento, esta vez definitivamente.

● ZÜRBRIGGEN LLEGA A LA CIMA

Pese a su derrota, el alemán Güssfeldt habla terminado para siempre con el misterio que rodeaba al Aconcagua, abriendo camino para nuevos intentos por parte de otros montañistas. El explorador, por otro lado, señaló con precisión una de las dificultades principales

que ofrecía la formidable montaña: “*Contrastando con las altas montañas alpinas, de difícil acceso, la ascensión del Aconcagua no exige ejecución de técnicas complicadas. La dificultad de esta montaña está basada únicamente en su gran altura, que acarrea los síntomas de la enfermedad de la “puna”.*”

A comienzo de diciembre de 1896, un famoso montañista británico, *Edward Fitzgerald*, arriba al pie del Aconcagua al frente de una expedición integrada por un selecto conjunto de científicos, hábiles guías y decididos acompañantes. El 9 de enero de 1897 se inicia el asalto a la montaña. Para enfrentar el peligro de la “puna”, Fitzgerald y sus acompañantes ascienden lentamente, en paulatina aclimatación. Pero, como señala un cronista, el británico al proceder así “*ignora los estragos insuperables de la formidable altitud: debilitamiento progresivo, cansancio incompleto, alimentación precaria. El frío supera al abrigo. La depresión provoca náuseas. Y ya es tarde cuando comprueba con desesperación su equivocado proyecto. . .*”

El mismo Fitzgerald reconocería más tarde su grave error: “*Debimos apurar la marcha desde un principio. Cada día a esta altura se hace uno más débil. Por principio, el frío es aplastante; sea cual fuere el número de mantas, es imposible calentarse realmente.*”

El ascenso, pese a los esfuerzos por acelerar la marcha, se hace cada vez más pausado y lento a cada metro. Los hombres encorvados por la fatiga y acosados por el frío glacial desfallecen. El 14 de enero, al efectuarse un alto, Fitzgerald se derrumba bajo los efectos de las náuseas. Uno de los guías, el suizo *Matthias Zürbruggen*, intenta ayudarlo, pero el jefe de la expedición comprende que no puede seguir adelante. Recuerda, al respecto, en sus memorias:

“*Sentí de pronto que no*

podía moverme. Ordené a Zürbruggen que siguiera solo. Me separaban de la meta 400 yardas escasas, pero sentí que nunca llegaría a ella. Traté, empero, de seguir, y a los dos pasos me desplomé ahogado por las náuseas. Varias veces me paré, y otras tantas sufrí el mismo síntoma. La montaña giraba a mi alrededor. . .”

Mientras tanto, Zürbruggen, sobreponiéndose al agotamiento, emprende el ascenso final a la cumbre. Nadie lo acompaña. Trepa pesadamente, y con tensa angustia corona las últimas estribaciones rocosas, cruza un canal de nieve, supera la arista de las dos cimas y, ya sin aliento, alcanza la meta. Es la tarde del 14 de enero de 1897. El “Centinela de Piedra”, finalmente, ha sido vencido por el hombre.

Fitzgerald rememora la histórica hazaña: “*Una hora y media después (18.30) llegó Zürbruggen. Había ganado la cumbre y plantado en ella su hacha para hielo. Estaba atontado de fatiga y parecía, tal era su debilidad y cansancio, no dar importancia a su triunfo. La noche pasó entre los más extraños ruidos: jadeos, respiraciones, ahogos. A la mañana siguiente clausuramos nuestro campamento y volvimos a Inca. Así fue conquistado el Aconcagua.*”

● PRIMER INTENTO ARGENTINO

Acompañado tan sólo por dos peones, el argentino *Alfreda Koelliker* fue el primero de nuestros compatriotas que intentó alcanzar la cima del Aconcagua. Veterano montañista —había practicado el riesgoso deporte en Suiza, donde residió varios años—, Koelliker inició la extraordinaria aventura desde Puente del Inca, el 1° de octubre de 1915.

En la segunda jornada de ascenso, y ya superados los 4.000 metros de altura, se desata una violenta tormenta de nieve que aísla durante veinticuatro horas interminables a los escaladores. A

¿MONTAÑA ASESINA?

La prensa sensacionalista ha calificado al Aconcagua como la "Montaña Asesina", adjudicándole el récord mundial de víctimas fatales (casi setenta escaladores muertos). Sin embargo, esa apreciación y esas cifras carecen de toda veracidad. Así lo testimonió recientemente el experto montañista y periodista mendocino Rafael Antonio Morán, quien participó en seis expediciones al gigante andino. El citado especialista señaló que desde el primer escalamiento concretado en 1897, sólo 28 andinistas —y no setenta— perdieron la vida en el Aconcagua, y proporcionó la lista completa de los caídos. La primera víctima fue el escalador austríaco Juan Stepanek, quien intentó alcanzar la cumbre del coloso en enero de 1926. Su cadáver fue rescatado veinte años después, en 1946, por la expedición militar argentina encabezada por el teniente Valentín Ugarte. El cuerpo petrificado no pudo ser identificado en un primer momento, pero, al quitarle el calzado, un detalle fortuito reveló que se trataba del infortunado Stepanek: tenía los pies envueltos, por encima de las medias, con trozos de papel del diario "La Nación" del 19 de enero de 1926. Señala un cronista: "Ironía: en las hojas, aún perfectamente legibles, se veía con grandes caracteres, un sugestivo título que reza: "Fatalidad".

la noche, la temperatura cae a 34° bajo cero. Pero esas adversidades no amilanan a Koelliker y sus compañeros, que prosiguen tenazmente el avance. El 5 de octubre, hacia las cuatro de la tarde, el cielo se oscurece rápidamente y se desencadena un huracán. Pero ni aun el viento enloquecido detiene la marcha del grupo.

En la mañana del 7 las fuerzas comienzan a abandonar a los compañeros de Koelliker. La puna agudiza los padecimientos del cansancio. Los peones inician el regreso, y Koelliker debe proseguir trepando solo. A las once horas se encuentra ya a 6.700 metros de altura, y deslumbrado, puede avistar a la distancia "la infinita franja azul del Pacífico, los verdes valles de Chile y las enormes pampas argentinas".

Infortunadamente, su tremendo esfuerzo no se ve coronado por el éxito. Mientras escala penosamente la cancheta superior —casi a 7.000 metros de altura—, vuelve a soplar el viento helado con furor huracanado, obligándolo a dar espaldas a la cumbre y emprender el descenso. Pero su hazaña constituye un paso precur-

sor hacia la conquista del gigante andino por parte de un argentino.

● PLANTAMURA VENCE AL ACONCAGUA

La gloria de ser el primer argentino en alcanzar la cima del Aconcagua le correspondió a un joven teniente de nuestro ejército, Nicolás Plantamura, oriundo de la provincia de Mendoza, quien en 1933 prestaba servicios en el Regimiento de infantería Cazadores de los Andes, con asiento en Uspallata.

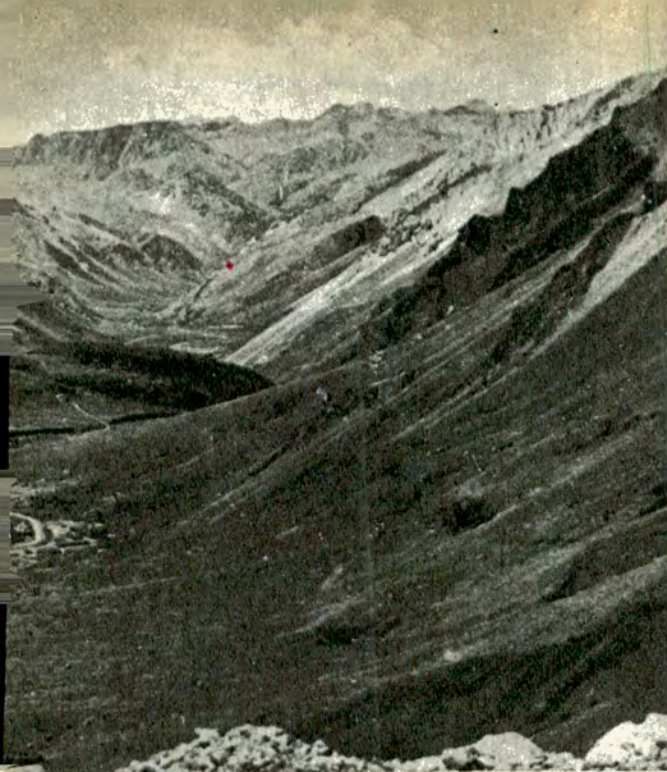
En ese año se resolvió construir el primer refugio militar de montaña y Plantamura fue designado jefe de la unidad encargada de erigir el refugio en Puente del Inca. Recordaría más tarde el oficial: "Así fue como pasé mucho tiempo en la montaña y aproveché para subir a los cerros. Desde luego, el Aconcagua estaba allí, y la sola idea de que ningún argentino había llegado hasta su cumbre me hacía sentir muy mal..."

Dispuesto a vencer al coloso, Plantamura llevó a cabo escalamientos de preparación en los cerros Almace-



Imponente marco natural en Las Cuevas. Juan Jorge Link





en el Paso de San José (abajo), en mayo de 1936.



NICOLAS PLANTAMURA

“Cuando se llega se siente una felicidad tan grande que nadie puede imaginar. Es la paz, es la gloria. No sé. En realidad, es inexplicable. Sólo puedo decir que para entenderlo hay que llegar hasta allá, muy arriba.” Así, en los años finales de su vida, definió a los periodistas su pasión montañista el general Nicolás Plantamura. Esa pasión, ese deseo de llegar “muy arriba”, fue el impulso que lo llevó cuando era un joven teniente de 26 años a concretar una de las máximas hazañas del montañismo nacional: el escalamiento del Aconcagua. Plantamura fue, en efecto, el primer argentino que logró alcanzar la cima del pico máximo de América, el 8 de marzo de 1934, hazaña que le valió el reconocimiento de todos sus compatriotas. Fue posteriormente inspector de tropas de montaña, agregado militar en la Embajada en Chile, comandante del arma de Infantería y de la Agrupación de Montaña Cuyo. Ascendió a general y, luego de pasar a retiro, fue designado presidente de la Comisión de Tropas de Montaña Virgen de las Nieves. Falleció en Buenos Aires el 7 de junio de 1976. Cumpliendo con su deseo póstumo, sus restos fueron trasladados en 1977 a Mendoza y sepultados con honores militares en el escenario de su extraordinaria hazaña, al pie del Aconcagua, en el cementerio de los andinistas de Puente del Inca.

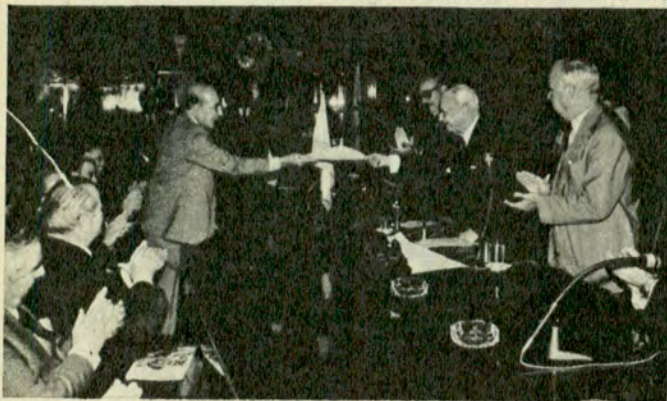
nes y Tolosa, acompañado por el chileno Juan Lance. Seguidamente, ambos se alistaron para “dar el gran salto” intensificando su adiestramiento físico. Señaló el militar: “Antes de llevar a cabo una prueba tan arriesgada, fue necesario comprobar si las piernas, los pulmones y el corazón resistirían tanto esfuerzo.”

Finalmente, Plantamura inició el escalamiento, acompañado por Lance y otros dos montañistas, Anselmi y Córca. A los 4.500 metros de altura, el grupo se encontró con una expedición italiana encabezada por Renato Chabod. Recuerda Plantamura: “Como suele suceder en casos parecidos, optamos por unir esfuerzos y lógicamente seguimos juntos hacia arriba”. El ascenso se vio dificultado por fuertes vientos, que obligaron a los andinistas a retroceder, totalmente extenuados.

El 7 de marzo de 1934 se reanudó el intento. Del grupo original de Plantamura no restaba nadie más que él. Pero marchó obstinadamente hacia la cumbre con Chabod; otros tres italianos y el arriero Pastén. El viento los azota implacablemente en todo el trayecto. Plantamura

lo atestigua: “El viento corría a una velocidad extraordinaria, a tal punto que impedía la ascensión y debimos esperar a que amainara. Atravesamos seguidamente un estrecho portezuelo, arrastrándonos pegados a las rocas para no ofrecer resistencia a las ráfagas y así evitar que fuéramos a parar al precipicio. La cumbre estaba cerca y diría que casi sin darnos cuenta escalamos la última roca.”

El histórico hecho se produjo a las 12.30 del 8 de marzo de 1934. Una intensa emoción embarga a todos los hombres: el teniente Plantamura es el primer argentino que ha logrado vencer al Aconcagua, el máximo pico de América. Cuando cae la noche, los escaladores ya se encuentran marchando montaña abajo, completamente exhaustos. Arriba, en la cima, Plantamura ha dejado como testimonio de su hazaña una bandera argentina. Esa enseña celeste y blanca permanecerá en la cumbre del Aconcagua durante seis largos años. En efecto, recién fue retirada en 1940 por la expedición encabezada por el famoso escalador alemán Juan Jorge Link. ●



El presidente reelecto, doctor César C. Carman recibe su diploma del doctor Jorge Cazón Maceda, presidente de la Junta Electoral.



El vicepresidente 1º, Dr. Baltasar Martínez Briones y los doctores Jorge Cazón Maceda y José Víctor Martínez, de la Junta Electoral.

PROCLAMACION DE AUTORIDADES ELECTAS

Con la proclamación de autoridades electas y la entrega de los diplomas correspondientes, culminó el proceso electoral para la renovación estatutaria parcial de los *Cuerpos Directivos del Automóvil Club Argentino*, cuyos diversos pasos fuimos refiriendo en los números 101 y 102 de *AUTOCLUB*. Precisamente en esta última edición de la revista dimos a conocer la nómina de las personas que integran dichos *Cuerpos Directivos* para el nuevo período iniciado el 1º de mayo último.

LA PROCLAMACION

El acto de proclamación de las autoridades electas y la entrega de diplomas que las acreditan como tales, se efectuó durante una reunión celebrada el 7 de mayo próximo pasado, en la *Sede Central* de nuestra *Entidad*.

Abrió el acto el vicepresidente 1º, doctor *Baltasar Martínez Briones*, quien cedió inmediatamente la palabra al doctor *Jorge Garzón Maceda*, presidente de la *Junta Electoral*, que fiscalizó todo el proceso.

El doctor *Garzón Maceda*, tras manifestar su complacencia por el acto que le tocaba presidir, inició la entrega de diplomas con el doctor *César C. Carman*. Al hacerlo, expresó, dirigiéndose al presidente reelec-

to: *"No tengo la menor duda de que usted volverá a revelar, desde esta alta función, las dotes que ha demostrado en períodos anteriores, en los que desarrolló una eficaz tarea. Seguramente volverá a reeditar esa acción titánica en pro de los intereses del Automóvil Club Argentino y para beneficio del país, de la comunidad toda. Entiendo apropiada esta oportunidad para felicitar a los representantes de las agrupaciones de socios que, con una actitud que nos honra, han sabido superar todos los obstáculos hasta obtener una feliz coincidencia proclamando como candidato único para presidente del ACA al doctor Carman. Con esto, evidentemente, se ratifica una vez más la unidad que debe imperar en esta Institución, unidad que será propicia para sus mejores destinos"*.

Una vez que le fue entregado el diploma al doctor *Carman*, se procedió igualmente con los demás miembros de *Comisión Directiva*, *Asamblea de Delegados* (Titulares y Suplentes), *Tribunal de Honor* y *Comisión Fiscalizadora de Cuentas*.

PALABRAS DEL DOCTOR MARTINEZ BRIONES

El vicepresidente 1º de la *Comisión Directiva* del ACA, quien habló a continuación, expresó:

"Con este acto culmina el proceso de renovación parcial de las autoridades del Automóvil Club Argentino, oportunamente iniciado por la Comisión Directiva en cumplimiento de disposiciones estatutarias. En esta oportunidad tenía un matiz particular ya que se trataba de la reelección de nuestro presidente, el doctor César C. Carman. En repetidas ocasiones nos habla comunicado el deseo de alejarse de nuestra Institución, pero no fue éste el pensar de los integrantes de las distintas Agrupaciones aquí presentes. Ellas creyeron que el Automóvil Club Argentino debía continuar bajo la presidencia del Dr. Carman, con el aval de la obra de 20 años que todos le reconocemos. Renunciando a un legítimo derecho en aras del ideal de la continuidad en la acción del Automóvil Club, las agrupaciones presentaron una sola lista, que es la que acaba de proclamar la Junta Electoral."

"Debo agradecer y destacar en nombre del Automóvil Club Argentino, la labor desarrollada por la Junta Electoral que tan dignamente preside nuestro querido amigo el doctor Jorge Garzón Maceda, acompañado por un grupo de personalidades cuyo sólo nombre es un índice de probidad intelectual y que por cierto, enorgullece a esta casa."

"Quiero brindar mi palabra de bienvenida a esta Institución, a las señoras y señores que se incorporan a los distintos cuerpos por primera vez en esta oportunidad. Los recibimos

en estos momentos con la euforia con que estamos viviendo nuestro 75 aniversario. En verdad reconforta el espíritu a la vez que estimula para la acción, ver cómo las nobles causas aglutinan a tantas personas de bien tras un ideal, en este caso el Automóvil Club Argentino."

"Es deseo de nuestro estatuto y reglamento, que los directivos que han desempeñado dos o más períodos en el cargo para el cual fueron electos, pasen a la categoría de honorarios y es un deber mío en este instante, decirles todo el reconocimiento de esta Institución por lo que han brindado a lo largo de estos años. De más está agregar que por otra sabia disposición que existe en nuestra Institución, continuarán trabajando en nuestra casa para brindar, como siempre, su esfuerzo, su capacidad y su entusiasmo."

"Finalmente, quiero expresar, con todo entusiasmo, el reconocimiento del Automóvil Club Argentino a las damas que se incorporan en este momento a nuestra Entidad, a las que ya están y a las que se alejan. Nada mejor que personificar este homenaje en nuestra amiga dilecta, Sarita Pradere de Gayán, quien nos ha acompañado durante todos estos años, con un entusiasmo desbordante en beneficio de nuestra Institución. No dudo que dentro de pocos días, Sarita estará entre los miembros honorarios siendo así la primera dama que ostentará esta distinción. Será un honor para ella y para el Automóvil Club Argentino."

CONSTITUCION DE LOS CUERPOS DIRECTIVOS

Una vez finalizado el proceso electoral para la renovación parcial de autoridades del *Automóvil Club Argentino* y realizada ya la proclamación de los candidatos electos —según se informa en la página anterior— los *Cuerpos Directivos*, cumpliendo con las disposiciones del *Estatuto de la Institución*, procedieron, en su primera sesión, a designar sus propias autoridades.

Así, pues, la *Comisión Directiva*, la *Asamblea de Delegados*, la *Comisión Fiscalizadora de Cuentas* y el *Tribunal de Honor* quedaron integrados como se indica a continuación.

COMISION DIRECTIVA

Presidente, doctor César C. Carman; *vicepresidente 1º*, doctor Baltasar Martínez Briñes; *vicepresidente 2º*, capitán de navío (RE) Jorge A. Ledesma; *secretario*, escribano Adolfo Scarano; *prosecretario*, doctor Marcelo Gowland Acosta; *tesorero*, doctor Juan Manuel Sandberg Haedo; *protesorero*, doctor Aníbal R. Forchieri; *vocales titulares*, doctor Ricardo Crespo, doctor Guillermo Barutta, ingeniero Rafael Sierra, señor Norberto S. Paoletti, doctor Marcelo Aranda, ingeniero Armando Ressa, doctor Juan Carlos Laurens, señor Juan Manuel Bordeu, brigadier general (RE) Carlos E. Armanini, doctor Mario G. Montani, señor Roberto F. Marmolejo y señor Eduardo Tarraubella. *Vocales suplentes*, señora Matilde Teftamanti de Calandra, general de brigada (RE) José Bernardo Tabanera, doctor Carlos A. Vaquer, escribana Hada E. Carballal, doctor Carlos E. González Cambaceres, ingeniero Carlos Marcelo Cabeza, señor Jorge E. Revello y doctor Osvaldo Ferrero.

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente, doctor Alejandro

Lastra; *vicepresidente*, señor Sebastián Pérez Tornquist; *secretario*, señor Santiago Artusi y *prosecretario*, capitán de fragata (RE) Pedro Pablo Florido.

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente, señor Enrique Pedro Rossi; *vicepresidente*, capitán de fragata Luis A. Ballesi; *secretario*, doctor, Jorge Lastiri Ruiz; *vocales titulares*, señor Julio L. Colombo y Santiago Novaro; *vocales suplentes*, doctores Héctor A. Dascanio, Oscar Pérez Fariña y Guillermo Moreno Hueyo.

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente, doctor José Canasi; *vicepresidente*, doctor Roberto López Novillo; *secretario*, doctor Rafael Demaría; *miembros titulares*, contralmirante (RE) Néstor O. Pozzi Jáuregui, brigadier general (RE) Hugo Martínez Zuviría y general de brigada Juan Carlos Reyes; *miembros suplentes*, doctor Domingo A. Romano, doctor Jorge A. Cafferata y general de brigada (RE) Ovidio J. Solari.

JUNTA ELECTORAL

Una vez designada por la Asamblea de Delegados, procedió al nombramiento de sus autoridades correspondientes. Quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente, doctor Jorge Cazón Maceda; *vicepresidente*, doctor José Víctor Martínez; *secretario*, doctor Edgardo Johanneton; *prosecretario*, señor Alejandro B. Aráoz; *miembros titulares*, señor Gulbrand Staksrud, doctor Ernesto Neil Black, doctor Julio A. Rojas, doctor Enrique Waterhouse; *miembros suplentes*, doctor Omar Horacio Bartolomé, señor Raúl Mariani Dolan y doctor José Manuel Vilanova.



Una vista de la concurrencia durante la constitución de la Asamblea de Delegados, que preside el doctor Alejandro Lastra.



Fotografía tomada durante la reunión constitutiva de la Comisión Directiva que regirá los destinos de la Institución en este nuevo período.



El escribano Adolfo Scarano, el doctor César Carman y el gerente general, arquitecto Jaime W. Sequeira, en el acto constitutivo de la Comisión Directiva.

VISITO BUENOS AIRES UN CONTINGENTE DE TURISTAS MALVINENSES

Debido a una feliz iniciativa del Automóvil Club Argentino, el 10 de mayo último un contingente de 42 turistas malvinenses realizó por primera vez una visita a la ciudad de Buenos Aires. Los visitantes recorrieron lugares históricos de la metrópoli, algunas instalaciones culturales y deportivas y, en una de las tradicionales calles porteñas, pudieron tomar contacto directo con transeúntes e interiorizarse de aspectos de la vida cotidiana en la capital argentina. Como cierre de la visita, los malvinenses recorrieron algunas de las dependencias que el ACA posee en su Sede Central, y después fueron agasajados con un coctel por las autoridades de la Entidad. En esa oportunidad, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, resaltó la significación de la excursión, que sirvió para estrechar vínculos con habitantes de nuestro lejano territorio austral.

AUTOCLUB dialogó con algunos de los visitantes, quienes se manifestaron deslumbrados "por la magnitud y la belleza" de una ciudad que no conocían hasta ese momento.

El doctor César Carman rodeado por visitantes malvinenses durante la comida que les fue ofrecida en el restaurante de la Sede Central.



70 autoclub

UNA MAÑANA PORTEÑA

Por la mañana, los turistas malvinenses estuvieron en la histórica Plaza de Mayo. Allí fueron informados sobre diversos sucesos de la historia patria y poco después se trasladaron hasta la Plaza de los Dos Congresos y recorrieron el edificio del Parlamento.

EL ESTADIO DEL MUNDIAL

En un ómnibus del ACA, los malvinenses, entre los que había varios niños de corta edad, se trasladaron hasta el estadio del Club River Plate, al cual todos conocían a través de la televisión y de fotografías publicadas durante el desarrollo del último Campeonato Mundial de Fútbol.

La siguiente visita fue al hipódromo de Palermo y desde allí el contingente marchó hasta la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito que el ACA posee en el Parque Tres de Febrero. Allí los turistas malvinenses

fueron agasajados con un típico plato criollo: empanadas, acompañadas con vino.

PASEO POR FLORIDA

Por la tarde, pasearon por la calle Florida y después conocieron nuestro Teatro Colón, en el cual presenciaron un ensayo de su cuerpo estable de baile.

Finalmente, visitaron las magníficas instalaciones de Argentina 78 TV Color y después se dirigieron hasta la Sede Central del Automóvil Club Argentino.

RECORRIDA POR EL ACA

Los visitantes recorrieron algunas de las dependencias de la Institución y se mostraron admirados por el volumen de las tareas que lleva a cabo la Entidad.

Enseguida, y como broche final de la fugaz visita, el contingente asistió a la exhibición de una película sobre las actividades del ACA, y finalmente, fueron agasajados con un coctel por las autoridades del Club.

BIENVENIDOS A SU CASA

En esa oportunidad, el presi-

dente del ACA, doctor César Carman, en breves palabras, resaltó la satisfacción de la entidad por él presidida de que muchos de los visitantes pudieran conocer por primera vez Buenos Aires. "Todos ustedes —dijo— están en el ACA en su casa", entre los aplausos de los visitantes.

TANTOS QUE AGRADECEN A TAN POCOS

Después, Nap Bound, integrante del contingente, agradeció "la generosa hospitalidad recibida" y citó "a un ilustre inglés, Sir Winston Churchill: muy pocas veces ha habido tantos que agradezcan a tan pocos".

CONOCER BUENOS AIRES

"Esta ciudad es maravillosa, de las más hermosas que he visto en mi vida", nos dijo Roderick May, un joven malvinense que visitaba por primera vez Buenos Aires. Tras un encendido elogio a las jóvenes que vio en la calle Florida, "una arteria realmente elegante", afirmó que volvería a esta ciudad para conocerla mejor y que esta primera aproximación, "gracias al Automóvil Club Argentino, ha sido gratificante en todo sentido".

El grupo de turistas malvinenses al descender del ómnibus de nuestra Institución en la histórica Plaza de Mayo, frente a la Catedral.



Cheques de viajero y vales de nafta ACA.

Dinero en tránsito



FISCHER/SCH/GENIA

El Automóvil Club le puso fin a las billeteras gordas.

Y a los riesgos de llevar tanto dinero encima para las vacaciones.

Ahora, los socios del ACA tienen algo mucho más efectivo que el efectivo: Cheques de Viajero y Vales de Nafta ACA.

Los Cheques, para

canjearlos por dinero en todas las Estaciones ACA, incluso los sábados y domingos, y en las sucursales del Banco de la Nación Argentina.

Los Vales de Nafta, para llenar el tanque de su auto cuantas veces lo desee.

Con Calidad YPF.
Y sin desembolsar un solo peso.

Piense en sus vacaciones.

En su seguridad y la de toda su familia.

Los Cheques y Vales de Nafta ACA están a su alcance en todas las estaciones del Automóvil Club Argentino.

Son dinero en tránsito.

Pero sin riesgos.

Si usted es socio del

ACA salga de vacaciones con la mayor tranquilidad.

Si aún no lo es, **súbase al Automóvil Club.**



ACA

Nuestro camino: dar servicio.

AF 013

HIJA Y NIETA DE MALVINENSES

Bennic May tiene 73 años, es hija y nieta de malvinenses y ella también nació en las islas, "a las que amo por sobre todas las cosas".

"He visto a mis años muchos lugares —nos dijo—, pero Buenos Aires me pareció una gran ciudad y un centro turístico de primer nivel". Agregó que "desde los tiempos de mi abuelo, toda mi familia trabaja en la cría de ovejas".

POR LA VUELTA

Nap Bound, delegado del ACA en el archipiélago es, en cambio, un viejo conocido de Buenos Aires, "a la que he visitado un par de veces en relación con mi actividad —es agente de turismo—. También hijo y nieto de malvinenses, se mostró entusiasmado por esta excursión que, dijo, "es algo nuevo y realmente fantástico. A partir de ahora, si contamos con el apoyo del ACA, esperamos repetirla dos veces al año".

EXCURSIONES TURISTICAS A LAS ISLAS

En tal sentido, AUTOCLUB está en condiciones de adelantar que el *Automóvil Club Argentino* y *Líneas Aéreas del Estado (LADE)* firmarán un convenio por el cual, a partir de julio.

UNIFICACION DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Para dar a conocer los acuerdos logrados en favor de la unidad del automovilismo deportivo nacional, el día 8 de mayo ppdo. se efectuó en la Sede Central del *Automóvil Club Argentino*, una reunión convocada por las autoridades de la Institución y las de la *Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo (APAT)*.

próximo, el ACA realizará excursiones turísticas de carácter promocional a las Islas Malvinas y Ushuaia. Estas excursiones serán para socios del Club y asociados de entidades extranjeras similares. Todos gozarán de una tarifa preferencial, la cual será aplicada también a los servicios que el *Automóvil Club Argentino* utilice para esos viajes. Los vuelos se harán en aviones *Fokker 28* de LADE, que saldrán los días miércoles por la mañana y tras una escala en *Comodoro Rivadavia*, arribarán a *Puerto Stanley* poco después del mediodía. Allí, los turistas podrán realizar una excursión a la *Pingüinera* y disfrutar de tiempo libre para recorrer las islas. Después emprenderán el regreso a *Comodoro Rivadavia* y en los días siguientes los contingentes visitarán *Río Gallegos, Río Grande —Lago Fagnano—* alojamiento en la *hostería Kaiken*, de la red del ACA —*Ushuaia*— excursión a *Lapataia, Río Gallegos*, para emprender de allí el retorno a *Buenos Aires*, después de seis días de excursión.

La idea de realizar los "tours" nació durante una reciente visita a las Islas Malvinas que realizara el presidente del ACA, doctor César Carman, oportunidad en que también se gestó el viaje del contingente de malvinenses que nos visitó y se dispuso que éstos, cuando arriben al territorio continental argentino, puedan utilizar, en calidad de socios especiales, los servicios del *Automóvil Club* en todo el país.

Abrió el acto el contraalmirante *Manuel O. Leone*, presidente de la *Comisión Deportiva Automovilística* del ACA, quien se encontraba acompañado por el titular de APAT, señor *Francisco Mayorga*.

El contraalmirante *Leone* agradeció y dio la bienvenida a todos los presentes en este acto trascendental para la unidad



Francisco Mayorga, el contraalmirante Manuel O. Leone y el doctor César C. Carman, al anunciarse la unificación del automovilismo.

del automovilismo deportivo, haciendo votos más adelante por que se mantenga siempre el máximo respeto a los reglamentos que rigen la actividad. Tras otras consideraciones, finalizó invitando a las entidades no adheridas para que imiten el ejemplo de la *Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo*, sumándose al esfuerzo conjunto que ahora se inicia.

Habló a continuación el presidente de APAT, *Francisco Mayorga*, quien recogiendo las palabras del contraalmirante Leone, manifestó que los pilotos asociados se comprometen a respetar los códigos nacionales e internacionales existentes en materia de automovilismo deportivo.

Tras darse a conocer al periodismo el calendario deportivo para el presente año en la categoría *Turismo Nacional*, clases B y C, cuya primera prueba tuvo lugar días después, el domingo 13 de mayo en el *Autódromo Don Eduardo*, de *Las Parejas* (Santa Fe), pronunció breves palabras el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César C. Carman*, destacando la importancia del acuerdo.

Después de un diálogo con los periodistas, formularon declaraciones directivas de distintos clubes del interior.

Lo hizo en primer término el señor *Antonio Meritello*, presidente de la *Asociación Sanjuana de Volantes*, quien, entre otras cosas, manifestó que consideraba este acontecimiento como el "summun" de lo que cabía esperar en materia de unidad del automovilismo deportivo y como la rectificación de lo que no debió producirse nunca: la diferencia de criterios para encarar una actividad común.

En términos similares se expresó el señor *Jorge Macciarelli*, presidente del *Auto Club Salta*, quien manifestó que consideraba este un momento trascendental en la historia del automovilismo deportivo y que dicha institución, poseedora de un autódromo en la zona norte del país, necesita de la unidad que se propicia para obtener de aquél los mejores resultados.

Por su parte, el señor *Simón González*, titular de la *Asociación Tucumana de Automóviles Standard* expresó que para mantener vigente la unidad que ahora se inicia es necesario que exista un solo patrón, en este caso la *Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino*, a la que deben condicionarse todas las asociaciones automovilísticas y no a la inversa.

SE REANUDARON LAS REUNIONES-ALMUERZOS DE "TRIBUNA ACA"



Los Dres. Baltasar Martínez Briones, Guillermo Laura, César Carman y Jaime L. Smart, en la primera reunión del ciclo de Tribuna ACA.

Con una disertación del doctor *Guillermo Laura*, secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, quien se refirió al tema: "Cinturón Ecológico", el 11 de abril próximo pasado se reanudaron las reuniones-almuerzos denominadas "Tribuna ACA", que organiza mensualmente la Institución.

Presentó al orador, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César C. Carman*, a quien acompañaban otros miembros de la *Comisión Directiva*, el doctor *Jaime L. Smart*, ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, el comodoro *Roberto Ramallo*, subsecretario de Obras Públicas de la Municipalidad metropolitana; el ingeniero *Raúl Ondarts*, presidente de YPF, el arquitecto *Claude de la Paolera*, presidente del Ente *Cinturón Ecológico*, y otras autoridades, nacionales, provinciales y municipales.

El doctor *Laura* se refirió, al iniciar su disertación, al destino que se le da a la basura de la ciudad "que supera —dijo— el millón de toneladas al año, y si agregamos la del conurbano suma dos millones". En tal sentido, trazó una breve síntesis so-

bre las dificultades que plantea a la Municipalidad de Buenos Aires "el disponer en forma higiénica de esa colosal cantidad", lo que constituye —agregó— "un problema sanitario de primera magnitud".

También se refirió al relleno del *Bañado de Flores*, "que en poco tiempo —afirmó— será un parque recreativo de uso público, con áreas forestadas e instalaciones para la práctica de deportes".

Después, el doctor *Laura* habló sobre las obras que tiene en ejecución el *Ente Cinturón Ecológico*, por las cuales se rellenarán 4.000 hectáreas en 20 años, en la costa del río de La Plata y los partidos de *Avellaneda* y *Quilmes*. "Esto es equivalente a una superficie 10 veces mayor a toda la zona de *Palermo*", afirmó.

Dijo también que la inversión global está en el orden de los 300 millones de dólares y que serán habilitadas unas 200 hectáreas anuales, es decir, "medio *Palermo* por año".

Por último, afirmó que "el programa global de 'Cinturón Ecológico' es quizás, el proyecto más ambicioso que se haya trazado jamás".

DISERTACION DEL GENERAL MIGUEL VIVIANI ROSSI

El 9 de mayo último tuvo lugar la segunda de las reuniones del ciclo.

En la oportunidad el disertante fue el general (RE) *Miguel A. Viviani Rossi*, presidente de la *Comisión Técnica Mixta de Salto Grande*, quien se refirió al tema "Proyecto Binacional e Integral".

Estuvieron presentes en el almuerzo, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, el vicepresidente primero, doctor *Baltasar Martínez Briones* —quien presentó al orador—; el vicepresidente segundo, capitán de navío (RE) *Jorge A. Ledesma* y otros miembros de la comisión directiva de la entidad. Entre las autoridades invitadas se hallaban, en representación del Ministro de Relaciones Exteriores, el ministro *Arturo Osorio Arana*, el ingeniero *Federico Bartosse* —en representación del ministro de Transporte y Obras Públicas—, el asesor jurídico de la Comisión Mixta de Salto Grande, doctor *Carlos Echazarreta*, y, en representación del emba-

jador del Uruguay, el ministro consejero y director del Departamento Económico Comercial, señor *Jorge Busconi Brum*.

SALTO GRANDE

El general *Viviani Rossi*, inició su disertación con una detallada descripción de las características del emprendimiento hidroeléctrico de *Salto Grande* que —dijo— ya ha sido visitado por 500.000 turistas. Como dato ilustrativo sobre la obra afirmó que tiene una capacidad de absorción de 60.000 metros cúbicos por minuto cuando la máxima crecida del río Uruguay registrada hasta la fecha fue de 34.000 metros cúbicos.

Señaló, además, que la obra se desarrolla "cumpliendo los cronogramas previstos" y que *Salto Grande* "es extraordinariamente rentable" y se prevé que en 1995 estará totalmente paga.

Cabe acotar que próximamente esta central estará entregando energía al sistema nacional, contribuyendo a solucionar el problema creado por la salida simultánea de varias máquinas y el menor caudal del Chocón.

FALLECIMIENTO DEL SEÑOR LUCILO DEL CASTILLO

A los 71 años de edad, falleció en su quinta de *Glew*, *Lucilo del Castillo*, asesor honorario vitalicio del *Automóvil Club Argentino*, presidente honorario de la *Comisión Asesora de Pesca* del ACA y destacado deportista.

Lucilo del Castillo estuvo, desde su temprana juventud, vinculado al tenis nacional e integró en 1928 el equipo argentino que participó en la *Copa Davis*. Al año siguiente, en pareja con *Adrián P. Zappa*, ganó el campeonato nacional de dobles y, por cinco veces, triunfó en torneos individuales, dobles y dobles mixtos en nuestro país. Esta actuación lo llevó, en 1935 y 1936, a encabezar la lista del ranking nacional.

Durante muchos años estuvo ligado a la actividad del *Automóvil Club Argentino*. Fue vocal



titular de la Comisión Directiva entre 1967 y 1975 año en que fue designado asesor honorario vitalicio del Club. Desde 1969, hasta el año pasado, fue presidente de la Comisión Asesora Especial de Pesca de la Institución y, en abril último, en ese carácter, participó del Torneo

Confraternidad, que por resolución de la Comisión Directiva del ACA, llevó su nombre.

La desaparición de *Lúcido del Castillo*, que descendía de una distinguida familia de relevante actuación en la vida pública argentina, causó una honda congoja.

COPA CONFRATERNIDAD DE PESCA DEPORTIVA



El vicepresidente del ACA, doctor Baltasar Martínez Briones, durante la entrega de premios, tras la disputa del torneo Chascomús.

Tal como anunciamos en nuestro número anterior, al dar a publicidad el calendario de pesca deportiva para 1979, el domingo 22 de abril se realizó en la laguna de Chascomús el concurso de pesca *Copa Confraternidad de pesca deportiva 1979, 75º Aniversario del ACA, 200º Aniversario de la fundación de la ciudad de Chascomús*, que organiza desde hace once años el *Automóvil Club Argentino*, constituyendo un torneo ya clásico en el calendario anual de pesca.

Participaron en esta oportunidad 28 clubes. Resultó ganador el *Club de Regatas de Chascomús*; segundo fue el *Club Parque Chacabuco*, de Capital Federal; tercero, *Peña Cambel*, también de Chascomús, y cuarto, el equipo de pesca del *Automóvil Club Argentino*.

Fue una verdadera fiesta de pesca y de confraternidad. Tras la finalización del torneo, realizado en el recreo que el ACA posee en la laguna, se sirvió un

almuerzo para todos los participantes, invitados especiales y autoridades en el restaurante de nuestra *Institución*, situado a la vera de la ruta nacional N° 2, kilómetro 122. A los postres, hablaron el presidente de la *Comisión Asesora Especial de Pesca del ACA*, general *Julio Teglia* y el intendente de Chascomús, doctor *José Ignacio Ochoa*. Estuvo presente el vicepresidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *Baltasar Martínez Briones* y miembros de la *Comisión Directiva del ACA*, así como también el secretario de gobierno y hacienda del partido de Chascomús, doctor *Juan Pablo Forquet* y el jefe del departamento de turismo de esa comuna, *Miguel Zaulo*. El club *Obras Públicas* de la Capital Federal, que participó en el torneo, hizo entrega al ACA de una plaqueta recordativa en reconocimiento a la tarea de fomento de la pesca deportiva que desarrolla nuestra *Entidad*.

MAPA VIAL Y TURISTICO DE SANTA FE

El *Automóvil Club Argentino* ha realizado una nueva edición actualizada del *mapa vial y turístico de la provincia de Santa Fe*. Impreso a todo color, en formato de 42 x 70 cm, lleva al frente el mapa completo con su red vial, kilometrajes, división política, hidrografía y otras referencias de interés para el viajero. El dorso contiene textos descriptivos de los principales luga-

res de interés turístico, plantas urbanas de ciudades importantes y de sus centros de influencia, fotografías y un índice alfabético de las localidades y lugares del mapa principal, con mención de cuadrícula para facilitar la búsqueda.

Se distribuye en todas las dependencias del ACA en el país.

PEDIMOS SU COLABORACION

La casa rodante cuya fotografía mostramos fue sustraída a fines del mes de enero, probablemente en los alrededores de Luján, cuando se aprestaba a iniciar una gira con fines periodísticos. Sus colores, distribuidos en franjas horizontales, eran azul, blanco y anaranjado suave. En el costado derecho llevaba la leyenda *AUTOCLUB*, aunque es casi seguro que en la actualidad haya sido borrada. El trailer era arrastrado por un coche Peugeot 504, color celeste metalizado. Tanto el trailer como el automóvil ostentaban

chapas patente C 855003.

Agradeceremos a la población en general, así como a todas nuestras dependencias, comuniquen a la autoridad policial más próxima o directamente por carta a los teléfonos 824-1837 (*AUTOCLUB*) 824-5325 (Gerencia de Promoción y Difusión), 824-2231 (Seguridad) y 83-9679 (Gerencia General) de nuestra Sede Central, cualquier información pasada o presente que pueda conducir a la localización de los dos vehículos mencionados.



USELA PARA GANAR EN TODO!

la fuerza de las palabras

\$44.900

“Cómo hablar y escribir para triunfar”



Si lo prefiere, admírelolo y adquiéralo personalmente en Lima 967, Bs. Aires, Rivadavia 5129, Bs. Aires, o Catamarca 1680, Mar del Plata. Lunes a viernes de 9 a 19 hs. Sábados: 9 a 13 hs.

Una idea sólo sirve cuando todos la entienden

Expresarse con claridad y corrección —hablando o escribiendo— es la clave de los vencedores. Las ideas y opiniones aumentan su valor al ser expuestas con la elegancia que sólo da el dominio del idioma y la riqueza del vocabulario. Pensando en la enorme importancia de este problema, Selecciones del Reader's Digest creó una obra verdaderamente revolucionaria, única en el mundo.

Ingenio chispeante, comprensión inmediata

Mencionar el estudio del idioma evoca inevitablemente dos oscuros fantasmas: **gramática y ortografía**. El gran triunfo de **Selecciones** es haber derrotado a la pesadez y al aburrimiento con una fórmula muy simple: el ingenio. Los académicos que prepararon la obra se quitaron el cuello duro y, sin abandonar el rigor científico, presentan al idioma y sus problemas en una forma práctica, entretenida y por momentos gozosa, de manera que todos pueden comprender y recordar las significativas explicaciones.

Util y necesaria para todos

Desde el estudiante adolescente hasta el experimentado profesional, todos aprenden y actualizan conocimientos con esta valiosa publicación. El idioma cambia continuamente, y lo que ayer era correcto tal vez hoy ya no lo sea. Es imprescindible “ponerse al día” y no hay mejor manera de hacerlo que recorriendo las amenas páginas de este libro.

Selecciones la garantiza

Los millones de ejemplares que Selecciones edita mensualmente en castellano hacen de **Selecciones** una autoridad indiscutible en el manejo del idioma. Y son precisamente sus redactores los que desarrollaron este libro, con el apoyo y la supervisión de eminentes profesores universitarios.



Selecciones
del Reader's Digest

sinónimo de cultura
en 15 idiomas
y 163 países.

“DIVIERTASE CON LAS PALABRAS”

Es una especie de juego que le propone enriquecer su vocabulario y que usted encontrará cada 5 o 6 páginas, a lo largo de todo el libro.

Valiosas recomendaciones para perfeccionar el estilo en informes, discursos, correspondencia y escritos de todo tipo son un complemento inapreciable.

Además, un breve diccionario de términos cultos —dificiles de encontrar en los diccionarios comunes— enriquece esta publicación exclusiva de Selecciones, que se cierra con 12 páginas de índice analítico ordenado alfabéticamente.

Naturalmente, como en todas las ediciones internacionales del Reader's Digest, la presentación es impecable: magnífica impresión a

2 colores, encuadernación de lujo y sobrecubierta protectora.

SELECCIONES le devuelve su dinero!

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

INDIQUE CLARAMENTE EL ARTICULO QUE DESEA RECIBIR

Si, sírvanse enviarme

LA FUERZA DE LAS PALABRAS

Al recibirlo en mi hogar, abonaré \$ 44.900 (más pesos 5.100 por gastos de envío y contra reembolso).

Deseo ahorrar \$ 5.100. Remito adjunto cheque/giro número por \$ 44.900 a favor de READER'S DIGEST MEXICO S. A. de C. V. No a la orden.

Si, sírvanse enviarme

TANGO DISCOS CASSETTES

Al recibirlo en mi hogar, abonaré \$ 59.900 (más pesos 5.100 por gastos de envío y contra reembolso).

Deseo ahorrar \$ 5.100. Remito adjunto cheque/giro número por \$ 59.900 a favor de READER'S DIGEST MEXICO S. A. de C. V. No a la orden.

OFERTA LIMITADA VALIDA POR 45 DIAS

APPELLIDO Y NOMBRE _____

NUMERO _____ PISO _____ DTO _____

LOCALIDAD _____ PROVINCIA _____ 430 D 431 C 432

COD. POSTAL _____ N. CUENTA _____ C. P. _____ ENVÍO _____ CLAVE _____ PAGO _____

RESERVADO PARA SELECCIONES



¡Gardel, Goyeneche, Rivero, D'Arienzo, Troilo y las más grandes figuras de la canción de Buenos Aires interpretan para usted 96 tangos elegidos entre los mejores de todos los tiempos!
Escúchela y admírela en su hogar.

UNA COLECCION EXCLUSIVA DE **Selecciones** del Reader's Digest



POR SOLO
\$59.900
PRECIO TOTAL

En discos o cassettes!

Al mismo precio de oferta especial y con idéntica fidelidad de sonido, usted puede elegir entre la colección de 8 long play, presentados en lujosa caja estuche con índice o el práctico portacassettes de cunitina, ideal para la guantera del automóvil, que contiene 4 cassettes dobles con los 96 temas. Un envase de polietileno ter-

mosellado garantiza que usted los recibe directamente de la línea de producción, sin que nadie los haya tocado antes. Ordene su colección en este mismo momento y reviva los años de gloria de nuestra música ciudadana en las más celebradas versiones de sus mejores intérpretes!

Adquiéralo personalmente en Lima 967 o Rivadavia 5129, Bs. Aires, o en Catamarca 1680, Mar del Plata.

Atención al público:
Lunes a viernes de 9 a 19 hs.
Sábado: 9 a 13 hs.

CORTÉ POR AQUI Y ENVÍE HOY MISMO

Respuestas Postales Pagadas

El franqueo será pagado por el destinatario

Reader's Digest

MEXICO S.A. DE C.V. - SUCURSAL ARGENTINA

APARTADO ESPECIAL N° 176

CORREO CENTRAL

1000 CAPITAL FEDERAL

96 éxitos memorables

14 grandes orquestas

30 cantores famosos

Un sonido excepcional

y un precio increíble

Esto es el

TANGO

"ALMA Y RITMO DE BUENOS AIRES"

OTRA EDICION INTERNACIONAL DE SELECCIONES
PRODUCIDA Y REALIZADA EN LA ARGENTINA

El más completo panorama sobre la música típica porteña, de Gardel a Piazzolla, reunido en 8 impecables long play (o 4 cassettes dobles). Son magníficas grabaciones realizadas por orquestas y cantores de la época de oro del tango, perfeccionadas por técnicas y equipos exclusivos de RCA para lograr una exacta separación de tonos y sorprendentes efectos estereofónicos que realzan el encanto de las más valiosas creaciones de la música popular. Pídale hoy mismo y pruébela en su hogar.

SELECCIONES le devuelve su dinero!

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

Qué tangos... y qué intérpretes!

Carlos Gardel: Mi Buenos Aires querido, Mano a mano, Sus ojos se cerraron, Volvió una noche, Arrabal amargo, Anclao en París, Tomo y óbigo.

D'Arienzo: La cumparsita, Canaro en París, Felicia, Don Juan, El irresistible; con **A. Echagüe:** El tarta, Cambalache; con **J. Valdez:** Remembranzas, Chirusa; con **A. Laborde:** Yuyo brujo; con **H. Palma:** Malevaje; con **M. Bustos:** Si soy así; con **H. Mauré:** Claudinette.

R. Goyeneche: ¡Ché, papusa oí!, Cuando tallan los recuerdos, Cafetín de Buenos Aires, Gricel, Naranja en flor, Mañana ire temprano, Barrio de tango.

Osvaldo Fresedo: Derecho viejo, Pimienta; con **R. Ruiz:** Después del carnaval, Rosarina linda; con **R. Ray:** Vida mía, Pampero, Niebla del Riachuelo.

Anibal Troilo: Quejas de bandoneón, Inspiración, La Tablada, Pablo; con **A. Marino:** Uno, Tres amigos, Farolito de papel; con **Florentino:** Tinta roja, El bulín de la calle Ayacucho; con **F. Ruiz:** Confesión, De todo te olvidas; con **E. Rivero:** El último organito, Mi noche triste, Sur.

Carlos Di Sarli: A la gran muñeca, Bahía

Blanca, El choclo, Organito de la tarde, El once, Nueve puntos; con **R. Rufino:** Cascabelito, Patotero; con **J. Durán:** Duelo criollo, Porteño y bailarín; con **A. Podestá:** Nido gaucha, El compás del corazón; con **A. Ledesma:** Fumando espero.

D'Agostino - Vargas: Muchacho, El aristócrata, Adiós arrabal, Pero yo sé, Viejo coche, A pan y agua, Tres esquinas.

Alberto Di Paulo: Melodía de arrabal, Volver, Por una cabeza, Soledad, Cuesta abajo, El día que me quieras.

Ricardo Tanturi con A. Castillo: Así se baila el tango, Noches del Colón, Muñeca brava, Canción de rango; con **E. Camargo:** Domingo a la noche, Calor de hogar.

O. Maderna: Concierto en la Luna, **Carlos Dante:** Ave de paso, **Francini-Pontier:** Tangüera, **Rosita Quiroga:** De mi barrio D, **Federico:** Saludos, **A. Magaldi:** Consejo de oro, **A. Gobbi:** Orlando Goñi, **A. Morán:** El abrojo, **E. Dumas:** Nunca tuvo novio, **J. De Caro:** Amurado, **H. Salgán:** Boedo, **M. Montero:** Ventanita de arrabal, **A. Piazzolla:** Adiós, Nonino H, del Carril; ¡Chorra! **Julio Sosa:** Viejo smoking, **L. Lamarque:** Caminito.

Pídale hoy mismo enviando el cupón

AL DORSO, OTRO INTERESANTE OFRECIMIENTO DE SELECCIONES