

CORREO ARGENTINO (B) FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938
TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209
CÓDIGO POSTAL

auto club

Año XX - N° 175 - Octubre 1981 - \$ 12.000.-

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Cómida a venta



Número Aniversario
20 años de
AUTOCLUB

Seguro que usted gana con el fórmula 1 de los seguros



PUBLICIDAD ACA

Lo que vale, sobresale. Y así como hay una máxima categoría —Fórmula 1— en automovilismo deportivo, también hay un seguro de automotores cuyas ventajas lo consagran. Por estas terminantes razones:

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

El ACA facilita su moderada tarifa en cuotas, en cómodos plazos. Verifique y compare. Su seguro puede ser: **Contra todo riesgo, SIN FRANQUICIA**, con cláusula de ajuste automático. O con franquicia.

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



ACA

* Seguro de automotores



Automóvil Club Argentino + servicios

* Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.

Asómese a nuestras Vidrieras!!!

4.000 m² • 9 Plantas Exposición de Ventas



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

**BALNEARIOS - COMPLEJO TURISTICO
PUNTA MOGOTES - MAR DEL PLATA
RESERVAS Tel.: 41-5369; 42-6640 y 44-8119**

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

...y también la primera red de autocampings del país.



**PROVEEDURIA
DEPORTIVA®**

CALLAO 666

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

VISITENOS !!!



DIRECTOR
Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

COMISION ASESORA
Dr. BALTASAR
MARTINEZ BRIONES

Vicepresidente 1° de la
C.D. del ACA
LINO PALACIO

FRANCISCO A. RIZZUTO
JUAN E. EZCURRA
JUAN C. PEÑA

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

COMISION FINANCIERA
Capitán de navío (R.E.)
JORGE A. LEDESMA

Vicepresidente 2° de la
C.D. del ACA

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

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

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

CARLOS J. CODAZZI
JEFE DE REDACCION

EDUARDO PALACIOS VIDELA
SECRETARIO DE REDACCION

MANUEL DIAZ GUERRA
REDACCION

RICARDO ARCUCCI
ADOLFO GARCIA SAEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
NICOLAS SANTIAGO STANCICH
JORGE ACUÑA

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI
ADMINISTRADOR

CARLOS GARCIA VAZQUEZ
PRODUCCION PUBLICITARIA
DANIEL A. ALVAREZ
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO FOTOS DE:
Antonio Moreno, Ricardo Alonso, Norberto Ranelli, Federico B. Kirbus, Ag. Fotográfica Integral, Roberto Janz y Marta B. de Maltoni

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1425), Capital Federal, TEL. 801-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 108.179. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA Y AL CENTRO DE INFORMACIONES DE PUBLICIDAD. — La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

Tirada de esta edición:
570.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 12.000.-

SUMARIO

OCTUBRE '81

N° 115

NOS ESCRIBEN 6

Técnica del automóvil. El encendido electrónico sin platinos, por Jorge Gualtieri 10

20 años de Autoclub. Cómo nació y creció nuestra revista 14

Manuel Goldstraj. Autoclub en acción 20

Automóviles. Historia en dos décadas 22

Caminos. Qué pasó en veinte años ... 27

AUTOCLUB INFORMA 32

Círculo Militar. Un siglo de fecunda acción 33

Microfilmación. El arte de reducir para poder seguir creciendo 36

AQUI NOSOTRAS, por Trixi 38

El valle de Pismanta. Termas y folklore, por Roberto Janz 42

Aves del camino. El placer de conocer, por Tito Narosky 46

Forjadores de la Patria. La historia hecha canción 49

Por tierras de América. Aruba, una ínsula en el Caribe, por M.D.G. 50

El Cairo. El esplendor de una civilización única, por Marta B. de Maltoni 54

LETRA NUEVA 59

NOTICIERO ACA 60

EDUCACION VIAL. Una señal que se multiplica 66

PORTADA

Con esta entrega, Autoclub alcanza su edición número 115 y cumple veinte años en el periodismo nacional, años pródigos en acontecimientos, los más importantes de los cuales quedaron reflejados en sus páginas. También sus tapas, por supuesto, resumen los afanes periodísticos de dos décadas al servicio de los socios del ACA.



VEINTE AÑOS



22



42

La presente edición de *AUTOCLUB* está marcando un hito representativo en la vida de nuestra Entidad: los primeros veinte años de la presencia continuada de la revista en el quehacer periodístico nacional. Sin restar importancia al hecho cronológico —de por sí gratificante— creemos que él adquiere su verdadero significado a través de su contenido y de sus cabales proyecciones. Por eso, la oportunidad es favorable para formular algunas reflexiones útiles sobre la razón de ser que las autoridades del Automóvil Club Argentino asignamos —desde su número liminar— a este órgano de difusión, así como también sobre su cometido en estas décadas.

Una institución como la nuestra, con la fortuna de nuclear a cientos de miles de asociados, debió plantearse la necesidad imperiosa de contar con un medio de comunicación idóneo para mantener informada a la nutrida masa de adherentes. La actividad societaria en general, las obras y servicios que palmo a palmo habrían de irse expandiendo y multiplicando, la filosofía y los principios rectores que inspiran la acción institucional, son factores que debían llegar a conocimiento de los asociados en cuanto destinatarios naturales de toda esa labor, y en cuanto miembros activos y partícipes de la misma. Si hace veinte años vislumbramos claramente dicha necesidad, y optamos por una publicación periodística, también fue —entre otras razones de orden práctico— porque el sistema epistolar con permanencia y regularidad similares, no sólo hubiera resultado —como es obvio— notoriamente más limitado en sus posibilidades, sino también más oneroso en medida considerable.

Con ser importante este primer objetivo, en él no queda agotado el propósito que impulsó la creación de *AUTOCLUB* y la misión que para ella habíamos concebido. Nuestro órgano oficial sería, también, un instrumento coadyuvante para el mejor conocimiento y la integración de todas las regiones de nuestra Argentina o, como otras veces hemos dicho, un aporte para la "ampliación del mapa turístico del país", en consonancia con los grandes valores que éste aquilata en cada uno de sus extremos y latitudes. Un propósito claro para este Automóvil Club: el mismo que persigue con sus obras y servicios a lo largo y a lo ancho del territorio nacional, incluyendo numerosos puntos de frontera en los que se

hace presente con espíritu de fomento y como factor dinámico de progreso. En el orden internacional, la revista ha dado especial prioridad al conocimiento recíproco con las naciones hermanas de esta parte del continente, y actuado como vehículo de difusión de nuestra Argentina en el mundo entero, a través de las representaciones diplomáticas nacionales y extranjeras y de las entidades hermanas del exterior, las cuales reciben regularmente las ediciones bimestrales.

En estos veinte años que ahora cumplimos, hemos querido satisfacer una inquietud que en reiteradas oportunidades nos hicieron llegar numerosos asociados, organizaciones públicas y privadas, bibliotecas y escuelas que utilizan la colección de nuestra revista como fuente de consulta: la edición de un índice general que facilitara la búsqueda y localización del material publicado. Este elemento, al tiempo de cubrir la ya señalada finalidad de orden práctico, también configura una muestra panorámica y detallada del camino andado en estas dos décadas, como asimismo, del rumbo y de los principios que orientaron esa trayectoria. Dicho índice —que contiene el temario de los números 1 a 115 de la revista— está a disposición de los socios interesados, quienes podrán solicitarlo por escrito a la Administración de *AUTOCLUB* a fin de recibirlo sin cargo a vuelta de correo, gratuidad que habrá de mantenerse hasta el agotamiento de la actual impresión. La circunstancia es propicia para hacer llegar nuestro saludo a todos los medios periodísticos nacionales, cuya labor conjunta representa un aporte claro y sostenido al progreso general, y cuya jerarquía y responsabilidad constituyen un indudable motivo de orgullo. No podríamos cerrar estas líneas sin un expreso reconocimiento a todos nuestros consocios, cuya adhesión y solidaridad han hecho posible la continuada labor de nuestra Institución, y su proyección al rango prominente que hoy ocupa en el concierto de entidades hermanas y en las organizaciones madres del automovillismo y el turismo mundiales. En su vigésimo aniversario, hemos querido utilizar una vez más a *AUTOCLUB* como vehículo de nuestro agradecimiento, y como testimonio de nuestra renovada fe en el trabajo creador en beneficio de nuestros afiliados y del país todo.

Nos Escriben

● SERVICIO DE AVIACION

Señor Director:

El día 5 de junio del corriente año, residiendo temporariamente con mi esposa en *Pinamar*, ella debió ser internada de urgencia en la unidad sanitaria local. La extrema gravedad de su estado hacía imprescindible el inmediato traslado a un centro de terapia intensiva de esta capital. Enseguida comuniqué la situación a mi hijo, médico, que se hallaba en el *Hospital de San Miguel*, a las 9.30. Luego de vanos intentos para conseguir un avión ambulancia, recordó la existencia de este servicio en el *Automóvil Club Argentino*. En contacto telefónico con el señor *Aníbal Acosta*, le expuso nuestro angustioso problema. Pocos minutos después le comunicaba que un avión ambulancia estaba listo en *Don Torcuato* para decolar hasta *Villa Gesell* y que lo harían apenas él llegara. Al preguntarle qué requisitos debía llenar, le respondió que por el momento pensara tan sólo en la salud de su señora madre.

Ya en el aeropuerto, volvió a preguntar al comandante del avión si debía anticipar algún pago o firmar algún compromiso, recibiendo idéntica respuesta.

Desde *Villa Gesell*, mi esposa fue trasladada a esta capital, acompañada por mi hijo y por mí, llegando a *Don Torcuato* a las 15, luego de un vuelo en condiciones atmosféricas muy desfavorables.

Lamentablemente, Nuestro Señor dispuso que el desenlace no fuese el ansiado por nosotros. Ahora, en el penoso momento que estamos viviendo, no podemos ni debemos olvidar las cosas que también nos conmueven, como la tan eficiente forma, hasta en sus más mínimos detalles, con que se desarrollaron todas las actividades que giraron alrededor de este episodio, donde todo se cumplió con matemática precisión y sencillez. Pero además de esta magnífica organización que nos enorgullece como socios y como argentinos, sentimos el ineludible deber de destacar públicamente nuestro agradecimiento por la calidez humana

puesta de manifiesto por el señor *Aníbal Acosta* y los tripulantes del avión, señores *Abelardo Dubourg*, *Raúl Stella* y *Oscar Molina*.

Angel E. Peluffo
S. Vitalicio N° 7124
Guillermo Peluffo
S. Plenario N° 702.118/7

los anima en favor de la Institución y de los asociados.

Vicente J. Ghigliotto
S.P. N° 307.118
La Plata (Prov. de Buenos Aires)

● RADIOOPERADORES DEL ACA

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted solicitándole quiera publicar en la prestigiosa revista de su dirección este hecho que me ocurriera al regresar de *Punta del Este* durante el verano último, pues mediante esta carta quiero destacar la encomiable labor que presta el personal del *Automóvil Club Argentino*. Al detenernos en la aduana de *Gualeguaychú*, tras cruzar el puente internacional *General San Martín* para realizar los trámites de rigor, noté que el motor de mi automóvil estaba muy recalentado, por lo que se hacía necesario perder el menor tiempo posible. Apurado como estaba, olvidé en el despacho de inmigraciones el documento de identidad de mi esposa y el mío, hecho que advertí sólo cuando ya estaba de regreso en mi domicilio. Después de un tiempo de incertidumbre, acudí a la *Filial local del Automóvil Club Argentino*. Tras exponer mi caso, me pusieron en contacto con el radioperador, quien inmediatamente se comunicó con *Paraná* y el de ahí con *Gualeguaychú*, cuyo delegado inició las gestiones correspondientes. Al día siguiente me informaron que los documentos efectivamente habían quedado olvidados en la aduana, pero que en ese momento ya obraban en poder del jefe de la *Filial Gualeguaychú*, quien los despacharía por correo a mi domicilio. A los dos días ya los habíamos recibido.

Considero un acto de justicia destacar la valiosa colaboración prestada por la red de radioperadores del ACA, así como también la del señor jefe de la *Filial litoraleña*, quienes ponen de relieve el alto grado de solidaridad que

● CONMOVIDO AGRADECIMIENTO

Señor Director:

Con motivo del fallecimiento de mi esposo, *Angel Norberto Andrés Leira Fernández*, solicité de la sección *Seguros de Vida*, del ACA, el pago del importe de la póliza N° 14.295, que mi esposo había suscripto por su intermedio en el año 1955. Me siento obligada a expresar a usted la excelente atención y celeridad con que ha actuado la sección *Seguros de Vida*, permitiendo que en un breve plazo me fuera abonado el importe en la *Caja Nacional de Ahorro y Seguro*, delegación *Resistencia*.

Aunque ya me he dirigido al jefe de esa sección para agradecer su rápida intervención, quiero expresar por medio de la revista mi agradecimiento, y unirme a la legión de socios de nuestra *Entidad*, que valoran la eficiencia de sus servicios. Mi esposo ingresó a esa prestigiosa institución en marzo de 1939 y en la actualidad revistaba como socio vitalicio N° 11.495, habiendo recibido en el transcurso de estos años la más cordial atención en todos los puestos y delegaciones de los distintos puntos del país. En cuanto a la delegación de *Resistencia*, situada en Avda. 9 de Julio y Avda. Italia, ha sido siempre una casa de amigos y amables personas dispuestas a atender con deferencia y muestras de aprecio. Es ésta una oportunidad para expresar mi agradecimiento en nombre de mis familiares y en el mío propio, y como integrante de la comunidad, felicito al señor presidente del ACA y a los demás miembros integrantes del cuerpo directivo por los magníficos resultados de una institución a la que dedican sus desvelos.

Catalina T. de Leira
Avda. Italia N° 220
Resistencia (Prov. del Chaco)

Piense fuerte.
Piense Ford.

Un nuevo diseño
de líneas
elegantes

y aerodinámicas.

Sumado a la fortaleza
consagrada por la marca Ford
a través del tiempo. Para lograr
una eficiencia acorde con las
exigencias del mercado
argentino.

Nuevas pickups Ford argentinas.

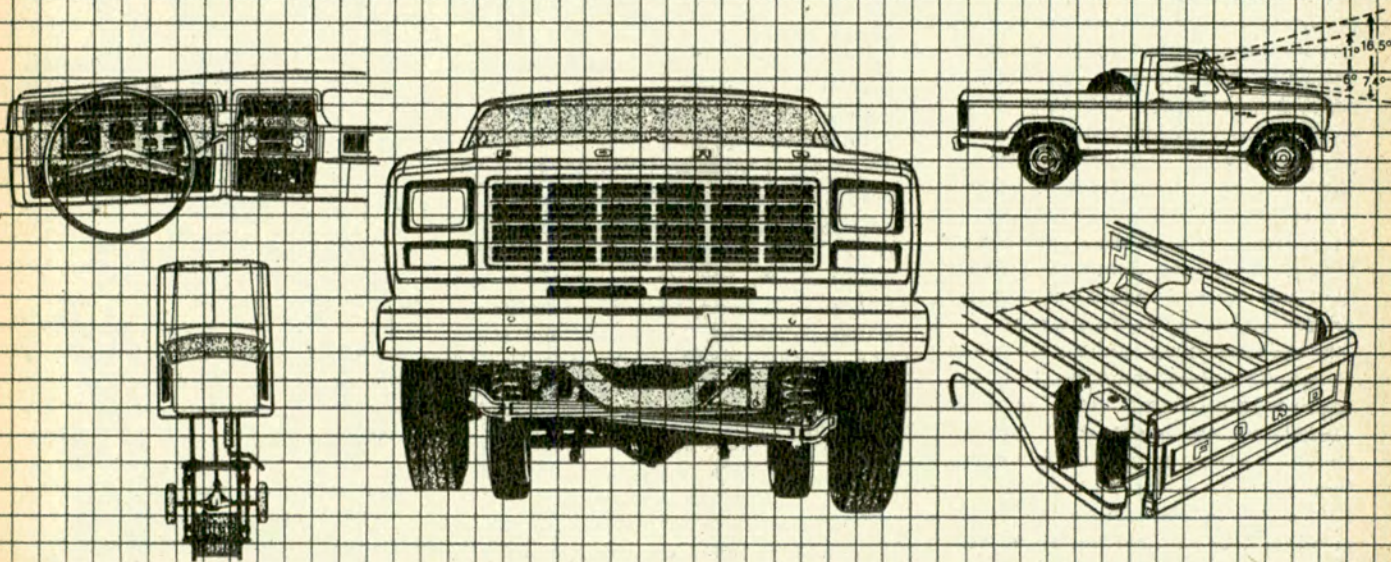
Ahora en tres modelos. Para
cubrir todas las necesidades:
F-100, F-150 y F-250.

Con todo lo nuevo que usted
quería:

- Ahorro de un 14% en el consumo de combustible.
- Paragolpes trasero reforzado, que incluye estribo para facilitar el acceso a la caja, y cavidad especial para enganche de remolques o trailers.
- Nueva ubicación del tanque de nafta, fuera de la cabina, que libera espacio extra detrás del asiento.
- Puerta trasera desmontable, que facilita la carga y descarga.
- Cubiertas radiales estándar en la F-100 liviana.
- Luces halógenas.

- Mejor frenado por su tambor de servofreno más grande.
- Chapa de doble pared en la caja, que aumenta su durabilidad y fortaleza y evita marcas causadas por el manipuleo de la carga.
- Amortiguadores hidráulicos en las cuatro ruedas.
- Y, como siempre, su exclusivo doble eje delantero Twin-I-Beam. Sí. Así son las nuevas pickups Ford. La línea de pickups más completa del país.

Diseño + Fortaleza + Eficiencia.



Nuevas pickups Ford.



PICKUPS FORD F-100, F-150 Y F-250



Nos Escriben

● EL ROMANCE DE MINA CLAVERO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a una carta publicada en el número 112 de *AUTOCLUB*, relacionada con la toponimia de *Mina Clavero*. Coincido con las aseveraciones sobre las bellezas de esta zona serrana que es un paraíso para el turista. Pero el tema que me ocupa es otro. La señora remitente de la carta publicada en la revista asegura que el nombre primitivo de la actual *Mina Clavero* (y de uno de sus ríos) era *Milac Nairra*. Lamento disentir. El nombre era parecido y designó a un príncipe incaico: *Milacnavira*. Este personaje de leyenda (aunque bien puede haber sido real), en una verdadera y conmovedora epopeya, huyó desde *Cuzco*, donde era músico, junto con varias personas más y con la princesa *Panaholva*. *Malacnavira* ("Hacedor de agua turbia") amaba a *Panaholva* ("Busto hermoso") y fugaron para unir sus vidas, llegando hasta la zona de la actual *Córdoba*. La historia es muy larga y conmovedora. Muchos nombres de poblaciones cordobesas actuales provienen de los personajes de la comitiva, entre ellos *Chuto* (luego *Soto*), *Chancane* (hoy *Chancaní*), *Pocho*, *La Cocha*, *Alautinam*, *Atamisque* ("Arbol dulce"), *Copina*, *Luyaba*, *Nono*, *Achala*, *Yacanto*, etcétera. No quiero fatigar a los lectores con la relación de todo el poema de estos amores. Las lágrimas de *Milacnavira* y de *Panaholva* formaron los ríos *Clavero* y *Panaholva*, que se junta en *Los Sauces*. De *Milacnavira* derivó *Mina Clavero*. Otra explicación no hay. Se transforman la *i* y la *a* en *e* y *o*, respectivamente, y tenemos el nombre actual. Hay también un traidor en la leyenda: *Quilcas*. La muerte de *Panaholva* es sumamente conmovedora, pues llega a ser precursora de la *Difunta Correa*, tradición tan arraigada en vastas zonas de nuestro país. Vale la pena leer toda la epopeya, que encierra seguramente no poco de cierto bajo el velo épico. La escribió el *Inca Hoguso*.

Luis García del Soto
Av. Independencia 1984 - 3° B
Capital Federal

● GENEROSA ACTITUD

Señor Director:

El domingo 12 de julio ppdo., cuando volvíamos tras un día de pesca en la laguna *Cochicó*, vecina a la localidad de *Guaminí* (me acompañaban mi mujer y mis cuatro hijos), faltando 60 kilómetros para la localidad de *Bolívar*, se rompió la cruceta del cardán de nuestro automóvil y, por consiguiente, quedamos a la vera del camino siendo las 23. Por los buenos servicios de un vecino de la zona, nos pusimos en contacto con el ACA de la localidad de *Bolívar*, y, felizmente, a pesar de la distancia y de la hora avanzada de la noche, recibimos el auxilio mecánico. Apreciamos durante el traslado la amabilidad del chofer del auxilio y, ya en la estación, la solicitud y eficiencia de todo el personal. Nuestro automóvil fue arreglado, pero al momento de abonar el servicio, advertí la falta de dinero suficiente. Conversado el tema con el concesionario, se le encontró una rápida y satisfactoria solución, evitándonos a mi familia y a mí un mal momento. Quiero que publiquen en la revista esta carta de agradecimiento a la firma concesionaria y a la totalidad del personal de dicha estación, ya que su amable y generosa actitud honra a quien la realiza y a quien la recibe.

Horacio A. Ferrari
S.P. N° 390.780/7

● PRENDA VIAJERA

Señor Director:

Frecuentemente he leído en las páginas de su revista cartas en las que los socios del ACA hacen llegar sus felicitaciones y destacan la esmerada atención de funcionarios y empleados del Club, que, además de cumplir con sus obligaciones, procuran solucionar cualquier problema de los viajeros. Tal es el caso del encargado de la hostería *Cafayate*, en la provincia de *Salta*. En oportunidad de un viaje que hice acompañado con familiares por esa hermosa provincia, me alojé en la referida hostería entre los días 2 y 3 de setiembre. Allí tuvimos oportunidad de

gozar de las bellezas del lugar, de la exquisita atención de todo el personal y de las modernas instalaciones para que nuestra estadía fuese realmente feliz. No obstante, cuando continuamos viaje y nos detuvimos en *Río Hondo*, notamos que habíamos olvidado allí una prenda, la que días más tarde y sin que mediara reclamo alguno por nuestra parte, recibíamos por encomienda, con una nota del encargado.

Este gesto que destaco enaltece al Club y nos hace renovar la fe en las personas que en él trabajan día a día.

Joaquín C. Bermejo
S.P. N° 233.587/1

● TERMOSTATO

Señor Director:

Por la presente deseo felicitar a la revista *AUTOCLUB* y al colaborador *Jorge Gualtieri*, por su esclarecedor y completo artículo sobre el funcionamiento del termostato en el motor del automóvil (N° 113, del mes de junio), en especial por sostener y fundamentar su rechazo con respecto a la nefasta costumbre de algunos "técnicos" de retirar el termostato, achacándole casi siempre problemas de recalentamiento ajenos al mismo.

Atilio Krenn
General Roca 3559
(1602) Florida (Prov. de Buenos Aires)

● DESLUMBRANTE BELLEZA

Señor Director:

El Automóvil Club Argentino me ha brindado la oportunidad de conocer y admirar las incomparables bellezas naturales que encierran las regiones del Sur de nuestro país. Considero un deber ineludible, hacer llegar mi agradecimiento por las inolvidables experiencias vividas.

Formé parte de un grupo que partió hacia el Sur en una excursión programada y fiscalizada por el ACA.

Realmente puedo decir que se trató de un viaje organizado y sin la menor pérdida de tiempo, cuidando hasta el más ínfimo de los detalles. El itinerario trazado contempla todas las bellezas inigualables de la zona Sur de nuestro país. A todo ello se agregó la eficaz atención hotelera y una acertada conducción a cargo del señor *Marcelo Bravo*, quien a su natural don de gentes y simpatía, agrega un profundo conocimiento de la región. Solo me resta agregar que como provinciano que soy, único que en tal condición integraba el grupo de turistas, desearía poder transmitir a través de estas líneas a todos mis comprovincianos la admirable vivencia experimentada en el marco de una excelente organización.

Mario Felipe Temporelli
S.P. N° 530.484/6
Maipú 979
Rosario (Prov. de Santa Fe)

● ESQUEL, SU NOMBRE

Señor Director:

Ante todo quiero felicitar a los autores de "Itinerarios Patagónicos", por su trabajo en la revista *AUTOCLUB*. del mes de febrero de 1981, titulado *Esquel, pórtico de la cordillera chubutense*, que aparece en las páginas catorce y siguientes. Pero como profundo conocedor de lugar y de su historia, quiero aclarar que "Esquel" o "Esgel" significa abrojo y "Esquel Kalke", quiere decir abrojal o lugar donde hay abrojos, como lo indica el señor *Casamiquela* en una esclarecedora publicación del diario *Esquel*, del 28 de mayo de 1954, cuya fotocopia adjunto.

También quiero aclarar que el lugar ordenado para el trazado del pueblo en el paraje *Esquel* fue: "La pampa de los abrojos" o sea "Pampa Esquel", arroyo y laguna homónimos, que hoy ocupa la pista de aterrizaje. Considerándolo inhóspito, se suspendió la ejecución de la mensura hasta 1904-1905, resolviéndolo hacerlo finalmente en *Ensanche Colonia 16 de Octubre* (hoy

Comodoro Rivadavia y Esquel). En cuanto a la fecha de la creación de Juzgado de Paz y de la Escuela Primaria mencionados en la nota, se refiere a *Colonia 16 de Octubre* y no a *Esquel*.

La mensura y la línea telegráfica motivaron a don *Medardo Morelli* a trasladar, el 25 de febrero de 1906, la primera oficina nacional —*Correos y Telégrafos*— al lugar reservado para los edificios públicos en el nuevo pueblo, desde *Río Corintos*, donde había

funcionado desde el 26 de marzo de 1903, en una casilla cedida por el entonces comisario de policía don *Eduardo Humphreys*.

Por último, quiero aclarar que el abrojo mencionado anteriormente pertenece a la especie "abrojo grande" (*Xanthlum Cavanilles*) que, según testimonios, abundaba en el lugar.

Ernesto Humphreys
Defensa 784, piso 1°
Capital Federal

La responsabilidad de ser los primeros.

En 1831 Charles Goodyear -un inquieto investigador- señaló nuevos rumbos con sus descubrimientos sobre las propiedades industriales del caucho. Años más tarde nació, con su nombre y con su espíritu, una fábrica de neumáticos. En nuestro país, ese nombre se conoció ya con los primeros automóviles; y después de abrir sus oficinas comerciales en 1915, Goodyear inauguró la primera fábrica de neumáticos argentinos en enero de 1931.

Desde entonces, Goodyear lleva producidas más cubiertas y cámaras que ninguna otra empresa de neumáticos del país. Producción que -junto con millones de metros de cintas transportadoras y elevadoras, con millones de correas en V y de mangueras para la industria- viene contribuyendo al desarrollo nacional, brindando, hoy como ayer, la más alta calidad.

Goodyear: siempre adelante.
Con la responsabilidad de ser los primeros

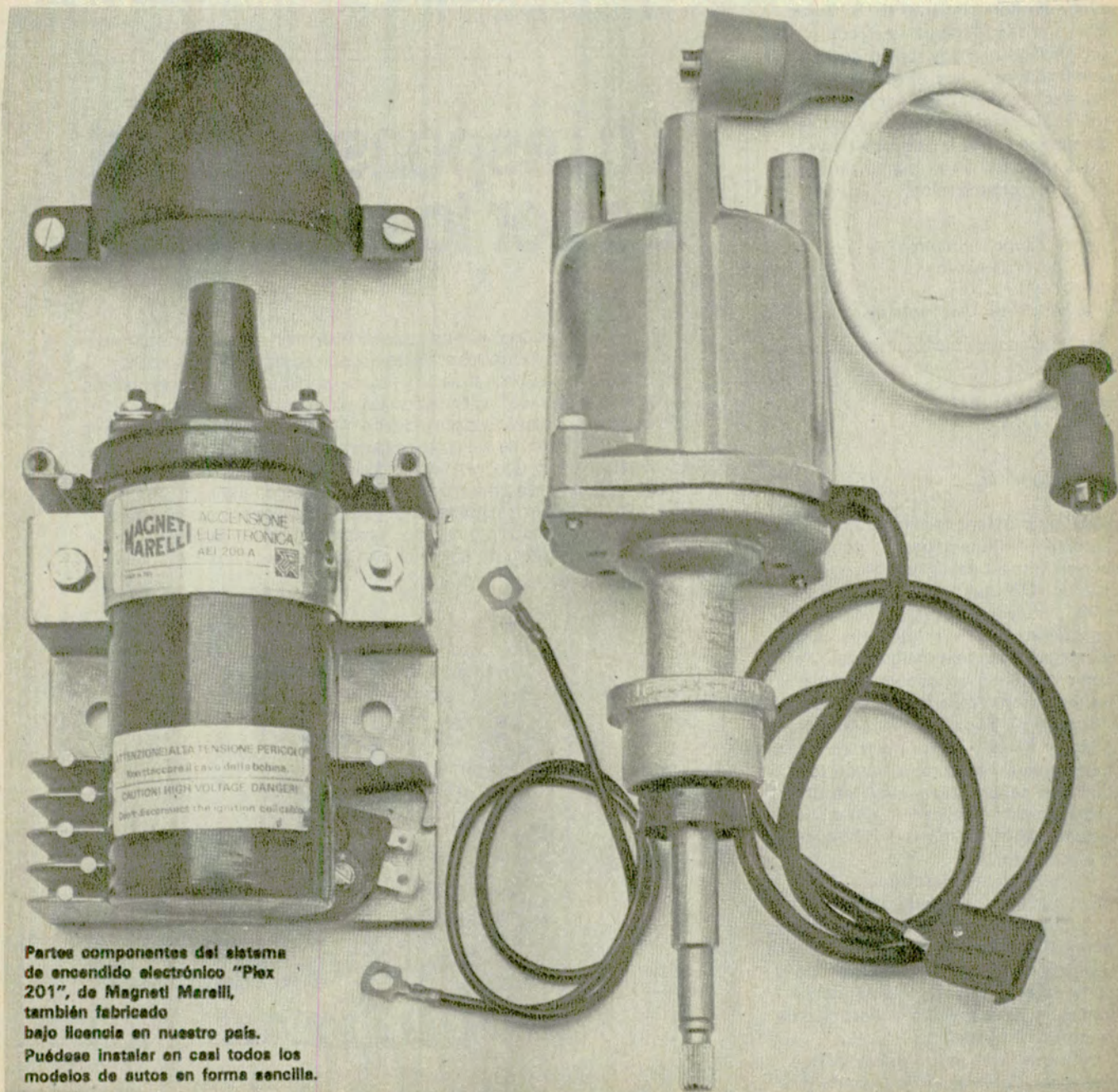


GOODYEAR

EL ENCENDIDO ELECT

Por Jorge Gualtieri

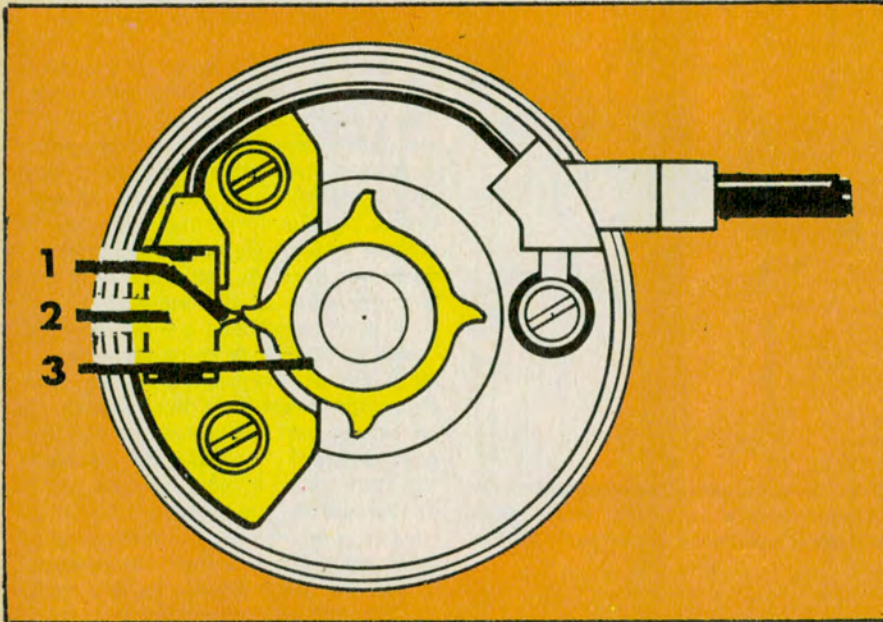
Para superar deficiencias inherentes al sistema de encendido tradicional, las cuales se producen especialmente cuando el motor gira a altas revoluciones, se han ideado sistemas electrónicos transistorizados que eliminan



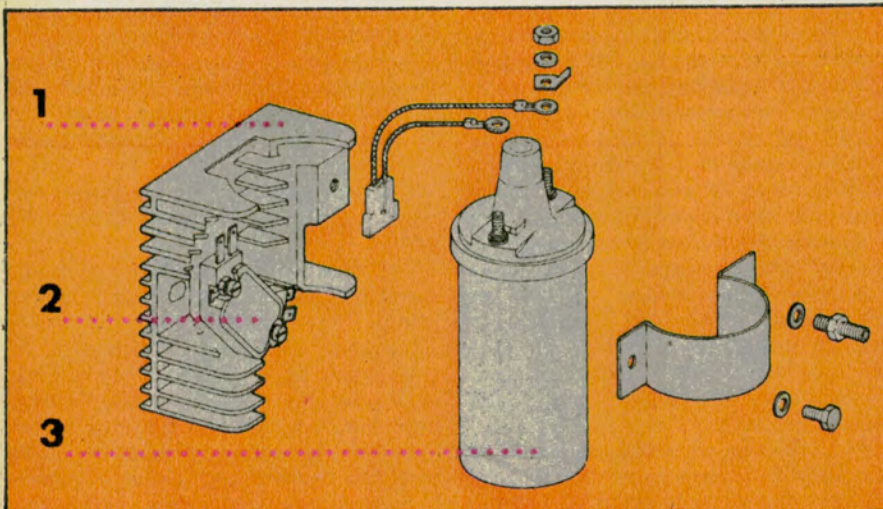
Partes componentes del sistema de encendido electrónico "Plex 201", de Magneti Marelli, también fabricado bajo licencia en nuestro país. Púedese instalar en casi todos los modelos de autos en forma sencilla.

RÓNICO SIN PLATINOS

el uso de los platinos, con notorias ventajas para la performance del auto. Aunque todavía la mayoría de los modelos producidos en el país carecen de este tipo de encendido, el automovilista interesado puede hacerlo colocar en el suyo.



Un generador electromagnético, compuesto por el reluctor (3), la bobina (2) y la pieza polar (1), reemplaza a los clásicos platinos y se encarga del disparo de la chispa mediante impulsos que envía al módulo electrónico.



El conjunto formado por el soporte aletado (1), el módulo electrónico de circuitos integrados (2) y la bobina de alta tensión (3).

LA FUNCION del sistema de encendido en los autos es la de producir, en el momento oportuno, chispas eléctricas en las bujías, de suficiente intensidad y duración como para inflamar eficientemente la mezcla de aire y combustible en los cilindros del motor. Se desarrolla entonces la carrera motriz de los pistones y el motor funciona cumpliendo su ciclo de trabajo.

La operación de los sistemas tradicionales está basada en el empleo de un interruptor accionado por medios mecánicos, cuyos contactos reciben el nombre de "platinos". Cada vez que son se-

WELLS

PROVEEDURIA DE FABRICA
TEMPORADA

PRIMAVERA-VERANO

Vaquero indigo	desde: \$ 97.000.-
Trajes verano	desde: \$ 699.000.-
Sacos sport	desde: \$ 499.000.-
Pantalones verano	desde: \$ 189.900.-
Telas verano	desde: \$ 5.900.- P/m.
Polleras de verano	desde: \$ 39.000.-
Vestidos verano	desde: \$ 69.000.-
Blazérs	desde: \$ 190.000.-
Blusas	desde: \$ 29.000.-

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

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

Calle 30 (Infanta Isabel) N° 3552
San Martín

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

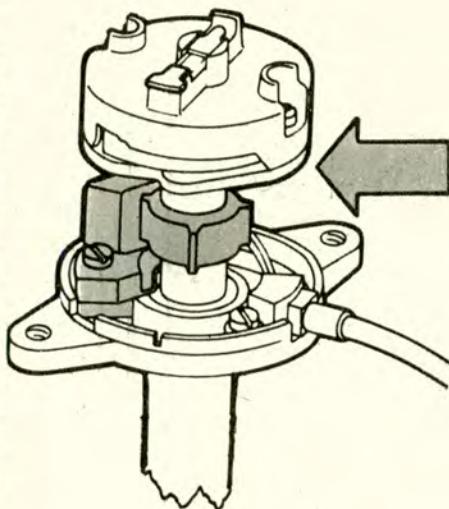
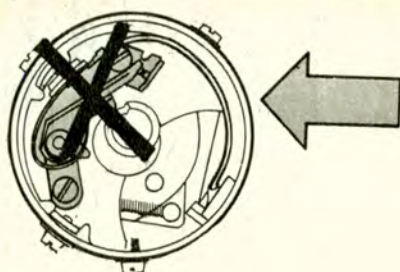
parados por la leva del distribuidor, se interrumpe el paso de corriente por el arrollamiento primario de la bobina de encendido, decrece el campo magnético creado y se induce en el arrollamiento secundario la corriente de alto voltaje que es distribuida a las distintas bujías, para que salte entre sus electrodos la chispa eléctrica. *Las limitaciones mecánicas y eléctricas de los platinos impiden que en los motores actuales de altas revoluciones y relación de compresión salten entre los electrodos chispas intensas en las condiciones severas de alto régimen, originándose fallas y pérdidas de potencia.*

Las restricciones mecánicas impuestas a los platinos se deben a que su período de cierre disminuye apreciablemente a altas RPM. Mientras los contactos están cerrados fluye corriente por el devanado primario de la bobina, creándose el campo magnético de inducción. Cuanto más potente es este campo mayor será la intensidad de las chispas en las bujías. Sin embargo, cuando el motor gira a elevadas RPM, el brazo móvil de los platinos tiende, por inercia, luego de su apertura por la leva, a conservar esa posición (la llamada acción de "flotación" o "rebote" de los platinos), lo que provoca su corto período de cierre, no lográndose crear en la bobina un potente campo magnético. Se debe tener en cuenta, además, la fracción de tiempo sorprendentemente breve durante la cual circula corriente por el arrollamiento primario. Por ejemplo, diremos que en un motor de seis cilindros que gire a 5.000 RPM, se producen en un segundo 250 aperturas y cierres de los platinos. A medida que aumentan las RPM, el voltaje entregado por la bobina decrece y cuando se llega, por ejemplo, a las 5.000 RPM, el voltaje disponible es de sólo el 40 por ciento con relación al entregado a 1.000 RPM. *Soluciones tales como el doble juego de platinos y la instalación de una bobina de encendido por cilindro no permiten tampoco llegar a una situación ideal.*

La otra limitación de los platinos, la eléctrica, se debe a que *no puede circular por ellos corriente de alta intensidad, la que formaría un campo magnético potente en la bobina. Las corrientes intensas tienden a quemarlos*, debido a los efectos del arco eléctrico que salta cada vez que se separan, a pesar de la acción del condensador, que lo absorbe en parte. *Las limitaciones expuestas a la operación de los platinos afectan, en condiciones severas de marcha, al sistema de encendido del motor.*

● LA AYUDA DE LA ELECTRONICA

Para subsanar los inconvenientes ex-



Disposición del generador electromagnético de impulsos en el distribuidor, en reemplazo del juego de platinos y condensador (arriba).

puestos, son ya muchos los fabricantes de automóviles que instalan en sus modelos *sistemas de encendido transistorizados y que no disponen de platinos.* Dentro del distribuidor, un pequeño generador de impulsos eléctricos reemplaza a la leva y platinos. *El transistor es un diminuto componente electrónico que cumple idéntica función que los platinos, es decir, conmuta la corriente en el circuito primario del sistema, pero con ausencia de movimientos mecánicos.* Los diagramas y sus textos nos permitirán conocer el funcionamiento del conjunto.

Fabricantes de equipo eléctrico de gran renombre también ofrecen *sistemas de encendido electrónico sin platinos para su posterior instalación en automóviles que traen de fábrica un sistema convencional.*

El sistema de encendido de alta energía PLEX 201 de Magneti Marelli, por ejemplo, fabricado también en nuestro país bajo licencia por la firma GAREF, es uno de los exponentes más avanzados en la materia. Está compuesto por un

distribuidor con generador de impulsos y el avanzadísimo grupo bobina de encendido especial y módulo electrónico de microcircuitos integrados montados sobre un soporte de cerámica. Un soporte metálico (aleación de aluminio), provisto con aletas, se encarga de disipar a la atmósfera el calor excesivo. *La diferencia esencial de estos sistemas con relación a los tradicionales es la eliminación de los platinos y la garantía de energía constante al variar el régimen del motor y la tensión de la batería.*

● VENTAJAS QUE PROPORCIONA EL ENCENDIDO ELECTRONICO

—Se aumenta la potencia y aceleración. Al no existir limitaciones mecánicas, y debido a la rapidez de acción de los transistores, se prolonga el período durante el cual la corriente crea un campo magnético en la bobina, el que aumenta significativamente. Entonces, las chispas en las bujías son más potentes y de mayor duración, resultando eficiente la combustión de la mezcla.

—Lo expuesto hace que disminuya en forma apreciable la caída de voltaje en las bujías al incrementarse la velocidad del motor. Sus valores de alta tensión se conservan casi constantes, y aun después de las 6.000 RPM son elevados.

—Para reforzar aún más el campo magnético, se puede hacer circular corrientes primarias de alta intensidad sin inconvenientes para los transistores.

—El proceso mejorado de la combustión disminuye la proporción de contaminantes emitidos.

—Aumenta la duración de las bujías y se puede ampliar la luz entre electrodos para quemar mejor la mezcla.

—Eliminados los platinos, no varía por desajustes el ángulo de rotación del impulsor durante el cual se forma el campo magnético en la bobina, conservándose la puesta a punto y sincronización.

—Se elimina también el condensador y sus posibles fallas.

—No es necesario efectuar ajustes periódicos y el mantenimiento se simplifica.

—El motor puede arrancar a muy bajas temperaturas sin el menor inconveniente.

En otros sistemas, el disparo de la chispa, esto es, la generación de la diminuta señal de voltaje en el distribuidor, que, adecuadamente amplificada y sincronizada, controla la corriente de la bobina para producir la chispa en el instante oportuno, se logra mediante dispositivos fotoeléctricos y conmutadores de efecto Hall, entre otros refinamientos del encendido electrónico. ●

Invierta al 12 diario.



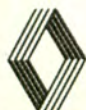
R. De Luca S.A

Invierta en la Argentina al 12 diario.
Sí, con el Renault 12 su dinero le rinde diariamente y a largo plazo.
Porque usted compró un auto no tallerista, con bajo consumo y mantenimiento.

Un auto de performance y dureza probadas en calles, rutas, Rallies.
Un auto cómodo. De líneas atractivas.

Con todas las opciones en su gama: 12 TL, 12 TS, el nuevo GTL, la Break.
Y todo con un valor de reventa que mantiene actualizada su inversión.
No compre un auto, invierta en un Renault 12.

Hágalo por su interés.



SUPERARSE ES RENAULT

RENAULT 12

El auto de mi país.

Téngalo también por el Plan de Ahorro Previo Rombo 80, de Asorte S.A. de ahorro para fines determinados.

CÓMO NACIÓ Y CRECIÓ

TODO comenzó hace exactamente dos décadas, un 9 de octubre de 1961. Fue un lluvioso día lunes. La intensa caída de agua fue recibida con alegría, porque en amplias regiones del país existía una prolongada sequía. Los argentinos, al abrir sus diarios, tomaron conocimiento de que el Presidente de la República dirigiría esa noche un mensaje por radio y televisión para dar los detalles de su reciente visita a EE.UU. y de su entrevista con el presidente de dicha nación, el gran estadista, más tarde asesinado: *John F. Kennedy*. Los resultados de los acontecimientos deportivos del domingo acaparaban los titulares: Boca Juniors había caído derrotado en "La Bombonera" por 3 a 1 frente a Argentinos Juniors en un accidentado partido que culminó en un tumultuoso final, matizado con intervención policial y gases lacrimógenos. Rácing, el puntero de la tabla (y más tarde triunfador del Campeonato de ese año 1961), se había impuesto a Estudiantes de la Plata por 2 a 1. La recaudación general de todos los partidos sumó la cantidad de 3.620.143 pesos moneda nacional, cuando un buen traje de hombre costaba 2.790 pesos de igual moneda.

Los diarios anunciaban que los soviéticos acababan de hacer estallar en la isla de Nueva Zembia "su decimovena bomba nuclear", y traían también la noticia de un nuevo triunfo del "crédito de Olavarría", el volante *Dante Emiliozzi*, quien con su cupé Ford y una velocidad promedio de 136,837 kmph, se había impuesto en el circuito de *Nueve de Julio*, corriendo en medio de una lluvia torrencial que obligó a

Creada para servir de medio de comunicación entre las autoridades de nuestra Entidad y sus asociados, AUTOCLUB ocupa ahora el primer lugar, por su circulación, entre las publicaciones del mundo de habla hispana. Paralelamente, contribuyó a un mejor conocimiento del país y a la difusión de sus bellezas paisajísticas, inclusive en el exterior, donde testifica la pujanza del ACA.



NUESTRA REVISTA

55.000.000 DE EJEMPLARES

En sus 20 años de publicación, desde octubre de 1961 a octubre de 1981, han aparecido 115 números de *AUTOCLUB* con una tirada total de 55.000.000 de ejemplares, en cuya impresión se utilizaron 1.350.000 toneladas de papel, equivalentes al peso conjunto de ¡más de 10 superportaaviones! (el barco de guerra más poderoso del mundo, el superportaaviones nuclear "Nimitz", de la armada de EE. UU., tiene un desplazamiento de 91.500 toneladas). Si los 55.000.000 de ejemplares de nuestra revista fueran, por otra parte, puestos en línea uno detrás de otro, formarían una increíble cinta de papel de ¡15.500 kilómetros de longitud!, y cubrirían en su casi totalidad la distancia que separa a los extremos Sur y Norte del continente americano, desde el cabo de Hornos hasta Alaska (unos 18.000 km). A su vez, con esa multimillonaria cantidad de ejemplares de *AUTOCLUB* así encolumnados, se podrían envolver con creces, y en todo su perímetro, las fronteras continentales marítimas y terrestres de la República Argentina, que, con exclusión de nuestra Antártida e Islas del Atlántico Sur, tienen una longitud de 13.518 kilómetros.

Desde su aparición, los equipos periodísticos de la revista relevaron sin pausa hasta los más apartados rincones de nuestro hermoso país.



dar por finalizada la prueba al cumplirse tres de las cinco vueltas, y cuando sólo permanecían en carrera 13 de los 30 coches participantes. En el *Teatro Colón de Buenos Aires*, un brillante elenco encabezado por la gran cantante francesa *Régine Crespin*, había realizado una magnífica interpretación de la ópera "El Caballero de la Rosa". Y además de todas estas noticias, los diarios de ese lunes 9 de octubre de 1961 incluían numerosos avisos, entre los cuales uno sin duda debió llamar la atención de los lectores amantes de los viajes y la aventura: la realización, en trasatlántico, de "la vuelta al mundo en 100 días", visitando 22 puertos y 17 países, contra el pago por persona de 60.000 pesos moneda nacional y 24 cuotas mensuales de 6.000 pesos "sin intereses ni recargos".

● "SATISFACER UNA NECESIDAD"

En la tarde de ese día hoy ya distante, se inició la existencia de *AUTOCLUB*. El nacimiento oficial tuvo lugar en la sede central del *Automóvil Club Argentino*, en la avenida del Libertador 1850, de Buenos Aires, donde las autoridades realizaron una reunión para celebrar la aparición del primer número de la flamante revista. Al acto concurren especialmente invitados, los colaboradores, periodistas, anunciantes, representantes de agencias publicitarias, organizaciones turísticas y automovilísticas, altos funcionarios de *YPF*, de la Caja Nacional de Ahorro Postal (hoy Caja Nacional de Ahorro y Seguro), de la Dirección Nacional de Vialidad y otras personalidades de relieve.

● LA LIMPIA EMOCION DE LA TAREA COMENZADA

En esa oportunidad, el presidente del *ACA*, doctor *César Carman*, pronunció un breve discurso, destacando su profunda satisfacción por el hecho de "poder presentar un nuevo instrumento creado por esta Institución para comunicarse con las personas y entidades que se interesan en el turismo y el automovilismo, actividades casi absolutamente características de nuestro tiempo". Y añadió: "Creemos que nuestra revista *AUTOCLUB* vendrá a satisfacer una necesidad que se ha dejado sentir con acento persistente..."; señalando que la misma importaba "un esfuerzo adicional dentro de la amplia política servicial que constituye la razón de ser de esta Institución". Subrayó luego el criterio adoptado de "interpretar los problemas automovilísticos y turísticos del país... a través de notas y artículos periodísticos de cuidada calidad y debidos a plumas de alta jerarquía en nuestro medio y el exterior", y concluyó expresando su deseo de que las palabras que acababa de pronunciar bastasen "para que pueda percibirse la limpia emoción con que iniciamos hoy esta nueva tarea del *ACA*".

La aparición de *AUTOCLUB* marcó, efectivamente, una nueva y trascendente etapa en la vasta obra de progreso y ampliación de los servicios prestados por el *ACA* iniciada por las autoridades que, encabezadas por el doctor *Carman*, se hicieron cargo de la dirección de la entidad a partir de 1957. Ya en 1960 se había logrado dar un paso decisivo para la

realización de estos avances, mediante la consolidación del estado económico de la Institución, *al punto que el balance, hasta entonces deficitario desde 1944, arrojó un superávit de 9 millones de pesos.* Esta positiva situación conquistada por la nuevas autoridades habrá de mantenerse en el futuro, *convirtiéndose en el instrumento que posibilitó la realización de las múltiples obras e iniciativas que se proyectaron utilizando recursos propios y genuinos, entre las cuales se contó la publicación permanente y periódica de AUTOCLUB, como revista oficial de la Institución.*

● LA EDICION Nº 1

La aparición de nuestra revista permitió establecer definitivamente un constante puente de comunicación entre el ACA y su masa de socios —cuyo caudal numérico comenzó en esos años a crecer sin pausa—, y también posibilitó la difusión en el país y el extranjero del panorama argentino, en cuanto atañe a las realidades y posibilidades del turismo en nuestro territorio y al desarrollo del automovilismo en sus manifestaciones deportivas e industriales. Cabe destacar, al respecto, que *AUTOCLUB* comenzó su existencia en la misma época en que se consolidó en el país la fabricación masiva de automóviles: entre 1959 y 1968, la producción nacional llegó a 1.377.501 vehículos, hecho éste que colocó al país "sobre ruedas" y abrió las puertas a la práctica generalizada del turismo y del "miniturismo" en todo

Nuestra revista dio constante cabida en sus ediciones a notas realizadas por relevantes escritoras y periodistas argentinas, entre las cuales se contó la célebre, y hace pocos años fallecida, *Victoria Ocampo*, la primera mujer de nuestra patria que fue designada miembro de la *Academia Argentina de Letras*. A su pluma pertenece un divertido artículo aparecido en *AUTOCLUB* de febrero de 1965, donde narra las dificultades y críticas que debió enfrentar cuando, como audaz pionera, comenzó a conducir autos en su temprana juventud. Reproducimos algunas de sus párrafos:

"He sido una de las primeras mujeres que salió a manejar en las benditas calles de nuestro Buenos Aires. No creo que las mujeres que reciben su carnet de conductoras en el año 1965 puedan imaginar lo que eso representaba. La primera vez que salí no acompañada en un Packard descubierto cayó un domingo de Carnaval. Yo tendría unos veintitantos años. Las calles estaban atestadas de paseantes. Nunca he oído tal avalancha de interpelaciones (no todas ellas halagüeñas). En las esquinas sobre todo, cuando el tránsito se detenía, y quedaba yo indefensa a nivel, por así decir, del peatón o del conductor vecino sin poder utilizar el acelerador para huir, aquello era una cosa grandiosa. Alguna vez me gritaron: "¡Andá a lavar los platos!". Esta recomendación me sonó a algo conmovedor. Me sentí de pronto habitante de la selva primitiva, y comprendí que los pobladores de

nuestro vasto territorio.

La obra de *constante mejora y ampliación de los servicios e instalaciones del ACA* permitió, por otra parte, que *la Institución no sólo acompañase ese acelerado proceso de avance en el campo del automovilismo y el turismo, sino que también contribuyese decisivamente a impulsarlo.* Y esa contribución se reflejó directamente en la pujante expansión de la Entidad que, en 1961, la llevó a alcanzar un jalón consagratorio cuando, al elevarse en 30.000 el número de sus miembros, sumó un total de 160.596 socios, y *pasó a ocupar el primer puesto entre las sociedades civiles argentinas por su caudal societario.* Fue en-

AUTOCLUB



**DIONISIO POGGIO
E HIJO S.R.L.**

FUNDAS BOUCLE DE TOALLA

ADHERIDO
BANCARIOS

CUBRE COCHES IMPORTADOS Y NACIONALES
CENTRAL: ALSINA 2761/65 TE.: 97-3211 - 93-6871
LA PLATA: DIAGONAL 73, Nº 2180

CUBREMOTO IMPORTADO DESDE \$ 180.000. ENVIOS AL INTERIOR

CUPULAS - PISOS

"BRAHMA"

DE

U.S.A.

• LIVIANAS-RESISTENTES
• FACIL DE INSTALAR
• COLOR INALTERABLE

• FLEXIBLES
• MOSQUITEROS
• CRISTALES POLARIZADOS
DE SEGURIDAD

MET. KYSMAR SAIC - CALLE 22 Nº 3331 - V. PIAGGIO - S. MARTIN -

Y LA MUJER



mis calles eran seres que obedecían aún a milenarias tradiciones (¿o reacciones?), las que reglan cuando el hombre salía de caza y la mujer quedaba en las cavernas preparando los alimentos. Nada había variado en el mundo..."

Los cambios decisivos acaecidos en la situación de la mujer desde esos lejanos tiempos de la juventud de Victoria Ocampo pudieron ser plenamente apreciados por nuestros lectores en el número de marzo de 1972 de **AUTOCLUB**, donde dimos a conocer la insólita noticia de la graduación, en las *Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito* y de *Mecánica Ligera* del ACA, de la religiosa **María Antonia Gazza** —Marta Gazza en el mundo—, de la *Congregación de las Hijas de María del Huerto*. Fue la primera religiosa en completar esos cursos que realizó, según lo declaró a nuestra revista, "como un complemento de mi tarea de prestar auxilio a los necesitados, ya que me ocupo de llevar ancianos enfermos a los hospitales, les hago trámites, les gestiono expedientes de jubilación o subsidio y, en fin, todo lo que puedo por ellos. Para realizar esta tarea necesito un automóvil. No lo tengo, pero un sacerdote vinculado a la Congregación me lo facilita". Cuando le preguntamos si le gustaría participar en competencias automovilísticas, respondió con entusiasmo: "¡Sí! Claro que me gustaría. Por supuesto que, en razón de mi estado religioso, no puedo hacerlo...".

identificación permanente que tendría la revista con la promoción de las bellezas naturales y atracciones turísticas de nuestra patria. Ese número inicial tenía una extensión de 160 páginas e incluía un total de 48 artículos, precedidos por una extensa *nota editorial*, donde se definía a la nueva publicación como: "Un instrumento eficaz para exponer el pensamiento y la orientación del Automóvil Club Argentino en materia de turismo y automovilismo, comprendiendo en estos conceptos a todas las industrias y demás actividades vinculadas de alguna manera a esas dos singulares e importantes manifestaciones de la vida contemporánea en las naciones civilizadas".

El editorial también señalaba la fundamental misión institucional de **AUTOCLUB**, indicando que se encargaría de reflejar los distintos aspectos de la vida societaria de la Entidad y el cumplimiento del plan servicial, destacando que para realizar su cometido social y periodístico, había asegurado el concurso de destacados colaboradores y firmas de relieve. En efecto, escritores y periodistas de primera línea son los autores de los artículos de esa edición inicial, hecho que desde entonces y a lo largo de dos décadas constituiría una de las características distintivas de la publicación. Recordamos a algunos de esos relevantes colaboradores del primer número: *Sixto Ponal Ríos, María de Villarino, Mariano Perla, Horacio Estol, Chamico* (Conrado Nalé Roxlo), *Piolln de Macramé* (Floren-



Distinción otorgada a nuestra publicación, por su labor de difusión del turismo nacional.

El primer galardón obtenido por **Autoclub** cuando aún no tenía muchos años de vida.

tonces, y para brindar un nuevo y trascendente servicio a esa masa de afiliados en continuo crecimiento, cuando las autoridades del ACA decidieron, en julio de 1961, iniciar a partir del mes de octubre de ese año la edición de la revista oficial del ACA, a la que se resolvió denominar **AUTOCLUB**.

Cuando el N° 1 de la edición principal de **AUTOCLUB** salió a la venta al público en todo el país el martes 10 de octubre de 1961, llevaba como portada la reproducción en colores de una hermosa tópera del artista nacional **Juan Carlos Huergo**, que representaba un paisaje de la localidad catamarqueña de **Tinogasta**, verdadero símbolo de la

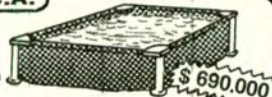
FABRICAMP®

OFERTAS PARA SOCIOS DEL A.C.A.

CREDITOS PARA SOCIOS EN 24 HORAS

Precios al 1/10/81

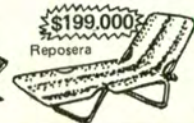
Pileta de tejido recubierto Alpergatas 1,40 x 2,00 x 0,50



Carpa 4 personas reforzada con doble techo, y piso plastificado. Ventanas, garantía 3 años



Mesa valija con 4 bancos



Reposera

PRECIOS DE FABRICA EN:
Carpas estructurales 6 pers. \$ 1.900.000
Colchonetas, Aleros, Bolsas de dormir, Para soles, Heladeras, Parrillas, Bicycletas, Art. náuticos.

POSTAL MARKET

Envíos al interior



HAGA SU PEDIDO POR CARTA O AL TEL. 771-0823

CENTRO: LIMA 775
FLORES: ARANGUREN 3002
PALERMO: RAVINGNANI 2186
BELGRANO: JURAMENTO 2432

EN LA NIEVE Y EN LA SELVA

Nuestra revista *AUTOCLUB* constituye un permanente puente de comunicación entre el ACA y su enorme masa de asociados, quienes desde hace 20 años toman, a través de sus páginas, constante conocimiento de los múltiples servicios que presta y de las nuevas obras que realiza la Institución en todo el país. Así, en el número de febrero de 1978, dimos a conocer a nuestros centenares de miles de lectores los detalles de un hecho realmente singular: la inauguración de la primera delegación del ACA en la Antártida Argentina. Ese suceso, pionero, de reafirmación de nuestra soberanía en ese lejano y helado confín de la patria, tuvo lugar en la "noche" del 10 al 11 de enero del año citado (en la Antártida, en verano, el sol prácticamente no se oculta durante las 24 horas del día), cuando aterrizó en la pista de la Base Vicecomodoro Marambio un cuatrimotor "Hércules" C-130 conduciendo a bordo, junto a personal científico y militar de relevo, un inusitado grupo de visitantes: una delegación especial del ACA, encabezada personalmente por el presidente de la Institución, el doctor César C. Carman.

Durante su permanencia en esa base vital para las comunicaciones entre la Argentina continental y su territorio antártico, el doctor Carman procedió a descubrir una placa de bronce de homenaje del ACA a los hombres de la Fuerza Aérea, que erigieron ese reducto avanzado de nuestra soberanía, y seguidamente llevó a cabo la designación oficial del teniente Jorge Gigena, socio del Club e integrante entonces de la dotación de Marambio, como primer titular de la nueva Delegación N° 499, encargada desde ese momento de ejercer la representación del ACA en la Antártida Argentina. Al cabo de diez horas de fraternal convivencia con el personal de la base, el doctor Carman y sus acompañantes abandonaron Marambio con la profunda y emocionada satisfacción de haber llevado al continente blanco la presencia efectiva del ACA —la institución civil de mayor importancia en el país—, en una nueva y resuelta afirmación de argentinidad.

Otra destacada contribución pionera del ACA en las zonas más apartadas e inhóspitas del territorio patrio fue difundida por *AUTOCLUB* en su número 100 del mes de diciembre de ese mismo año 1978. Los socios de la Institución pudieron, así, tomar conocimiento de los detalles de la fundación de la nueva localidad de Fuerte Esperanza, erigida por las autoridades de la provincia del Chaco, en el corazón de El Impenetrable, la última gran selva virgen de nuestro país. Entre las construcciones de ese baluarte de la civilización en medio del inmenso "desierto" verde de vegetación silvestre, se contaron una estación de servicio del ACA que levantó como verdadero símbolo de seguridad y tranquilidad su clásico "muñeco", y un motel cuya administración asumió nuestra Institución. La participación del Club en el nacimiento de Fuerte Esperanza dio lugar a la presencia de su presidente, el doctor Carman, en el acto de inauguración de la nueva localidad chaqueña, verdadera "punta de lanza" del progreso en esa despoblada y agreste región. El ACA está presente en veintisiete puntos diferentes de nuestras fronteras.

También en la Antártida se hizo sentir la presencia de *Autoclub*, a través de nuestro director, el doctor César Carman, según se refiere en el recuadro de esta página.



cio Escardó), Lino Palacio, Córdova Iturburu, Rodolfo M. Taboada, Emilio Villalba Welsh, Juan A. Cuello Freyre.

La tirada del N° 6 alcanzó 200.000 ejemplares que, como lo destacó el editorial de esa edición, representaban, sumando a los socios y sus familiares inmediatos, una masa de lectores equivalente al 5% de la población total del país. Evidentemente, en el término de sólo un año la revista había concretado con creces el objetivo enunciado al iniciar su existencia: "Trataremos de justificar nuestra permanencia en el ámbito periodístico nacional".

● LOS 60 AÑOS DEL ACA

El año 1962 marcó, también, otra decisiva etapa de avance para los servicios del ACA: se crearon entonces las Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito y de Mecánica y Capacitación, en cuyos cursos se han graduado hasta la fecha más de 70.000 personas. Y esos progresos de nuestra Entidad encontraron permanente registro en las páginas de *AUTOCLUB*.

La revista, por otra parte, reflejó desde sus comienzos los hechos nacionales y

mundiales de trascendencia. Así, el N° 4, correspondiente a abril de 1962, reprodujo en su portada la figura del primer astronauta norteamericano que realizó un vuelo espacial en torno de la Tierra: John Glenn, e incluyó una amplia nota en color titulada "Más allá de los vuelos orbitales. El proyecto Mercurio", redactada por el ingeniero Conrado J. Estol, introduciendo así a nuestros lectores en los pormenores de la era espacial, que precisamente acababa de cobrar decisivo impulso en 1961, el año de aparición de *AUTOCLUB*, con el primer vuelo tripulado en el cosmos, realizado por el soviético Yuri Gagarin.

● IMPORTANTES GALARDONES

A su vez, al cumplir el *Automóvil Club Argentino* el 60° aniversario de su fundación en 1964, nuestra revista procedió a publicar su primera gran Edición Extraordinaria, llevando el N° 17 dedicado a conmemorar ese evento a la cantidad sin precedentes de 336 páginas con 58 notas, en un esfuerzo relevante que marcó, en cuanto a extensión, un verdadero récord en la historia de nuestra publicación. La tirada de ese número fue de



● "LAS TRES PUNTAS DEL MAPA"

En uno de sus primeros números, los realizadores de **AUTOCLUB** habían expresado su propósito de que la publicación fuese, además de un medio institucional una fuente de servicios e informaciones para la comunidad general. Y fiel a esa línea, el N° 21, de febrero de 1965, incluyó una nota destacada del presidente del ACA, doctor Carman, titulada "*Las tres puntas del mapa*", en la cual éste resumía sus experiencias después de haber recorrido todo el territorio nacional, de un extremo al otro, desde Ushuaia hasta La Quiaca, y planteaba una serie de sugerencias para enfocar la solución práctica de la promoción del turismo en las distintas regiones argentinas, cuyos problemas en ese sentido había analizado personalmente sobre el terreno.

Estas inquietudes se canalizaron concretamente en la acelerada expansión de las obras realizadas por el ACA en todo el país para posibilitar el desarrollo del turismo. Así, en el transcurso de las últimas dos décadas, la Institución realizó una labor intensísima en ese campo, que continúa sin pausas, y que abarca la totalidad del territorio nacional.

Toda esa obra y los adelantos introducidos permanentemente en los restantes servicios prestados por la Entidad, se reflejaron en el constante incremento del caudal de socios. Consiguientemente, **AUTOCLUB** debió atender un número

264.000 ejemplares, e incluyó la colaboración, entre otros autores, de *Ulyses Petit de Murat, Sixto Pondal Ríos, Adolfo Mitre, Córdoba Iturburu y Eduardo Zamacois*.

La trayectoria cumplida le valió a **AUTOCLUB** recibir, en ese año de 1964, su primer premio, que le fue otorgado por la *Asociación de la Prensa Técnica Argentina*. Al hacer entrega de la distinción su titular, *Francisco Antonio Rizzuto*, al presidente del ACA, doctor *César Carman*, declaró refiriéndose a la revista: "*No necesito hacer su elogio, porque todos conocen sus grandes virtudes, su excelencia, su presentación y su información*".

En 1979, la Secretaría de Turismo de Tucumán confirió a **AUTOCLUB** el *Premio al Mérito Turístico*, por su labor destacada en la promoción periodística de esa actividad en la mencionada provincia.

5000 ARTICULOS

Cuando hace dos décadas —el 9 de octubre de 1961—, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, realizó la presentación oficial de **AUTOCLUB** en la Sede Central de nuestra Institución, destacó en su discurso que el criterio adoptado para la elaboración de la nueva revista era el de "*interpretar los problemas automovilísticos y turísticos del país... a través de notas y artículos periodísticos de cuidada calidad y debidos a plumas de alta jerarquía en nuestro medio y el exterior*".

Respondiendo a esa consigna, **AUTOCLUB** ha incluido en las páginas de sus 115 números aparecidos hasta la fecha más de 5000 artículos redactados por los más destacados escritores y periodistas nacionales, y también por sobresalientes colaboradores extranjeros.

Ese cuantiosísimo conjunto de notas constituye, sin duda, una de las más vastas, completas y valiosas fuentes de información que existen en el país sobre sus posibilidades turísticas y las distintas realidades y atracciones de nuestra patria. De los centenares de relevantes colaboradores que produjeron ese material recordamos —a manera de ejemplo ilustrativo— los siguientes nombres:

Victoria Ocampo, Leónidas de Vedia, Adolfo Lanús, Córdoba Iturburu, Fermín Estrella Gutiérrez, Adolfo Mitre, Silvina Bullrich, Marco Denevi, Dalmiro Sáenz, Eduardo Zamacois, Sixto Pondal Ríos, María de Villariño, Ulyses Petit de Murat, Edmundo Guibourg, Horacio Estol, Piolín de Macramé (Florencio Escardó), Mariano Perla, Sara Facio, Alicia D'Amico, Federico Oberti, Gustavo García Saraví, Chas de Cruz, Antonio Pagés Larraza, Carlos Selva Andrade, María Angélica Bosco, Juan Draghi Lucero, Pedro Fiore, José Blanco Amor, Rodolfo A. Perri, Efraín Cardozo, Luis Alberto Leoni, Juan Antonio Solari, Federico Kirbus, Luisa Mercedes Levinson, Virginia Carreño, Ana Biró de Stern, Roger Callois, Raúl A. Mollna, Jimena Sáenz Quesada, A. Berenguer Carisomo, Julián Cáceres Freyre, E. F. Sánchez Zinny, Bernardo González Arrili, Ignacio Ezcurra, Juan Carlos Moreno, José Campobassi, Tito Narosky, Arturo Romay, Martín Aldao (h), Carlos A. Salas, Osvaldo Rossier, Alfredo Burnet Merlin, Osvaldo Sosa Cordero, Laurio H. Destefani, Silvano Santander, Octavio Rivas Rooney, Fermín Luque, Raúl Leonardo Carman, Conrado Nalé Roxlo (Chamico), Horacio C. Rivarola (h), Mirta Art, Oscar Hermes Villordo, Marcos A. Freiberg, Carlos Mastroiardi, Nicolás Cócaro.

casa
RODANTE

RN
Ruca Nahuel



FABRICA,
VENTA,
GUARDERIA
Y
ACCESORIOS

EN FIBERGLASS

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

CARPAS

Tela avión c/doble techo y garantía TOTAL

4/5 Pers.
\$ 689.000

6 Pers.
\$ 889.000

8 Pers.
\$ 1.090.000



EN EL DIA
ENVIOS AL INTERIOR

Escribanos o
efectúe
su compra
por teléfono

PESCAMPING ONCE

AV. RIVADAVIA 2362 (1034) CAP. FED. TEL. 48-3727

mayor de lectores y, año tras año, fue aumentando su tirada. En 1966 ésta superó, por edición bimestral, los 300.000 ejemplares (los 6 números aparecidos ese año sumaron un total de 2.015.900 ejemplares), cifra que fue sobrepasada en 1969, cuando *AUTOCLUB* alcanzó los 400.000 ejemplares distribuidos por edición. En 1981, al cumplir dos décadas de existencia, nuestra revista llega cada dos meses a 600.000 hogares argentinos, cifra que la convierte en una de las principales publicaciones periódicas de América Latina y de todo el mundo de habla hispana.

● PROMOVRIENDO A LA ARGENTINA

En los años recientes, *AUTOCLUB* ha brindado, en forma permanente, a su nutrida masa de lectores una completa y detallada información sobre todos los aspectos de su temática turística y automovilística, facilitando, a su vez, el conocimiento de otras múltiples facetas de la realidad nacional a través de notas especiales. La revista incorporó, además, un nuevo y práctico servicio para los asociados, suministrando cada año, en el número de diciembre un cuadernillo especial para el turismo de verano con toda la información actualizada referida al *Operativo Temporada* (facilidades que brinda el ACA en *Auxilio Mecánico* y *teléfonos en rutas; hoteles, hosterías y moteles; recreos, campamentos y balnearios; estaciones de servicio propias, Plan ACA y concesionarias; cartografía disponible, etc.*). Y, como siempre, dedica amplias notas a la conmemoración de eventos históricos de trascendencia, como el 75° Aniversario de la fundación del *Automóvil Club Argentino*, cuya fecunda trayectoria se reflejó en profundidad en el número de junio de 1979 ●



MANUEL GOLDSTRAJ

AUTOCLUB EN ACCIÓN

EN EL vigésimo aniversario de la fundación de *AUTOCLUB* que estamos celebrando, es un acto de justicia recordar —con el hondo reconocimiento que su memoria nos inspira— al ejecutor del proyecto de órgano oficial que habíamos concebido para nuestra Institución, y poco más tarde, primer secretario general y jefe de Redacción del nuevo órgano periodístico. Tanto para el *Automóvil Club Argentino*, como para esta *Presidencia*, fue un hecho altamente afortunado el haber podido contar desde el primer momento —cuando *AUTOCLUB* era sólo una idea— con la amplia y lúcida colaboración del doctor *Manuel Goldstraj*.

Dueño de una rica personalidad, en un todo acorde con la universalidad de sus inquietudes, había egresado del Colegio Nacional de Concepción del Uruguay con la medalla de oro reservada al mejor alumno de cada promoción. Recibido de médico en muy temprana ju-

ventud, alternó el ejercicio de esa profesión con la práctica de una acendrada pasión cívica, forjada al lado de hombres cuyo sentimiento argentino y su compromiso con el país los encuadraban en ese ámbito espiritual que el esclarecido Ricardo Rojas definió como "la formación de Moreno". Quizás haya sido el propósito comprender más y mejor a la Nación y sus instituciones, el que impulsara al joven médico a frecuentar las aulas de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, de la que egresó con el título de abogado a los treinta años de edad.

De regreso en el país el doctor Marcelo T. de Alvear —después de su retiro en Europa tras la finalización de su mandato como Presidente de la República— y reincorporado a la lucha cívica con reconocido liderazgo, elige al doctor Manuel Goldstraj como su secretario político. Desde esa función, y entre otras delicadas

responsabilidades que le fueron propias, toca al colaborador de Alvear participar en el aporte ideológico y en la redacción de numerosos documentos destinados a la información de la ciudadanía y a servir de guía para la opinión pública.

La Medicina, el Derecho, la acción cívica, las artes literarias, el periodismo y el cumplimiento de misiones oficiales cuando para ellas fue convocado, configuraron un vasto campo de actividad en el cual el doctor Goldstraj supo distribuir y armonizar sus dotes de hombre talentoso y de argentino que —a despecho de la cómoda tentación de la platea— optó siempre por la participación activa y útil para el beneficio común.

A partir de 1961, y a lo largo de trece años, volcó generosamente lo mejor de sí mismo, y en especial sus patrióticos sentimientos, en las columnas de *AUTOCLUB*. En estas mismas páginas que ahora lo recuerdan con emoción y gratitud, como también lo hacen con aquellos directivos que ya no están físicamente con nosotros, y que como integrantes de las primeras Comisiones Asesora y Financiera de la Revista, aportaron su capacidad y su experiencia para el mejor cometido de nuestra publicación. Nos referimos al ingeniero *Mario L. Negri*, a la sazón Vicepresidente 2° de nuestra Entidad, al doctor *Adolfo M. Díaz*, presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y al periodista *Alfredo Calisto*, de tan prolongada y fructífera trayectoria en el diario "La Nación".

El mejor homenaje que podemos rendir a la memoria de esos ex colaboradores, es que las páginas de *AUTOCLUB* continúen consagradas, como lo han estado siempre, a mostrar lo mucho y bueno que el país y su población atesoran.

Dr. CESAR C. CARMAN

AHORA HAY DOS OPCIONES PARA MODIFICAR LA FRICCIÓN.

Una, usted ya la conoce: Ultra Movil MF, el primer aceite Monogrado con Modificador de Fricción.

Y ahora presentamos la otra: Ultra Movil Multigrado. El único 15 W 40 del país.

Un aceite para todo el año que brinda máxima protección a su motor en las

más exigentes condiciones de marcha y temperatura.

Y especialmente en los momentos más críticos de desgaste: el arranque y la parada.

Además, como Ultra Movil Monogrado, gracias a su exclusivo

Modificador de Fricción Ultra Movil Multigrado también reduce el consumo de combustible.

Ultra Movil Monogrado y Multigrado. Los dos tragos que preparó YPF para que todo vaya mejor en su motor.



Tecnología
Calidad
Servicio



Telam - LAUTREC

**MONOGRADO
SAE 30Y40**

**MULTIGRADO
15 W 40**

HISTORIA EN DOS DÉCADAS

En estos últimos veinte años, la industria automotriz argentina se consolidó, tras los lógicos tanteos, marchas y contramarchas iniciales. Pasamos revista aquí a los autos que fueron jalonando ese desarrollo y cuyo simple recuerdo nos pone nostálgicos.



LOS VEINTE años de existencia de nuestra revista constituyen una oportunidad inmejorable para echar un vistazo hacia atrás y recordar brevemente el casi incontable número de marcas y modelos de automotores que en el transcurso de estas dos décadas, que constituyeron el verdadero despegue de la Argentina hacia la motorización masiva, alcanzaron diversos grados de madurez, desde la existencia del vehículo como diseño hasta —en la mayoría de los casos— su producción industrial en gran escala.

Tal vez convenga, ante todo, señalar que a comienzo de la década de los años 60 se estaba terminando de elaborar los instrumentos legales para alentar la creación de una industria automotriz local, pero naturalmente no estaba aún definido si lo que más convenía era el desarrollo de un automóvil genuinamente argentino o la producción bajo licencia de modelos europeos o norteamericanos. De ahí la aparición tan frecuente de modelos locales que, en la práctica, nunca pasaron de un único prototipo, pero que

igualmente merecen una breve mención dentro del presente contexto por ser eslabones pequeños, pero importantes, en un camino ascendente que hoy nos confronta con una poderosa industria automotriz autóctona y un parque automotor acorde con la realidad económica que vive el país.

● PRIMEROS TANTEOS

Observemos rápidamente la situación en la industria y el mercado locales a principios de la década del 60, es





◀ El Fiat 1500 Gran Clase en su versión original, luego seguida por un modelo con carrocería más larga.

▶▶▶ Mezcla de Alfa Romeo 2000 modificado y del motor Jeep: el Kaiser Bergantín fue muy solicitado.

▶◀ Los Peugeot 403 fueron importados y luego montados aquí, al igual que el 404, que después se fabricó en el país.



▲ El Renault Dauphine con el motor Ventoux. Marcó una época, lo mismo que su similar potenciado, el Gordini.



◀ El Ford Falcon salió en la Argentina a la venta en el año 1962. Dos años antes fue lanzado en los EE. UU.

decir, en momentos en que hacía su aparición el primer número —otro "prototipo" diríase, aunque felizmente más exitoso— de la revista **AUTOCLUB**.

Al 31 de diciembre de 1960 la población del país era de apenas algo más de 20 millones de habitantes, en tanto que el parque automotor totalizaba 865.000 vehículos, 473.000 de ellos automóviles de pasajeros, aunque en su gran mayoría vetustos. La relación resultante era, por lo tanto, de 23,2 habitantes por cada automotor patentado.

● DE LA "A" A LA "Z"

Puede decirse que la variedad de marcas y modelos que desde entonces desfilaron por las mesas de dibujo de los proyectistas y los talleres de armado es tan grande que alcanza en el orden alfabético toda la gama del abecedario, literalmente desde la A (por *Alcre*) hasta la Z (por *Zunder*).

Alcre, con planta fabril en *Bajada Grande, Paraná (Entre Ríos)*, había desarrollado dos modelos atrayentes: el *Alcre Susana 500* y el *Alcre Sport Luis 700*.

Para esa época *Autoar (Automotores Argentinos S.A., con planta industrial en Tigre, provincia de Buenos Aires)* contaba ya con una actividad efectiva de casi una década. Entre sus modelos figuraban una *pick-up*, una *rural*, el modelo *Micropanorámico*, un *furgón doble cabina mixto* y el *NSU Prinz* (luego también el *Sport Prinz*), producidos con licencia.

Citroën ofrecía su 2 CV y la *Furgoneta*, en tanto que *Chrysler Argentina* y *Fevre* y *Bassat* producían inicialmente la *pick-up Dodge D-100* y el *camión liviano D-400*, en *San Justo*.

Dinámica Industrial Argentina (Dinarg) había diseñado un minicoche llamado *D-200*, en tanto que *Dinborg (Borgward Argentina)*,

CORTADORAS DE CESPED LLANURA

Con o sin bolsa recolectora

Unicas con:
Motor eléctrico
CLIMAX

Blindado 100 %
Corte 27 a
53 cms.



GARDEN PRIDE

Con o sin bolsa recolectora

Corte 45 y
53 cms.

Motor a nafta
3 a 4 1/2 HP.



YARD-MAN

U.S.A.

TRACTOR CORTADOR

MOD. 13.885

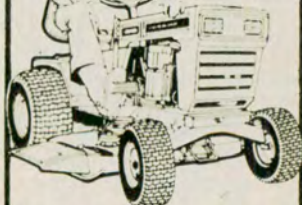
ARRANQUE

ELECTRICO

3 Velocidades

y marcha

atras



MOTOR BRIGGS & Stratton 11 HP. Corte 914 mm
Modelos a empuje o autopropulsadas. Cortes: 50 a 66 cms.
Motor a nafta 3 1/2 a 5 HP.

CON GARANTIA SERVICE Y REPUESTOS

Fabricantes e Importadores

CARLOS NOVARO Y CIA. S. R. L.
NÚÑEZ 3501 (esq. SUPERI)
Tel 70-7998 BS. AIRES
LIMA 701 - Tel. 38-4807

además de motores para terceros montaba el elegante *Isabella* y el *camión frontal BO611*.

La empresa estatal *Dinfia*, de *Córdoba*, producía, además del *Rastrojero*, el sedán *Graciela* con motor de dos tiempos. También en la provincia de *Córdoba* la empresa *Dura S. en C.* había desarrollado un *triciclo carrozado* llamado *Isabelita*.

El *Bambi* era ensamblado en *Buenos Aires* por la *Fábrica de Automotores Utilitarios*, en tanto que *Fiat Concord* producía una vasta gama de modelos muy atractivos: el *600*, el *1100* y el *2100*. *Ford* y *General Motors* se limitaban al comienzo, al igual que *Chrysler*, al armado de vehículos utilitarios pequeños y medianos, en tanto que *Goliath Hansa Argentina* montaba y comenzaba a fabricar el *Hansa Limousine 1100*, la *Coupé de lujo* y el *Combinado* (familiar). Debe agregarse que *Goliath*, en la *República Federal Alemana*, pertenecía al grupo *Borgward*.

Iafa S.A. inició sus actividades entre nosotros con el montaje del *Peugeot 403*, mientras que en *Sauce Viejo*, *Industria Automotriz Santa Fe* lanzaba el *Auto Unión 1000 S* y el *Combi DKW*, ambos con motor de dos tiempos tricilíndrico. *Industrias Kaiser Argentina*, con su flamante planta en *Santa Isabel, Córdoba*, había iniciado sus actividades el 3 de mayo de 1957 con el lanzamiento del *Jeep* y *Station Wagon Willys* (*Estanciera*) para luego agregar a esta línea el *Kaiser Manhattan* (*Carabela*) y, más tarde, el *Alfa Romeo 2300* con motor

▶
El **Kaiser Manhattan** recibió en nuestro país la denominación de **Kaiser Carabela**.

▶▶
El **Chevrolet Nova** sedán 4 puertas se llamó aquí **Chevy**, para evitar interpretaciones equívocas.

▶▶▶
El **Alcre** fue uno de los tantos proyectos de "coche argentino", pero no pasó más allá de prototipo.

Continental de cuatro y seis cilindros (*Bergantin*), y finalmente el *Renault Dauphine*.

● CON MOTOR PORSCHE

En *Río Cuarto* se constituyó, asimismo, otra firma, denominada *Industrias del Transporte Automotor*, que llegó a lanzar un vehículo semideportivo dotado de motor *Porsche* importado y carrocería de resina reforzada con fibra de vidrio. Llevaba el curioso nombre de *Zunder* (*yessa*, en alemán).

Otras marcas y modelos de esa época que afluyen a la memoria son el anfibio *Ipam-Leeds* de *Industrias Platenses Automotrices*, los *Isard T-300*, *Isard Coupé TS-400* y el *Isard Royal T-700*, de *Isard Argentina*. *Mercedes-Benz* estaba presente desde hacía ya años con sus *camiones*, en tanto que *Metalmeccánica* iniciaba

la fabricación del *De Carlo 600* y *De Carlo 700*, sobre la base de los *BMW* homónimos. La planta fabril se hallaba en la localidad bonaerense de *José C. Paz*. Luego se agregó otro modelo de desarrollo local que no llegó a la línea de montaje.

Un automóvil que hizo época porque, pese a ser técnicamente anticuado, era rendidor y servicial, debido a su motor de bajísima relación de compresión, fue el *Riley 1500*, presentado aquí como *Di Tella 1500* por *Siam Di Tella Automotores*, en *Monte Chingolo*. Finalmente cabe mencionar a la firma *Teram*, que producía otra variante local del *Porsche* alemán, también con carrocería de plástico.

● PRODUCCION MODESTA

No obstante la gran variedad, al comienzo la produc-

ción fue ciertamente modesta, dado que muchos de los modelos mencionados existían solamente como prototipos, se montaban en pequeña escala y/o se armaban a mano. Con todo, en 1959 la incipiente industria automotriz argentina produjo 32.000 unidades, cifra que en 1960 aumentó a casi 90.000 y en 1961 a 136.000. A partir de entonces se produjo una declinación en el volumen, y recién en 1964 se superó la marca récord de tres años antes, con 166.000 vehículos.

● LA HORA DE LA VERDAD

En el interin había llegado la hora de la verdad con la introducción casi simultánea de diversos modelos, especialmente norteamericanos, que fueron desarrollados en sus respectivos países de origen y, por lo tanto, ya eran libres de los males que



AIRE ACONDICIONADO

MODELOS EXCLUSIVOS ROTATIVOS PARA:

TAUNUS * FALCON * R.12 * R.18 * PEUGEOT 504-604-505 * TORINO * FIAT 125-128-132 * IMPORTADOS

JERARQUICE SU AUTOMOVIL EQUIPELO CON:

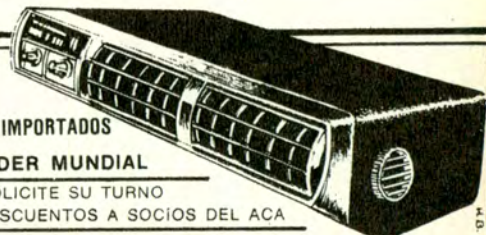
SARRATEA 3493 - a 50 mts. Ruta 3 - Rotonda San Justo Tel. 651-8690

AGENTES AUTORIZADOS:

"MARK IV"

LIDER MUNDIAL

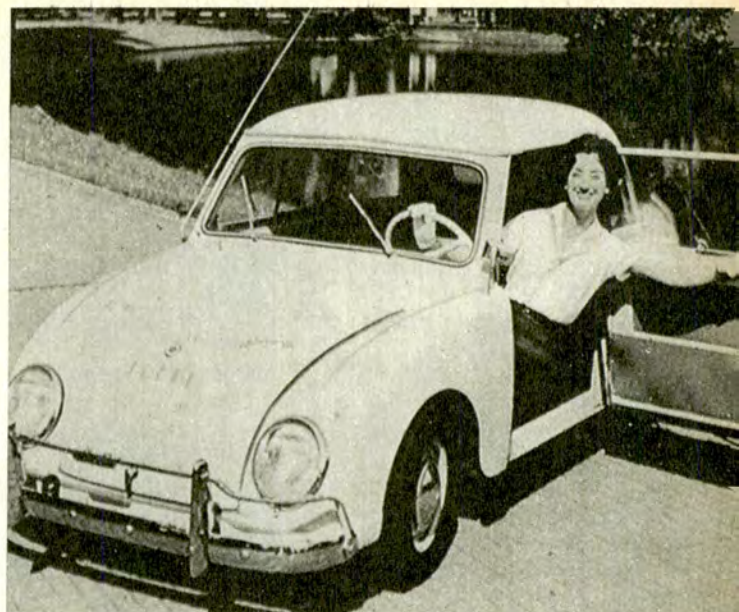
SOLICITE SU TURNO
DESCUENTOS A SOCIOS DEL ACA



LA PLATA: NISI - 69 Nro. 116 (121-122)

BAHIA BLANCA: ETMAN - Brickman 1052

RIO CUARTO: JULIAN - Uraulza 538/44



aquejan a todo producto nuevo y sin experimentar.

Así salieron con cortos intervalos, en 1962, el *Falcon* de *Ford*, el *Chevrolet 400* y el *Valiant V-200*. Todos estos vehículos habían sido desarrollados en *Detroit* entre 1958 y 1959 y lanzados a fines de este último año como modelos 1960 para contrarrestar así la fuerte presión que en ese entonces ejercía el *Volkswagen* alemán en el mercado estadounidense, mercado donde el famoso "escarabajo" llegó a absorber el siete por ciento del total de las ventas (contra más del 20 por ciento que en esa misma plaza ocupan actualmente los japoneses). Un detalle curioso, de paso: el *Chevrolet 400* se llamaba en su país de origen *Chevy II*, y su sucesor inmediato, *Chevrolet Nova*. Pero como quiera que esta denominación pudiera dar en la lengua castellana, con una

acentuación distinta, otro significado que el único correcto, se lo rebautizó aquí con el nombre *Chevy*.

Recordemos brevemente algunos otros automóviles que hicieron su aparición con posterioridad a 1960/61, por ejemplo el *Inauro 55-85 HP*, y las *Cisitalia Gran Sport* y *Coupé* con mecánica *Fiat*, lo mismo que el *Spyder* y las versiones *Abarth* con mayor performance.

● LOS QUE PASARON

Algunos pocos modelos, como por ejemplo el *Falcon*, se transformaron en verdaderos "inmortales", en tanto que muchos otros, obedeciendo a una inexorable ley, aparecieron, cumplieron su ciclo y desaparecieron. Muchos de ellos se ven actualmente en localidades del interior del país y, lo que más sorprende, a menudo en ex-

celente estado de conservación.

Industrias Kaiser Argentina, luego transformada en *IKA-Renault* y finalmente metamorfoseada en *Renault Argentina*, fabricó el ya mencionado *Dauphine* desde 1960 a 1970, y la versión deportiva *Gordini* entre 1962 y 1970. El *Kaiser Carabela* se fabricó entre 1958 y 1960, para ser luego reemplazado por el *Rambler*, de *American Motors*, que en distintas variantes se produjo desde 1962 hasta 1973. A fines de 1963 apareció el *R 4*, con igual motor (luego modificado) que el *Dauphine*. Entonces ya había dejado de fabricarse el *Bergantín*, llamado "el primer compacto argentino", tanto en su versión cuatro cilindros (1960/62) como el seis en línea (1961/62), del cual se hicieron 356 ejemplares.

A fines de 1966 salió el *Torino*, versión modificada

por *Pininfarina* del *Rambler American*, con motor *Tornado* de árbol de levas sobrepuesto. El *Renault 6*, hermano mayor del *R 4*, salió en 1970, y al año siguiente el *R 12*, que está en camino de convertirse en uno de los automóviles más exitosos de la industria automotriz argentina. En 1973 fue seguido por la versión familiar (*Break*). La *Estanciera*, otro jalón en el historial de la industria autóctona, dejó de fabricarse en 1970.

● LOS FIAT

Largo es, asimismo, el historial de *Fiat* en nuestro país. En 1960 salieron los modelos *600* y *1100*, pero mientras que aquél sobrevive con diversas modificaciones mecánicas, el "Millecento" dejó de producirse en 1963. Ese mismo año salió el *Fiat 1500 Gran Clase*, que existió hasta 1969 y luego fue modificado en dos pasos

maneje sentado sobre aire fresco...!

AIR CUSHION

SIN INSTALACIONES COMPLICADAS. CONECTÁNDOLO AL ENCENDEDOR DE SU AUTOMÓVIL UD. SENTIRÁ LA FRESCURA DEL AIRE AL MANEJAR.

VENTA POR MAYOR Y MENOR

DISTRIBUIDORA NAZCA

Av. Nazca 465 - Cap. (1406) Tel: 612-5446

\$ 25.000.- PARA GASTOS DE ENVÍOS

Socios ACA, 10 % Desc. Envíos al interior contra giro a la orden: DISTRIBUIDORA NAZCA.

PRECIO AL PUBL. \$ 248.000.-

CARPAS - BOLSA DE DORMIR

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

\$ 699.900.-

Capacidad hasta 10 personas. ¡CONSULTENOS!

BOLSA DE DORMIR:

4 mantas, relleno Polidubet

\$ 149.900.-

20 Años de trayectoria Avalan la Calidad de Nuestros Productos

PEZCALANDIA S. A. Paraná 59 (1017) Bs. As. - San José 165 Bs. As. - Altura Rivadavia 1500

Envíos en el día a todo el país

sucesivos: primero se le confirió la carrocería del 125 italiano, llamándolo 1600 (1968 - 1972), y luego se lo dotó del motor "biálbero" o doble eje de levas a la cabeza. El 125 genuino salió finalmente al mercado en setiembre de 1972, al mismo tiempo de aparecer el espacioso 128. Por fin en 1977 el 133 se agregó a la vasta gama de modelos Fiat.

● OTRAS MARCAS

El Citroën 2 CV, convertido luego en 3 CV, se fabricó de 1960 a 1979, agregándosele, en noviembre de 1970, el Ami 8 y, posteriormente, el Meharí con carrocería de plástico traída del Uruguay.

El De Carlo 600 se fabricó entre 1959 y 1960, y a partir de entonces y hasta 1965 el De Carlo 700, también con una variante sport (Coupé 700).

El Peugeot 403 se montó desde 1960 hasta 1965, agregándosele en 1962 el 404 con carrocería muy estilizada, diseñada por Pininfarina. A partir del 17 de agosto de 1969 se lanzó al mercado el 504, con mecánica similar —por no decir idéntica— a la del 404.

Ese mismo año salió también a la venta el Fairlane de Ford.

Otros dos acontecimientos de relevancia en 1969 fueron la sustitución del Chevrolet 400 por el Chevy, por parte de GM, y la del Valiant IV por el Dodge Dart (Polara) por Chrysler; la producción de este último se prolongó desde el 18 de diciembre de 1969 hasta mediados de 1980. Es interesante acotar que, pese a estos esfuerzos de GM y Chrysler, que cambiaron su línea de "grandes" por lo menos una vez, la única firma que no lo hizo en todo este tiempo y en cambio se concentró en mejorar el producto ya existente, fue Ford, cuyo Falcon parece estar dando plena razón de este planeamiento comercial.

26 autoclub



Construcción sui generis fue el Zunder: carrocería de resina, reforzada con fibra de vidrio, y dotado de motor Porsche.



Auto Unión fabricó con mucho éxito, en Santa Fe, el DKW tres cilindros, dos tiempos, aquí en versiones sedán y rural.

DE RATONES Y TRIPODES

Si bien la industria automotriz nacional sólo comenzó a funcionar a pleno y realmente como tal —es decir, produciendo y no montando o armando vehículos— a partir del año 1962, ya con anterioridad existió una manufactura local eficiente. Aparte de la obra pionera del ingeniero Horacio Anasagasti entre 1911 y 1915 cabe citar principalmente Autoar, que inició la producción de vehículos en 1950, Mercedes-Benz Argentina, al año siguiente y reanudada luego de un paréntesis en 1959, e Industrias Kaiser Argentina, cuyo primer Jeep salió de la planta de Santa Isabel el 27 de abril de 1956.

En la década del 50 y comienzos de la del 60 poblaron nuestras calles y rutas, además de automóviles importados íntegramente con vistas a ser luego producidos aquí, o bien parcialmente montados, numerosos minivehículos de aspecto a veces grotesco, pero no por ello ineficaces. Entre estos últimos cabe citar a los Messerschmitt, De Carlo "tripode" (BMW) y el "ratón" Heinkel, que primero se importó armado y luego en estado ckd (por "completely knocked down": totalmente desarmado), para ser ensamblado aquí. Aparte de los mencionados, cabe consignar, asimismo, algunos intentos de producción nacional en este sector, como el Isabelita, de Dura S. en C.; el Bambi, de Automotores Utilitarios; el Anfibio Ipam-Leeds, de Industrias Platenses Automotrices, así como algunos otros pocos que no pasaron del estado embrionario de prototipo único.

Chrysler fue la primera filial argentina de los "Tres Grandes" de Detroit en advertir la necesidad de un mediano genuino. Tras prolijo examen se optó por adoptar para el mercado argentino el Hillman Avenger británico, lanzado aquí con el nombre Dodge 1500, al que luego se le agregó el 1800, el de caja automática y la rural. Fue presentado el 12 de agosto de 1971. Ford siguió esta política en 1974 con el Taunus alemán (motor Pinto), y GM con el Opel Kadett impelido por el motor Chevrolet acortado de seis cilindros a cuatro.


● PANTALLAZOS

Estos pantallazos —porque no son más que eso— pueden completarse con la mención de la fugaz existencia del Morris Magnette entre 1963 y 1967, año éste en que también dejó de fabricarse el Di Tella. En 1965 ya había cesado la fabricación del Isard 700, en tanto que el DKW o Auto Unión, tras haberse lanzado 35.000 unidades al mercado, terminó de salir de las plantas de Sauce Viejo en 1969.

Parafraseando un viejo adagio, podría decirse que mucha nafta ha salido desde entonces de las mangueras de las 5.000 estaciones de servicio con que cuenta ahora el país, para llenar los tanques aparentemente siempre sin fondo de tantos y tantos automóviles. Y henos aquí hoy: 27 millones de habitantes, más de 4 millones de automotores y menos de 7 argentinos por cada vehículo. Y a los innumerables coches nacionales se agregan ahora los importados, en tanto que se preparan nuevos modelos de industria argentina que probablemente, y tal como ha venido ocurriendo hasta el presente, resistan perfectamente la comparación, en calidad de manufactura y terminación, con lo mejor que ofrece el resto del mundo. ●

CAMINOS

QUÉ PASÓ EN VEINTE AÑOS



Mucho se ha avanzado en materia vial en la Argentina en los últimos años, aunque todavía resta bastante por hacer en esta materia. Los caminos para automóviles pasaron, de 150.000 km al nacer AUTOCLUB, a alrededor de 220.000 km en la actualidad.

LOS primeros automóviles que, hasta bien entrado el siglo XX, circularon por el interior del país, lo hacían por caminos de chacra. Son los mismos que, hoy al igual que entonces, van bordeando las estancias, a veces de gigantescas dimensiones, cruzándose y entrecruzándose casi siempre en ángulos de 90 grados o formando ángulos rectos en las esquinas de aquellas propiedades. La diagonal, como línea óptima de unión de dos puntos, no existía, pues ella nacería sólo con el advenimiento de las carreteras modernas.

Desde aquel remoto año de 1908, en que en la Argentina se construyó el primer camino genuino reservado exclusivamente para automóviles, de 4.755 metros de extensión, entre las estaciones Núñez y Olivos; pasando por el ofrecimiento de la construcción de la primera autopista con peaje entre Buenos Aires y Rosario en 1927; la existencia de 35.000 kilómetros de caminos en 1930; la numeración de las rutas nacionales en 1935 hasta la inauguración efectiva de la primera autopista de dos carriles de doble mano separados (avenida General Paz) el 5 de julio de 1941, el crecimiento de la red vial argentina fue tan rápido como incesante.

● EL PAVIMENTO

Sin embargo, hasta mediados de la década de los años 30 se transitaba casi exclusivamente por caminos naturales o mejorados, que no podían ser utilizados con lluvia. Recién el proceso de pavimentación de las rutas troncales, cristalizado a partir de 1935, aproximadamente, permitió contar con vías de comunicación permanentes, al menos entre algunos de los principales puntos de nuestro dilatado territorio.



Pero fue sólo la motorización masiva iniciada en nuestro país desde comienzos de la década del 60, la que dio impulso a la pavimentación de una vasta red de rutas primarias y secundarias que, ahora sí, cubren la República cual una telaraña.

Vamos a tratar de consignar las principales obras viales ejecutadas desde que AUTOCLUB llegó por vez primera a nuestros asociados, obras que casi siempre consistieron en la pavimentación de un trazado ya preexistente pero que en no pocos casos implicaron, asimismo, una corrección del itinerario previo. Es muy probable que ante la mención de tal o cual realización nuestros lectores recuerden, no sin un poco de nostalgia, los tiempos heroicos en que era ciertamente más problemático que hoy llegar a San Carlos de Bariloche, Ushuaia o La Quiaca, o aun hasta las Cataratas del Iguazú o el Cristo Redentor.

Lo cierto es que, con el paso del tiempo, los argentinos fuimos dejando atrás toda una época en materia de caminos.

● LAS RUTAS NACIONALES

Las obras viales son empresas complejas y de gran extensión, de modo que raras veces puede hablarse de la inauguración de un tramo determinado consignando una fecha. Se efectúan, sí, inauguraciones oficiales, pero estos actos son meramente simbólicos. Las rutas se van construyendo y liberando al tránsito a medida que la cinta de asfalto avanza, poco a poco. Por esta razón no es fácil consignar fechas precisas.

La ruta nacional N° 3 estaba pavimentada en 1961 hasta Hilario Ascasubi, y en 1973 se llegó hasta Comodoro Rivadavia, pese a que aún resta asfaltar el tramo Fitz Roy-Comandante Luis Piedrabuena y se continúa el pavimento de Río Gallegos en adelante.

Hace 20 años la ruta nacional (RN) N° 5 ya estaba íntegramente asfaltada, no así, en cambio, la número 7, cuyo pavimento entre Junín y Villa Mercedes (San Luis), paralelo a las vías del Ferrocarril General San Martín, se concluyó en 1970. Ese mis-

mo año finalizó la pavimentación de la RN 9 entre Ojo de Agua y Loreto, obra complementaria del tendido del asfalto desde Santiago del Estero a San Miguel de Tucumán, entre 1962 y 1963.

La RN 11 entre Reconquista y Clorinda terminóse alrededor de 1965, construyéndose el último segmento, entre Formosa y Clorinda, en 1968.

La RN 12 se modificó, en tanto que su similar número 14 estaba ya pavimentada hasta Corrientes, aunque posteriormente se le agregaron variantes a su trazado original.

La RN 16 une transversalmente Resistencia con Metán, por Victorino de la Plaza y Monte Quemado y, salvo el tramo final El Tunal - Las Piedras, destruido por recientes lluvias, terminó de ser pavimentada en toda su enorme extensión hace cuestión de meses. No deja de ser irónico que ahora que se cuenta con esta arteria quedó también habilitado el sector faltante, Gancedo - Quimilí (70 kilómetros) de la RN 89 Roque Sáenz Peña - Santiago del Estero, con lo que ahora existen dos trans-

Aspecto parcial de la autopista Córdoba-Carlos Paz, con el lago San Roque en último término. El antiguo "cajón" fue ensanchado y hoy día ya no se lo reconoce.

troncal nacional N° 9. Su ventaja principal: entre Rosario y Santiago del Estero no se atravesaban ciudades importantes y sólo se tocaba algunas. De esta ruta falta asfaltar ahora tan sólo el trayecto *La Banda - Rosario de la Frontera* (parcialmente ya hecho), a fin de flanquear *San Miguel de Tucumán* y disponer así de una carretera íntegramente pavimentada que una *Buenos Aires* y *Rosario* con el extremo Norte sin pasar por los grandes centros poblados. *En ciertos tramos se prevé incluso una redistribución de la numeración, de modo que en parte la RN 34 pasará a ser en el futuro la RN 9, que a su vez será provista de otro código numérico en partes de su desarrollo.*

Mención obligada merece, por fin, la *RN 40*, que por su recorrido a lo largo del pedemonte oriental de la *Cordillera de los Andes* es no sólo la más espectacular (y la que alcanza la mayor

LAS AUTOPISTAS

Las décadas del 60 y del 70 marcan en la *Argentina* no sólo la virtual terminación del proceso de pavimentación de la red troncal, sino también el comienzo de la construcción de las autopistas.

La primera carretera con características de autopista fue la avenida de circunvalación *General Paz*, inaugurada a comienzos de la década del 40, seguida por la construcción del primer tramo del *Acceso Norte de Buenos Aires*, a inicios de la década del 50. La prolongación de esta arteria se continuó luego a partir de 1965, para extenderla hasta las inmediaciones de *Zárate* y *Campana* a fines de la década del 70.

A mediados de 1971 se dejó terminada —aunque sin habilitar los puestos de cobro de peaje— la autopista *Rosario - Santa Fe*, obra complementaria de la inauguración del túnel subfluvial *Hernandarias*.

Prácticamente en forma simultánea *Mendoza* encaró la construcción de los accesos, en forma de autopistas, a la capital de la provincia con la habilitación, en este orden, de los tramos *Este, Norte* y *Sur*. Del mismo modo *San Juan* construyó una avenida de circunvalación, en tanto que *Jujuy* tendió una red muy completa y elegante de autopistas en los alrededores de *San Salvador*. Por fin, la autopista *Córdoba - Carlos Paz* se terminó hacia 1975, y la *Rosario-San Nicolás*, entre 1978 y 1979.

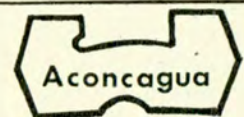
En la Capital Federal se inauguraron en 1980 las autopistas urbanas 25 de Mayo y Perito Moreno, las primeras de este tipo que se construyeron en el país.

versales asfaltadas.

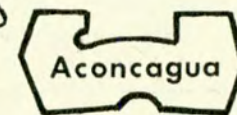
La *RN 34* fue dotada de una capa bituminosa en 1971, creándose así un desahogo necesario para la



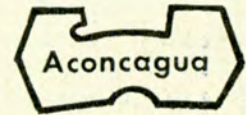
Alfombras
ORIGINALES
de goma para
automotores



Caños curvos
rectos y mangueras
para automotores



Cubre alfombras
TERMOVINILICAS
para automoviles



Cubre alfombras
BASTONEADOS
base vinilica
con aplicacion textil

garantía
5
años

PEUMAN
industrial y comercial s.a

Rawson 359/63

Teléfonos:

982 - 4525
8771
1061
5035

altura), sino también la ruta más larga de nuestro país: 4.690 kilómetros en su trazado primitivo (ahora parcialmente modificado en el Sur). Esta carretera ha sido pavimentada, durante las últimas dos décadas, en tramos bastante distantes entre sí: *Zapala - Paso Flores, Malar-güe - Barrancas y San Juan - San José de Jáchal*, siendo actualmente terminado el pavimento que desde *Jáchal* llega a *Villa Unión*, parte de la *Cuesta de Miranda* y otros segmentos menores.

● HASTA LAS CATARATAS

La *RN 12* de *Corrientes* a las *Cataratas* fue terminada, en su última parte, antes de llegar a *Puerto Iguazú*, en 1976. La *RN 188*, entre *Lincoln*, provincia de *Buenos Aires*, y *General Alvear, Mendoza*, se concluyó entre 1967 y 1968, obra ésta cuyo tráfico felizmente fue aliviado por la pavimentación integral de la *RN 7*.

Importante fue la conclusión de la *RN 33*, poco conocida por los automovilistas pero muy apreciada y transitada por los camioneros, ya que une *Rosario* con *Bahía Blanca*. El último tramo, entre *Cañada Seca* y *Rufino*, terminó de asfaltarse en 1978.

Entre 1963 y 1964 asfaltóse en parte el acceso al paso de *Agua Negra*, que hace de vínculo entre las provincias de *San Juan (Argentina)* y *Coquimbo (Chile)*. El acceso a *Las Cuevas* por *Potrillillos* fue pavimentado en sucesivos tramos, inaugurándose una nueva sección a inicios del corriente año, por lo que falta ahora tan sólo pavimentar el tramo *Punta de Vacas - Puente del Inca* para tener la *RN 7* íntegramente pavimentada.

Otras obras viales terminadas: la *RN 237*, entre *Neuquén* y *Bariloche*, en el bienio 1968/69; la *RN 22*, *Médanos - Zapala*, entre

30 autoclub



JUNTO CON EL ASFALTO CRECIO EL CLUB

A medida que en las dos últimas décadas se fue extendiendo la red de caminos asfaltados de la Nación, fueron también aumentando las estaciones de servicio, hosterías, moteles, puestos de abastecimiento y demás establecimientos para servicio de los socios.

La lista de obras construidas e inauguradas es extensa, y sólo cabe citar algunas pocas que ocupan posiciones clave. Tal es la estación de servicio de *Tres Cerros*, sobre la ruta nacional N° 3, en *Santa Cruz*; las modernas instalaciones integrales que la entidad posee en *Río Gallegos* (donde también pueden realizarse los trámites del carnet de pasaje para el cruce a *Tierra del Fuego* por *Chile*); el complejo del *Valle de los Altares*, en *Chubut*, sobre la vital conexión transversal *Rawson-Esquel* por la *RN 25*; *Colonia 25 de Mayo* y *Santa Isabel*, en *La Pampa*; las de *Villa Unión* y *Famatina*, en *La Rioja*; las amplias instalaciones en las afueras de las ciudades de *San Juan, Córdoba* y *Tucumán* (esta última en construcción, pero prestando ya servicios); en *La Quiaca*; en *Castelli*, *Pampa del Infierno*, *Fuerte Esperanza* o, más apartado aún, en *Ingeniero G. N. Juárez*, *Formosa*. En suma: una tarea que acompañó el crecimiento de la red vial ofreciendo al viajero la infraestructura necesaria para llegar sin inconvenientes a cualquier punto del país.



▲ El Acceso Norte de la *Capital Federal*, al que seguimos llamando *Carretera Panamericana* por integrar desde el principio este sistema vial, es densamente transitado.

▼ Las comunicaciones entre la *Argentina* y sus vecinos fueron mejoradas, como, por ejemplo, la ruta nacional N° 7, que lleva al túnel internacional *Cristo Redentor*.





En las dos últimas décadas, el asfalto llegó a poblaciones remotas, como en el caso de este camino que conduce a Tunuyán, con el volcán Tupungato como fondo.

La ruta nacional N° 3 se extiende, pavimentada, más allá de Comodoro Rivadavia, y pronto permitirá llegar por un ondulado asfalto hasta la ciudad de Río Gallegos.



1966 y 1967; la ruta provincial que une *Carancho* con la *Colonia 25 de Mayo (La Pampa)*, en 1980; la diagonal *San Luis - San Juan*, por *Encón*, hacia 1962, y la *RN 38 de Córdoba a Catamarca*, en secciones sucesivas, a partir de 1968, con la inauguración del último parcial, *Patquía - La Rioja*, en 1980.

● CORREDOR CENTRO - CUYO

Queda, como grandiosa obra en plena ejecución, el llamado *Corredor Centro - Cuyo* que unirá *Córdoba* con *Mendoza*. Ya está terminándose la *Autopista de las Altas Cumbres*, en tanto se trabaja en territorio mendocino para llegar, a fines de este año, hasta el límite interprovincial con *San Juan*. Esta transversal, que reemplazará la *RN 20 Domingo Faustino Sarmiento*, pasará por *Encón* y *Villa Dolores*,

usando en parte trazados existentes y en parte sobre terrapienes nuevos, y permitirá vincular *Córdoba* con *Mendoza* por un camino directo y fácil, apto incluso para camiones y ómnibus. La obra se complementará más adelante con la autopista *Rosario - Córdoba*, de modo que entonces se podrá llegar del *Paraná* a los *Andes* por un eje que, a grosso modo, coincide con el *Paralelo 33 de latitud sur*.

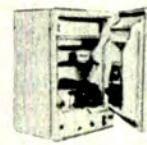
Perspectivas para un futuro brillante que no es más que la continuación natural y lógica de un crecimiento que nada mejor que las estadísticas pueden corroborar: los escasos cinco kilómetros de camino para automóviles de 1908, habrían crecido hasta principios de la década del 60, es decir el instante de nacer *AUTOCLUB*, llegando a conformar una red vial de casi 150.000 kilómetros y alcanzan en la actualidad a alrededor de 220.000 kilómetros. ●

ACCESORIOS PARA CASAS RODANTE MOTOR HOME Y NAUTICA

● HELADERAS SIAM Y OTRAS de 3 a 8 pies 10 modelos



● ENGANCHES un modelo para cada marca de automóvil



● GENERADORES YAMAHA 220/12v.- 400 a 2600 W A T T S Ideales para iluminación y energía de puestos de abastecimiento - campos - islas

ENVIOS AL INTERIOR



● INODORO PORTATIL CON CAMARA SEPTICA SEPARABLE

● NOVEDAD T V COLOR A Bateria 12' Volts - 10", 14" y 20" Ideal motor homes - islas campos etc.



● Antecarpas y Aleros Automáticos - Entrega en el acto
● ADEMAS:
antenas de TV - aire acondicionado 12 v. estufas - bombas de agua - ventanas.



MERELLO

Avda. Malpé 742 VICENTE LOPEZ (1638) TEL: 796-3603/4338

DESIGNACIONES EN MARUBENI

Dos importantes designaciones fueron efectuadas en *Marubeni Maquinarias S.A.*, con lo cual se reafirma su decisión de participar activamente en nuestro mercado con productos y servicios provenientes de *Nissan Motor Co. Ltd.* de Japón, una de las tres fábricas de automotores más importantes del mundo. Trátase del director presidente, señor *Yuji Yoneda*, y del titular de la gerencia general, señor *Sebastián Impelluso*, quienes fueron presentados por el señor *Seisaburo Mukoyama*, presidente honorario de la empresa.

El señor *Yuji Yoneda* inició su carrera en la División Maquinarias, de *Marubeni Corporation*, tras cursar estudios superiores en la Universidad de Waseda. Pasó luego a la División Vehículos y estuvo cuatro años en Perú como gerente financiero de *Nissan*. Conoce la Argentina, que ha visitado en varias oportunidades, y ahora se radicará entre nosotros de modo permanente.

El señor *Sebastián Impelluso* tiene 25 años de experiencia en nuestro mercado automotor y en el latinoamericano, y ocupó cargos gerenciales en subsidiarias nacionales de empresas estadounidenses, inglesas y japonesas.

Marubeni Maquinarias S.A., empresa que lleva más de 50 años de labor en el país, inicia con estas incorporaciones una nueva etapa de singular trascendencia.

V CONGRESO ARGENTINO DE TURISMO

Extraordinario éxito tuvo el *V Congreso Argentino de Turismo*, realizado entre el 3 y el 6 de septiembre último en el *Plaza Hotel*, de esta capital. Más de seiscientos delegados, procedentes de todo el país, asistieron a las deliberaciones, convocados por la *Cámara Argentina de Turismo*.

En la ceremonia de apertura habló el subsecretario de Turismo de la Nación, doctor *Guillermo Lousteau Heguy*, en representación del sector oficial, mientras que por el sector privado lo hizo el titular de la *Cámara Argentina de Turismo*, señor *Mario Zirolli*. Especialmente invitado, asistió el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Cerman*, a quien acompañaron otros dirigentes de nuestra Institución, que también estuvo representada en las deliberaciones.

Los cuatro temas básicos del congreso fueron "Participación de los sectores públicos y privados en la promoción del turismo" (expuesto por el licenciado *Eduardo Pantano*), "Políticas turísticas" (expuesto por el doctor *B. Schweizer*), "Las regiones turísticas en el marco del desarrollo del país" (expuesto por el señor *Antonio Torrejón*) y "La política del transporte y su incidencia en el turismo" (expuesto por el ingeniero *H. Kogan*). Tras intensas sesiones de labor las comisiones prepararon las conclusiones, que fueron aprobadas por la asamblea plenaria, el sábado 6 de septiembre.

Luego se sirvió el almuerzo de clausura, al cual asistieron el ministro de Acción Social, vicealmirante *Carlos Albarto Lacoste*; el secretario de Turismo de España, doctor *Eloy Ibáñez Bueno*; el subsecretario de Turismo de la Nación, doctor *Guillermo Lousteau Heguy*, y otras personalidades. Al concluir el almuerzo, habló el señor *Zirolli*, quien subrayó la importancia de este congreso, el primero que se efectuaba tras un prolongado paréntesis de 17 años.

También habló el doctor *Eloy Ibáñez Bueno*, quien se refirió a la cooperación turística entre nuestro país y España, que se pondrá en marcha próximamente, en el marco de un convenio ya suscrito entre ambas naciones.

GUIA GANADERA ARGENTINA

Apareció el N° 4 de la publicación anual *Guía Ganadera Argentina*, que edita Botto Flora Producciones. Contiene 144 páginas con la nómina de criadores de la Argentina, Uruguay y Paraguay, asociaciones ganaderas, sociedades rurales, fe-

chas de exposiciones, centros de inseminación, bancos de semen, laboratorios veterinarios y notas de interés general. Los interesados, pueden dirigirse por carta a Pedro Echagüe 3052, 1° E (1261) Capital Federal. Las entidades de bien público que quieran ocuparse de la venta de ejemplares pueden solicitarlos al lugar antes citado y los recibirán sin cargo.

VISITA DEL SECRETARIO DE TURISMO ESPAÑOL

Estuvo en nuestro país el secretario de turismo de España, doctor *Eloy Ibáñez Bueno*, quien asistió —como informamos en esta misma sección— a la clausura del *V Congreso Argentino de Turismo*.

En el curso de una reunión de prensa el doctor *Ibáñez Bueno* informó que había llegado a la Argentina para establecer precisiones en los puntos del acuerdo firmado durante la es-

tada de los reyes de España en nuestro país, y determinar el accionar conjunto en los diversos aspectos que prevé ese documento, de manera de ponerlo en ejecución.

Interrogado por los periodistas, trazó un panorama de la actividad turística en su país, desde 1950 a la fecha. Expresó que el año 1978 fue el de mayor caudal de visitantes, con una disminución sensible en

1980, que fue el año con menor número de turistas extranjeros.

Aclaró, el doctor *Ibáñez Bueno*, que 1981 marca la recuperación de esa importante fuente de recursos para España.

Al preguntársele si la realización del campeonato mundial de fútbol motivaría problemas de alojamiento, traslados, etcétera, recordó que España recibe anualmente cerca de 40 millones de visitantes, mientras que

MOTOR HOME MODELO SAFARI

La empresa *Proveduría Deportiva*, Callao 666, ha lanzado a la venta una casa rodante fabricada por *Karmann Ghia*, de Brasil.

Se trata de un vehículo confortable, dotado de todas las comodidades para hacer grata la vida en contacto con la naturaleza.

El vehículo básico está compuesto por un chasis *VW Kombi* y una estructura suplementaria de perfiles de acero, soldada al chasis original.

El motor es de cuatro cilindros, está provisto de dos carburadores y tiene una potencia de 65 HP.

En cuanto a las medidas externas del *Motor Home Modelo Safari*, tiene un largo total de 4,86 m, un ancho máximo de 2,04 m y una altura de 2,715 m. Las medidas internas dan una altura habitable de 2,04 m.

La unidad pesa 1660 kg y puede llevar una carga útil de 495 kg.

Esta "casa móvil" viene equipada con baño completo, con ducha y calefón, heladera eléctrica y/o de gas, cocina con hornallas y horno, mesa transportable, armarios y placards, pileta de cocina y cortinas y alfombras.

De esta forma, *Proveduría Deportiva*, una firma de sólido prestigio en plaza, incorpora al mercado argentino una casa rodante con los últimos adelantos en la materia.

VISTA DE NUEVO A SU AUTOMOVIL

La tradicional firma *Tapizados Confort Do- vico*, ubicada en Paraguay 76, de *Villa Martelli*, ha agregado ahora, a su ya conocida actividad de instalación y mantenimiento de la tapicería del automóvil, una nueva iniciativa, según la cual los interesados en remozar el interior de su automóvil pueden solicitar el nuevo tapizado que desean, para cualquier tipo de automóvil o pick-up, cuyo conjunto le es entregado listo para instalar con todos los accesorios adecuados para la realización de esta tarea. Así, en un fin de semana, con la ayuda del grupo familiar, puede desmontarse en el día el tapizado existente y sustituirlo por otro flamante y ello con una sensible disminución en el costo, ya que la mano de obra la pone el consumidor final.

EL RUGIDO DEL JAGUAR

No hay duda de que la industria automovilística mundial se ha volcado decididamente a la búsqueda de nuevas tecnologías para reducir el consumo de combustible. A ese respecto, ha conmovido al mercado europeo la aparición, en la berlina de 5,3 litros y bloque de 12 cilindros en V del *Jaguar*, y la cupé 4 plazas de lujo *XJS*, de un nuevo y revolucionario motor que reduce el consumo en más del 22 por ciento, con relación al modelo anterior de la misma marca.

Además, según cifras dadas a conocer por el gobierno del Reino Unido, estos vehículos con su nuevo motor recorren, en ruta, 100 km con 14 litros de nafta. La velocidad máxima que alcanza el modelo *Jaguar XJS* es de 250 km/h.

Esta economía de combustible se alcanzó con la incorporación al motor de la cámara de combustión "Fireball", diseñada por el ingeniero suizo *Michael May*, y es el fruto de cinco años de investigaciones.

Según *May*, el secreto de esta nueva cámara de combustión radica en que se obtienen las ventajas del sistema de carga estratificada, pero sin la complejidad del abastecimiento auxiliar.

La nueva cámara de combustión presenta dos niveles distintos, con una válvula de admisión situada en la zona baja y la de escape, ubicada en otro sector, más arriba y en el interior de la cámara propiamente dicha, que es del tipo "bañera" y donde también está situada la bujía. Unos conductores inductores de turbulencia conectan ambas zonas y garantizan un "quemado" rápido del combustible.

Otra ventaja adicional del sistema *May* es que la temperatura de la corona del pistón es aproximadamente inferior en 100°C a la de las cámaras de combustión convencionales.

CIRCULO MILITAR

UN SIGLO DE FECUNDA ACCIÓN

FUNDADO el 30 de junio de 1881, con el propósito de establecer sólidos vínculos de camaradería entre sus integrantes, el *Círculo Militar* acaba de cumplir su primer siglo de vida. Su creación débese al general *Nicolás Levalle*, quien fue también su primer presidente.

En el cuartel de la actual plaza *Retiro* comenzaron a reunirse los antecesores de quienes hoy ocupan el llamado *Círculo Militar*, y que primeramente fue denominado Club Militar. No solo cambió su nombre, también su sede cambió dieciséis veces, hasta que finalmente se instaló en el palacio de la familia *Paz*, construido en 1902, según proyecto del arquitecto francés *Luis Sortais*. Este magnífico edificio —denominado actualmente *Palacio Retiro*— está inspirado en las líneas del *Louvre* de París, y ocupa un terreno de más de 6.000 metros cuadrados. Los mármoles y las piedras de grandes dimensiones empleados en su construcción fueron traidos de Francia, así como también los herrajes y otros materiales.

En el transcurso de este siglo de vida, el *Círculo Militar* desarrolló una intensa actividad, a la par que aumentaron sus servicios a los adherentes, que ahora suman casi 20.000. Los asociados de las guarniciones alejadas encuentran en él alojamiento confortable y todo lo preciso para la práctica de diversas actividades deportivas: tiro, gimnasia, tenis, esgrima, natación, etcétera.

En la actualidad, el *Círculo Militar* ofrece alojamiento en 79 habitaciones con baño privado en el *Palacio Retiro*, además de restaurante, confitería, bar, sauna, baños turcos. En el *Campo Deportivo Olivos*, situado en la localidad bonaerense del mismo nombre, dispone de un hotel con 116 habitaciones con baño privado, restaurante, confitería, salón de té y diversas instalaciones deportivas.

La institución también posee un balneario en Playa Centenario, Mar del Plata, con una playa privada provista de 200 carpas y 150 sombrillas.

Pero, volviendo al *Palacio Retiro*, digamos que allí funciona una excelente biblioteca (alrededor de 150.000 volúmenes), que es la más importante de la Argentina en temas militares. Conviene recordar, a este respecto, que el *Círculo Militar* creó en 1918 la *Biblioteca del Oficial*, una editorial cuyo prestigio ha trascendido nuestras fronteras y ha merecido recompensas internacionales. Lleva publicados cerca de 700 volúmenes, de temas especializados, buena parte de los cuales se deben a autores argentinos, y cuyas ediciones son muy solicitadas en el extranjero, especialmente por los ejércitos iberoamericanos.

Otro de los orgullos de la entidad es el *Museo de Armas de la Nación*, cuya organización le fue confiada en 1938 al museólogo doctor *Fernando Jáuregui* y que fue librado al público dos años después, el 12 de diciembre de 1940. En quince salas se exhiben, siguiendo un orden cronológico, piezas de diferentes épocas y países, armas argentinas, insignias, piezas de numismática y obras de arte. En la *Sección Armas Blancas* se puede admirar una *cota cuadreana*, procedente de *Inglaterra* y cuya posesión primigenia se atribuye al emperador *Commeno*. Hay allí una excelente colección de lanzas y armas blancas de nuestro territorio. Entre las piezas centenarias descuellan un *arcabuz de serpiente*, empleado en la conquista de *Tenerife*, y una *bocachona Tower*, arma ésta tomada por las fuerzas que defendieron a *Buenos Aires* durante la *Segunda Invasión Inglesa* (1807).

Este magnífico museo puede visitarse los miércoles, jueves y viernes, de 15 a 19. Por otra parte, el *Círculo Militar* cuenta con la *Fundación Cultural*, que ofrece conferencias, simposios, exposiciones de arte, conciertos, teatro, espectáculos coreográficos y cine. La *Fundación* organiza cursos para el personal militar y sus familias, a los que también pueden asistir civiles. Además, se dictan cursos preparatorios para el ingreso a la Universidad y cátedras sobre economía, política nacional e internacional, estrategia, relaciones industriales, historia e idiomas. Por último, un convenio con la *Universidad Católica Argentina* permite que se impartan cursos de ésta en la *Fundación*. Esta es, reseñada de un modo muy sucinto, la actividad que se realiza en el *Círculo Militar*, a cien años de aquel día en que nació, impulsado por el legendario teñiente general *Nicolás Levalle*.



TENEMOS UN

Los servicios de ACA-TUR le

ACA-TUR es la agencia integral de turismo del Automóvil Club Argentino. Reconocida oficialmente. Creada para que todos los socios del Automóvil Club puedan satisfacer sus deseos de viajar y disfrutar las notables bellezas naturales de este magnífico país.

¿QUE SERVICIOS LE OFRECE ACA-TUR?

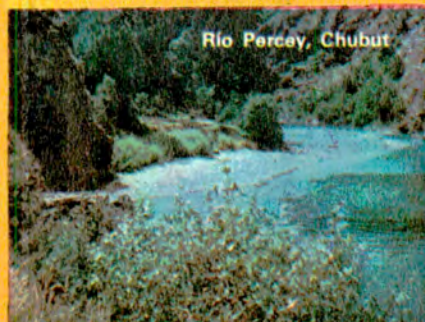
Por su intermedio, los socios del ACA pueden disfrutar:

- *Excursiones colectivas en todo el país.*
- *Excursiones individuales con su automóvil (ACA-TUR les brinda el asesoramiento adecuado), incluyendo los vales de nafta y cheques de viajero ACA necesarios.*
- *Publicaciones cartográficas ACA.*
- *Infraestructura servicial única en el país: 56 dependencias hoteleras, balnearios modelo en toda la costa atlántica; centros turísticos, etc.*
- *Documentación internacional y aduanera.*
- *Caravanas automovilísticas.*

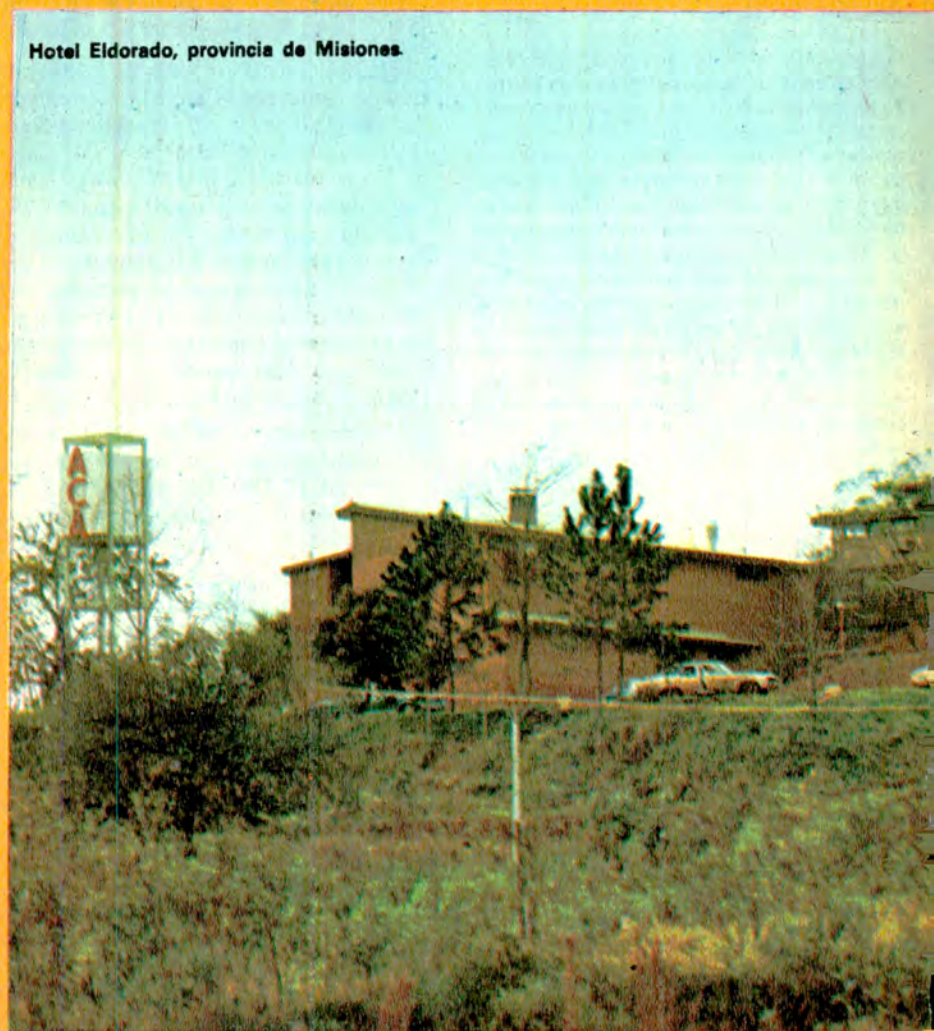
PARA ESTA TEMPORADA, LE OFRECE ACA-TUR ESTAS EXCURSIONES:

● **SUR ARGENTINO.** Con 33 salidas desde noviembre hasta abril de 1982. Transporte aéreo y terrestre.

Visita al Lago Argentino y al famoso Glaciar Moreno - Parque Nacional Los Glaciares - Ushuaia con su subyugante entorno de bosques y montañas, junto



Río Porcey, Chubut



Hotel Eldorado, provincia de Misiones.

al Canal de Beagle - Parque Nacional de Tierra del Fuego - La belleza de Bahía Lapataia - Los Lagos Escondido, Roca y Fagnano.

● **MAR, LAGOS Y MONTAÑAS.** Salidas semanales.

Transportes en cómodos ómnibus del ACA.

Recorre los más bellos rincones patagónicos, desde la cordillera hasta el mar. Bariloche con todos sus encantos - Parque Nacional Nahuel Huapi - El Bolsón y su mágico valle - Esquel - Parque Nacional Los Alerces - El mar más transparente: lobos y elefantes marinos: Puerto Madryn y Península Valdés.



Río Arrayanes, Chubut

● **SAN CARLOS DE BARILOCHE Y SAN MARTIN DE LOS ANDES.** Salidas semanales.

Los famosos atractivos

MAGNIFICO PAIS

dan la oportunidad de disfrutarlo



Nonthué - La imponente represa de El Chocón y su gran lago.

● **VALLES CALCHAQUIES.** Salidas semanales. Transporte: Tren Expreso Buenos Aires-Tucumán y modernos ómnibus desde Tucumán.

El Norte tradicional, su sol, valles y quebradas. El frescor de la altura. Y el descanso reparador en las Hosterías ACA.

Itinerario Tucumán - Jujuy - Historia y belleza: la Quebrada de Humahuaca - Salta la linda - Santa Rosa de Tastil y sus tesoros arqueológicos - Cachi- Cafayate - Tafí del Valle, joya de Tucumán.



Tafí del Valle, Tucumán

OTRA INICIATIVA PROMOCIONAL ACA-TUR

Plan Hosterías ACA

Un paquete turístico que incluye:

- 5 días con pensión completa en las confortables Hosterías ACA.
- Vales de nafta (viajes de ida y vuelta, más los paseos por la zona).
- Cartografía ACA para su orientación.

Todo a precios promocionales.

EN NOVIEMBRE: Hosterías ACA de Misiones - San Juan - Chubut Corrientes y Río Negro. (Usted elige el lugar).

EN DICIEMBRE: Hosterías ACA de Tucumán, San Juan y Buenos Aires.

Importante:

En todos los servicios de ACA-TUR usted dispone de la Financiación ACA. Planes en 6, 12 y 18 cuotas fijas, no indexadas. Trámite ágil.

turísticos del Sur. La isla Victoria - El bosque de los Arrayanes, mundialmente conocido - Las grandes bellezas del Circuito Chico - Cerro Catedral, con las maravillosas vistas panorámicas de su cable carril - El Valle Encantado - Los lagos Lácar y



Cerro Catedral, Río Negro

Remita este cupón y ACA-TUR le ayudará a concretar el viaje que desea

Señores
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Planeamiento Turístico
Av. del Libertador 1850
(1425) Capital Federal

Solicito me envíen información acerca del itinerario y condiciones en que podría viajar a:

.....
.....
.....
.....

(Mencione la zona o lugar del país que le interesa conocer)

Aclaro que me agradaría viajar en:

- AVION ● TREN ● BUS ●
- TRANSPORTE COMBINADO
- FORMA INDIVIDUAL
- IDEM, EN MI AUTO, CON VALES DE NAFTA ACA.
- GRUPO ACOMPAÑADO.
- CARAVANA AUTOMOVILISTICA

Para la temporada estival quisiera participar de la o las Excursiones Promocionales ACA que subrayo:

- SUR ARGENTINO ● BARILOCHE
- MAR, LAGOS Y MONTAÑAS
- VALLES CALCHAQUIES

Apellido y Nombre

Domicilio:

C.P. Tel.:

Loc.

Pcia. Socio N°

Servicio Para Socios
Entidad sin fines de lucro
Legajo DNST N° 0078

EL ARTE DE REDUCIR PARA PODER SEGUIR CRECIENDO

En su política de mejorar constantemente las técnicas operativas, el Automóvil Club Argentino acaba de incorporar un



sistema de microfilmación convencional y otro que opera sin documentos, tomando la información directamente desde el computador.

AL RECORDARSE el 77° aniversario de nuestra Entidad, el 4 de junio último, quedó inaugurado el *Centro de Microfilmación*, un adelanto técnico que redundará en beneficio de la capacidad operativa del *Automóvil Club Argentino*. Este aprovechamiento de la evolución técnica, tenía un cercano antecedente: el 20 de febrero último se había puesto en marcha el sistema de microfilmación denominado *Computer Output Microfilm (COM)*.

La primera aplicación, que ya se encuentra en marcha, la microfilmación de las solicitudes de socios, apunta a dos objetivos: en primer término, preservar los documentos que conforman parte del acervo histórico de la Institución, y, en segundo lugar, recuperar espacios considerables ocupados actualmente por archivos en la Sede Central.

● EL MICROFILM TIENE SU HISTORIA

En el ya lejano año de 1839, *John Benjamin Dancer* realizó en Inglaterra la experiencia inicial en microfilmación: logró obtener el primer "fotograma" de un documento a través de una óptica modificada del microscopio. La primera aplicación de la microfilmación en gran es-

cala se produjo a fines de 1870, durante el cerco de París, en la Guerra Franco-Prusiana. Fueron microfilmados cerca de 115.000 mensajes, muchos de los cuales pudieron así ser transportados por palomas mensajeras. En 1920, *George L. Mc Carthy*, perfeccionó en EE.UU. una cámara para microfilm cheques, que recibió el nombre de *Cheq-o-Graph*, cuya patente fue adquirida por Eastman Kodak Co. Durante la Segunda Guerra Mundial hubo una aplicación masiva del microfilm, que se denominó *Correo V*, destinado al movimiento de la correspondencia entre las tropas acantonadas en Europa y sus parientes de Estados Unidos.

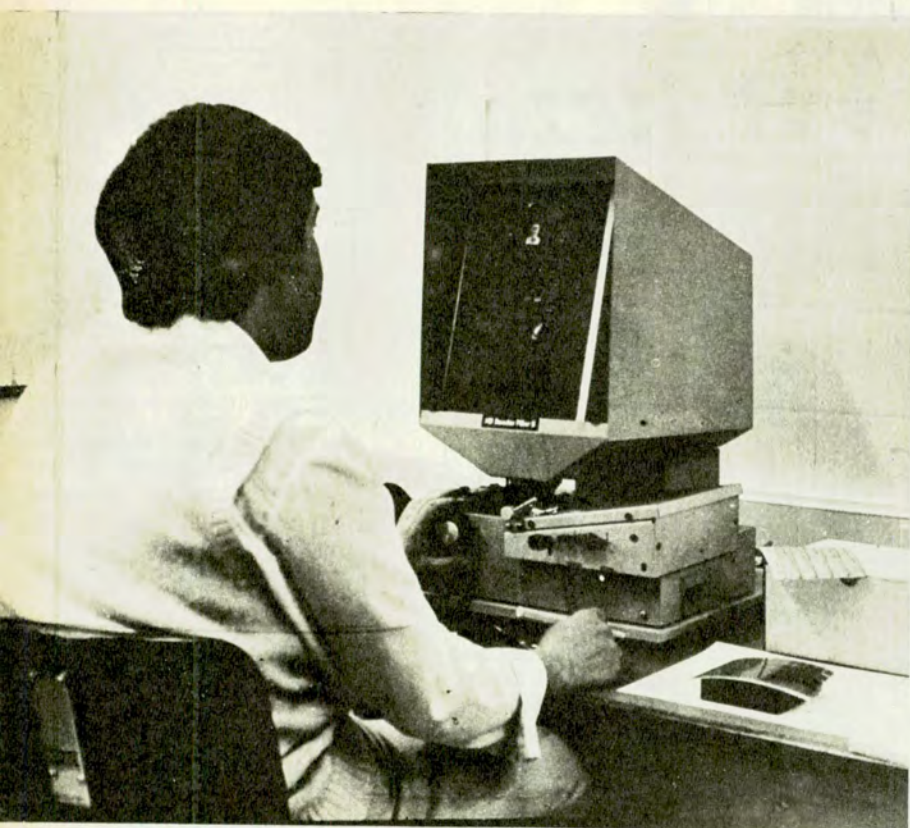
Después de la guerra, el gobierno de EE.UU. propulsó el desarrollo de técnicas adecuadas para dar un uso más económico al microfilm. En ese momento, sólo se pensaba en él como en un simple medio para reducir archivos obsoletos. Fue en el año 1950 cuando aparecieron equipos realmente prácticos, que dieron a esta técnica el carácter de "herramienta". En 1955 se construyó el primer aparato que permitió microfilm la información producida por un computador, diseñado y fabricado por *Stromberg-Carlson* (hoy *Stromberg Datagraphics*). Este equipamiento, identificado por la sigla

COM, según indicamos más arriba, está destinado a revolucionar los procesos de información. A partir de 1967 se comenzó a hablar de "sistemas", refiriéndose no a los equipos sino a técnicas de captación, uso, identificación y acceso, actualización, etcétera. También en ese año comenzaron a darse los primeros tímidos pasos para unificar las ventajas de la microfilmación con las del procesamiento electrónico de datos, o sea lo que se conoce actualmente como *sistemas integrados*.

En los últimos años se desarrolla un nuevo concepto, los *sistemas interactivos*, los cuales permiten trabajar con computación y microfilmación reunidos en un único elemento interactivo a través de ambas tecnologías y conformando un sistema que se apoya y complementa en ambas disciplinas.

● QUE ES LA MICROFILMACION

El microfilm es un material transparente, flexible, que contiene imágenes de origen documental para su proyección óptica. Según el "glosario de micrografía", es una película de grano fino, de alta resolución, que encierra imágenes, muy reducidas, de un original. Esto quiere de-



cir que en el microfilm las imágenes tienen interés fotograma por fotograma, individualmente, pues cada uno puede ser un documento diferente, o varias partes de un documento.

Podemos deducir, entonces, que la microfilmación es una técnica fotográfica por medio de la cual se copian, sobre una película, documentos existentes o a producir, a un tamaño mucho menor, y que luego pueden ser consultados mediante visores u obtenerse copias de tamaño natural utilizando *visores impresores*.

El microfilm debe siempre entenderse como un conjunto sistemático racional, proyectado para cada una de las diferentes necesidades.

● SISTEMAS DE MICROFILMACION

Puédese señalar, básicamente, dos sistemas o ramas diferentes: la *microfilmación convencional de documentos* y el sistema *COM*. El primero de ellos *opera a partir de documentos*, los cuales son microfilmados con una cámara. El *COM*, en cambio, *opera sin la existencia de documentos*; se microfilma tomando la información directamente desde el proce-

sador central de un computador (*on line*), o a través de una cinta magnética.

● BENEFICIOS QUE OFRECE

La microfilmación redundará en una mejor acción operativa de nuestra Entidad, por diversas razones, entre ellas: los tiempos de acceso a la información son notablemente inferiores a los insumidos con los sistemas tradicionales; se reduce hasta en un 95 por ciento el espacio ocupado por la información en papel; la cantidad de personal u horas-hombre aplicada al manejo de la información también resulta menor; el acceso a la información es ágil y simple; se mejoran las condiciones de higiene; disminuyen los costos de flete o correo para el traslado de la información; la cantidad de papel de computación a utilizar se reduce notablemente, así como también las horas de utilización del equipo computador en aquellas aplicaciones susceptibles de ser microfilmadas.

Una clara idea, a este respecto, está dada por el hecho de que la primera etapa de aplicación de la microfilmación convencional permite la recuperación de 225 metros cuadrados afectados a archivo en la Sede Central.

● SEGURIDAD DE LA INFORMACION

El reducido tamaño de las microformas acrecienta la seguridad en el manejo y custodia de la información, pues se puede guardar en cajas de seguridad una gran cantidad de información, que ocupa así un espacio mínimo. Evita, asimismo, la lectura "inadvertida" de la información, pues la consulta debe hacerse con equipos adecuados. Por otra parte, brinda al usuario mayor confianza en cuanto a la fidelidad de la información, ya que el conjunto de documentos microfilmados es inalterable. Otro aspecto a considerar, es que habitualmente se cuenta con una copia o más, denominada *microfilm de trabajo o de segunda generación*, que son las copias destinadas a las áreas de consulta, mientras que las microformas originales o de primera generación, que conforman el microfilm de resguardo, se conservan en sectores aparte de las áreas de consulta. De esta forma, si un siniestro afecta a una de ellas, no perjudica a la otra y no se pierde la información contenida.

A tal efecto, el área de Arquitectura y Mantenimiento del *Automóvil Club Argentino* construye actualmente una bóveda de seguridad fuera de la Sede Central para guardar los originales que el *Centro de Microfilmación* produce. Este *Banco de originales* tendrá una superficie de 27 m² y una capacidad de almacenamiento de 175.500.000 documentos. Las condiciones ambientales que se mantendrán en este recinto —15 a 20° C y 20 a 40 % de humedad— aseguran la preservación de los originales por un período estimado, según pruebas de laboratorio, en más de 100 años.

● PRIMERAS APLICACIONES

Las primeras aplicaciones de la microfilmación en el ACA corresponden, como señalamos, al área de socios. En el Centro de Microfilmación se encuentran ya en proceso de conversión, aproximadamente 1.600.000 solicitudes de ingreso, archivadas hasta ahora directamente, por lo cual constituyen una verdadera montaña de papel.

En un lapso no muy largo, esta moderna tecnología se extenderá a otras áreas de nuestra Institución, con lo cual se acelerarán notablemente todos los trámites y será más eficiente la prestación servicial a los asociados, destinatarios finales de esta modernización de las técnicas operativas, que vienen a sumarse, y complementar, el magnífico centro de computación del ACA. ●

Aquí Nosotras

Libertad y Belleza



Una semana de camping no quiere decir, de ninguna manera, descuidar el aspecto físico; al contrario, debemos aprovecharla al máximo para purificar nuestros pulmones, tratando, las fumadoras, de dejar el cigarrillo, lo cual redundará notablemente en la luminosidad de la mirada y en el mejoramiento de la piel.

Las largas caminatas son aconsejables para la circulación y también para afinar la silueta y, como tendremos más tiempo, podremos alternar estos paseos con algunas horas de completo relax para aflojar tensiones.

Para que todo sea completo, evitemos la acción desecante del sol sobre la piel, con cremas adecuadas y cepillemos diariamente el cabello para quitar todo rastro de tierra o arena.

Recordemos, además, que como nos tocará vivir en un espacio reducido y de limitado confort, la ropa y los accesorios deberán ser rústicos y de poco bulto. Tratemos de llevar los productos de belleza en envases pequeños y descartables, pero ¡por favor! no nos olvidemos del espejo.

Pongamos en la valija sólo dos pantalones, dos o tres remeras, un pullover por si refresca, una linda camisola y un pañuelo de seda para la cabeza; comprobaremos que esto es más que suficiente. Pero, eso sí, que todo sea lindo, vistoso, colorido y alegre como nuestro corto descanso.

Ensalada

Puesto que la vida al aire libre involucra también un mayor consumo de energías y despierta el apetito, tiene, por lo tanto, sus reglas dietéticas. Además, el camping limita el menú casi exclusivamente, a lo que se puede preparar sobre la parrilla.

Sin embargo, todos sabemos que cualquier calidad de carne, ya sea de vaca, cerdo, pollo o pescado, adquiere un sabor especial y excepcional, asada a las brasas.

Por lo tanto, para que el consabido asadito no nos resulte tedioso, recordemos que podemos también asar choclos tiernos o papas con cáscara, untados con margarina y envueltos en papel de aluminio, así como toma-

El Niño

Aunque parezca mentira, es más fácil llevar un bebé



das Para Acompañar el Asado



tes y morrones, que también acompañan muy bien a cualquier asado, al igual que las riquísimas ensaladas, varia-

bles hasta el infinito.

Para acompañar carnes vacunas o de cerdo: vaciar medio melón con la cuchar-

ta de hacer bolitas y rellenarlo con ellas, gajos de naranja, trozos de tomate, cubitos de jamón crudo y ade-

rezar con jugo de naranja, 1 vasito de vino blanco, sal, y espolvorear con perejil apenas picado.

Para acompañar aves: Cortar en juliana una planta de lechuga y agregarle 1 taza de blanco de apio picado, 1 taza de medias nueces peladas y 1 tomate en casquitos. Aderezar con mayonesa mezclada con 1 cucharada de mostaza, 1 pote de yogur sin sabor y sal.

Para acompañar pescados: desmenuzar 1 lata de atún escurrido y agregarle 100 g de aceitunas negras descarozadas, 2 puerros cortados en rodajas finas, 2 huevos duros, 2 tomates en rodajas, 1 ají verde en anillo y aderezar con aceite, vinagre, sal y 1 cucharadita de pimentón dulce.

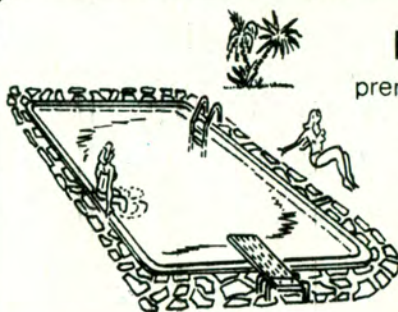
en el Auto

en el automóvil que a un niño de más de tres años,

pues el bebé está seguro en su sillita especial o en el moisés, donde pasará la mayor parte del viaje durmiendo.

Por el contrario, el niño pequeño es inquieto y después de algunos kilómetros comienza a manifestar su incomodidad, por lo que es preciso tener la precaución de no permitirle jugar con las puertas, las que deben ir bien trabadas, y, desde luego, no sentarlo en el asiento delantero, ya que, con sus movimientos rápidos, puede estorbar al conductor o chocar contra el parabrisas en caso de una frenada brusca.

Lo más aconsejable es que viaje tan entretenido como sea posible con algunos de sus juguetes preferidos, y si el viaje es largo, independientemente de las paradas para comer, hacer otras intermedias para estirar las piernas y respirar el aire puro del campo.



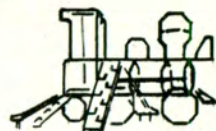
Piletas

premoldeadas P.R.F.V.

proyectos
asesoramiento
financiación



Juegos



material didáctico

Equipamiento de:
colegios, clubes
jardín de infantes
plazas



PUERTA NORTE

AV. DEL LIBERTADOR 85-91 Tel. 795 - 0763
(1638) Vicente Lopez Pcia. de Bs.As.

Aquí Nosotras

¡Cómo Pica!

La vida al aire libre, junto con las ventajas que ofrece, encierra también los inconvenientes de las picaduras de algunos insectos, que aunque no resulten peligrosas, debido a las reacciones cutáneas que producen son muy molestas y, a veces, hasta dolorosas.

La picaduras de mosquitos provocan una reacción de tipo alérgico y sobre la piel aparecen ampollitas rodeadas de una zona enrojecida, que en sí no son peligrosas ya que desaparecen espontáneamente al cabo de algunas horas, pero causan tal picazón que el niño se rasca produciéndose lesiones que pueden infectarse. El remedio consiste en aliviar el dolor con pomadas antipruriginosas o con talco mentolado.

Otros de los insectos que abundan en el campo son

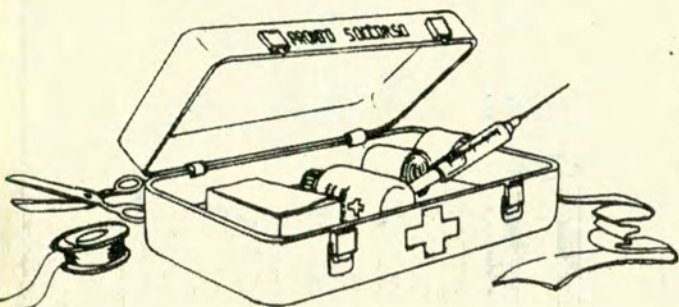


las hormigas, cuyas picaduras producen un dolor punzante que se puede aliviar con una solución por partes iguales de agua y amoníaco.

En general, lo mejor para

proteger al bebé de estas molestias son los repelentes, que resultan inofensivos para la salud y cuyo efecto dura algunas horas. No olvide incluirlos en su equipaje.

Botiquín Básico



Aunque seguramente no tendrá que usarlo, es imprescindible para la tranquilidad de todos llevar un botiquín de primeros auxilios, provisto como para cualquier eventualidad, en el que no debe faltar: agua oxigenada, alcohol alcanforado, gasa, vendas, cinta adhesiva, merthiolate, ácido pírico para quemaduras, colirio sin corticoides, aspirinas, bicarbonato, vaselina líquida, tijeras, alfileres de gancho, 1 bolsa para hielo y otra para agua caliente y talco.

Es conveniente consultar con su médico sobre los medicamentos que deberán ser incluidos y las dosis correspondientes, y anotar todas las indicaciones en forma clara e incluirlos en el botiquín junto con el 34-4001 de emergencia médica.

Parc

Todo una familia podrá disfrutar de la vida al aire libre en una pequeña carpa confeccionada por nosotras mismas, sin contar con que, en los tiempos que corren, implica, además de una satisfacción artesanal, una verdadera economía.

El modelo base que presentamos tiene capacidad para cuatro personas. Con la ayuda del diagrama y una buena máquina de coser no tendremos ningún inconveniente en confeccionarla, si tenemos en cuenta las siguientes indicaciones:

Techo: 1) un corte de lona de 4,40 m x 2,20m; 2) se cose una cinta de hilera a lo largo del centro del corte, aplicándose en cada extremo un ojal de duraluminio; 3) los refuerzos miden 0.20 m x 0.30 m; en ellos se insertan las argollas con sus correspondientes remaches, en las cuales se aplicarán los picos de los parantes; 4) los refuerzos de los vientos se hacen con un trozo de cinta de hilera con sus correspondientes argollas de aluminio; 5) a 0.30 m de cada borde hacer una alforza.

Frente y contrafrente: Dos cortes de 3,00 x 0,90. Cortar de acuerdo con el di-

Consej

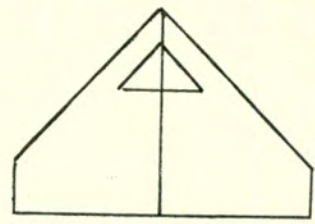
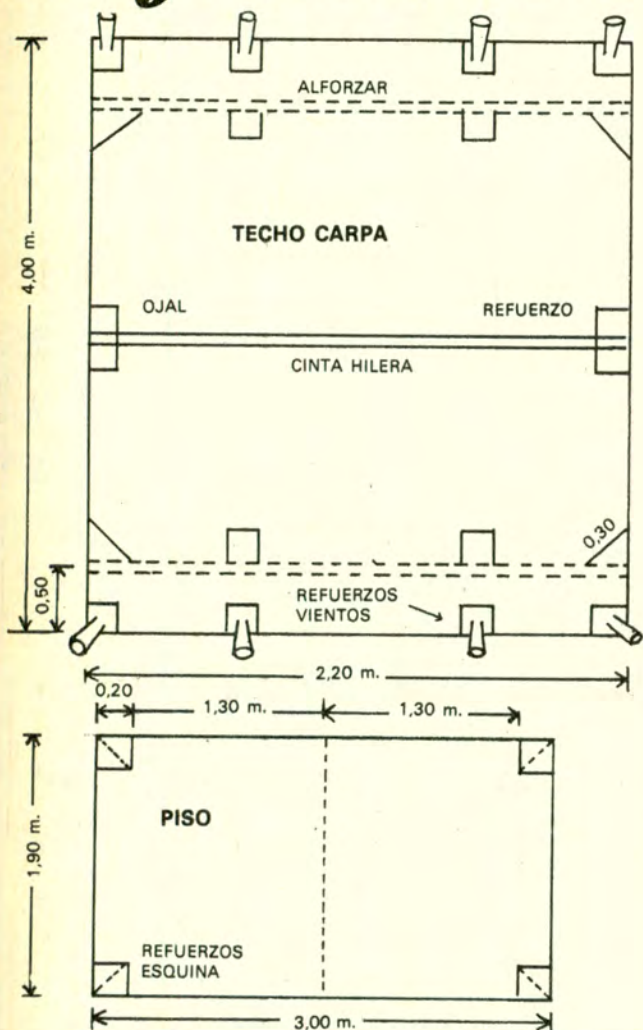


CONFORT DOVICO
TAPIZADOS ORIGINALES LISTOS PARA COLOCAR

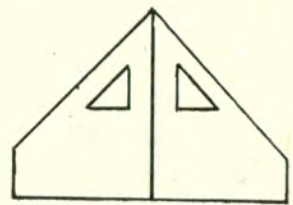
- TAPA AUTOS y CUBRETAPIZADOS AMOK®
- EN TELAS BOUCLE - TOALLA - SIMIL PIEL Y ESCOCES
- ENVIOS AL INTERIOR - SOLICITE FOLLETOS

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

Disfrutar el Descanso



CONTRA FRENTE



FRENTE

bajo; 1) en el frente aplicar un cierre; 2) con tela de mosquitero cubrir las aberturas de las ventanas, que no deben coserse muy tirantes.

Una vez confeccionados el techo y los frentes, coser con costura francesa del lado del revés. Para el piso se necesita tela plástica de 1,90 m x 3,00 m. Luego, se coloca la carpa del revés y se cose en todo su contorno, dejando una parte libre para la solapa de las puertas, donde se aplicará otro cierre.

Tuty

os Para el Camping

- Elegir el lugar para instalar la carpa o la casa rodante alejado de las rutas de tránsito intenso, para que el aire sea más puro y haya menos ruido.
- Los elementos de cocina deben ser pocos y funcionales, es decir, que un mismo utensilio tenga varios usos.
- Todo debe estar ordenado en una misma bolsa o caja, para evitar búsquedas inútiles.
- La parrilla es indispensable, ya sea para asar carne, pescado, salchichas, verduras, o para calentar la pava y el pan.

- Acampar en lugares en que se pueda comprar alimentos frescos.
- No olvidar el papel de aluminio, tanto para asar pescados como para guardar distintos alimentos.
- Comprar las gaseosas en envases descartables, lo cual le evitará cargarse de botellas.
- Junto a un río o arroyo se puede improvisar una heladera utilizando una bolsa de plástico bien cerrada, ubicada en una caja de madera y sumergida en el agua. Otro método consiste en cubrir la bolsa con arpillera mojada; la evaporación mantendrá todo fresco.

LONAS IMPERMEABLES
AVION PARA
CARPAS
 ALEROS - DOBLE TECHO - ETC.

ANCHO 200 cm. 49.900.-

ANCHO 240 cm. 64.900.-

NARANJA - VERDE - AZUL
GRATIS: Retire el molde para confeccionar su carpa o alero

HODARA
 SARMIENTO 1711 CAP.
 (1042) - TEL.: 40-5133/5537
 ENVIOS AL INTERIOR

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

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

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

Precio del día en Fábrica **\$ 3.000.000**
 Embalado y entregado a la empresa transportista que se indique: 3 x 3, \$ 3.300.000; 3 x 4, \$ 4.000.000; 3 x 5, \$ 4.600.000; 3 x 6, \$ 5.400.000. Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch, \$ 6.500.000. Hay otros modelos. Envíos al interior.

ANEXO: cerco para obras
[DISEÑOS Y TEXTOS REGISTRADOS]
 Solicite catálogo - Visite la fábrica
 Av. CABILDO 4460 Bs. As. Tel. 70 0803

¿GOMA PINCHADA?
NO ES PROBLEMA...
 DEJE QUE SU AUTO INFLE SUS PROPIAS GOMAS!!

Super INFLA®

MINICOMPRESOR FUNCIONA DEL ENCENDEDOR DE 12 V.
 • ENVIA 90 LIBRAS DE PRESION
 • INFILA TODAS LAS CUBIERTAS, PELotas, BICICLETAS, ETC.
 PESA 1 KG MIDE 9 x 15 x 19 cm

GARANTIA POR UN AÑO OFERTA A SOCIOS DEL A.C.A.

ADQUIERALO EN 3 CUOTAS MENSUALES DE \$ 95.000.-
 O CONTADO POR \$ 255.000.-

ENVIOS AL INTERIOR SIN RECARGOS

ADJUNTE SU N° DE SOCIO DE A.C.A. CON GIRO O CHEQUE POR \$ 95.000.- (1° cuota) O \$ 255.000.- (Contado) A NOMBRE DE:
INTER - OCEAN S.A. (no a la orden)
 MARIO BRAVO 890, CAP. (1175) - TEL. 88-9183

EL VALLE DE PISMANTA

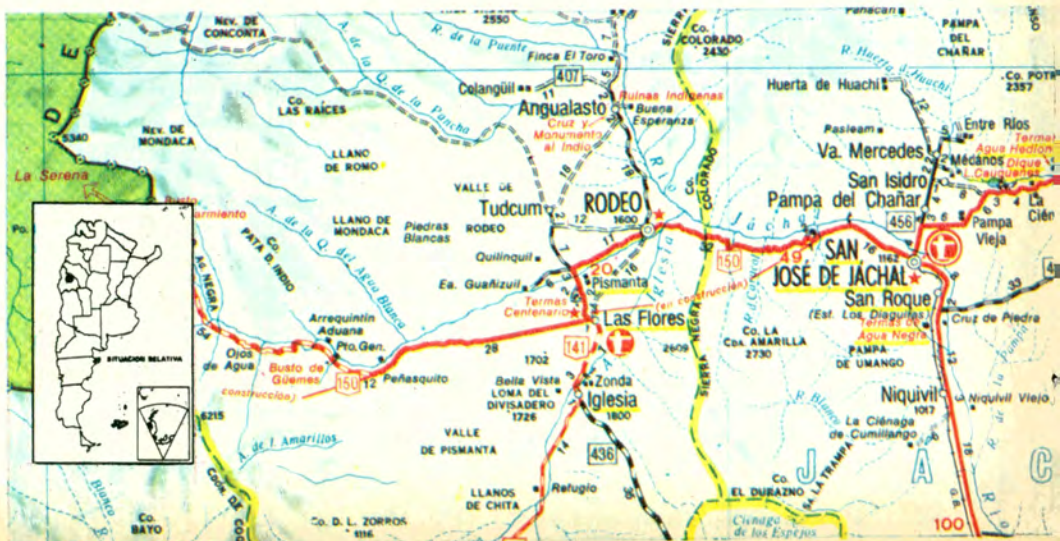
TERMAS Y FOLKLORE

Por ROBERTO JANZ



Este hermoso valle cordillerano fue conocido desde tiempos inmemoriales por sus fuentes termales. Los conquistadores llegarían después, atraídos por el oro de sus montañas, y se afincaron definitivamente. Sus descendientes, criollos, conservan las viejas costumbres campesinas y exhiben su destreza de centauros en torneos que tienen por escenario los pueblos de la comarca.

CONSIDERADO como uno de los pintorescos altos valles andinos de la provincia de *San Juan*, el de *Pismanta*, situado a casi 2.000 metros de altura sobre el nivel del mar, en el *Bolsón de Iglesia*, se encuentra al pie de la imponente *Cordillera de los Andes*. Las nieves eternas enmarcan desde las cimas cercanas, recortadas sobre el azul y diáfano cielo, el escenario que los aborígenes visitaban para curar sus males. Olvidados cronistas hispanos coinciden en sus





◀ En invierno las mujeres iglesiasianas terminan a mano los tejidos que confeccionaron en los rústicos telares.

◀◀ Roberto Fonseca, uno de los trece hermanos organizadores del Festival de Doma y Folklore que se realiza en su finca de Bella Vista.

▼ El imponente macizo andino sirve de marco al paisaje y acompaña a quienes se acercan al valle.



◀ En el mapa se aprecia la zona del valle de Pismanta, que se encuentra próximo al límite con el vecino Chile.

▶ El camino desde San José de Jáchal a Pismanta resulta muy atrayente, por su trazado sinuoso.



apuntes referidos al *Valle de Pismanta*, legendario y misterioso, "en el que existía una divinidad subterránea que curaba todos los males físicos; moraba en una vertiente de agua y se embriecía si alguien osaba perturbar su tranquilidad". "Toda persona enferma que se acercaba a la fuente arrojando una ofrenda, si la misma desaparecía era señal de que la deidad la aceptaba y la persona podía bañarse o beber sus aguas para curarse". Si la ofrenda era devuelta por la burbujeante fuente, el dios de las profundidades daba a entender que no accedía a curar con sus poderes. Tal explicación figura en antiguas narraciones y tiene su origen en la interpretación acerca de los afloramientos termales de los primitivos moradores del valle o de los visitantes que venían en busca del "Pozo Bravo", ubicado en un sector privilegiado del valle.

● CAMINO DE CONQUISTADORES

Este extremo de *Cuyo* se hallaba poblado por indios *coyunches* y el conquistador no penetró en la zona sino a partir del año 1551. Posteriormente, las dificultades del terreno propias de la precordillera y los casi inaccesibles pasos andinos, mantenían el lugar al margen de los intentos de conquista, pero ya habían llegado a oídos de los españoles relatos referidos a sus aguas salúferas y a los metales preciosos que, cabe recordar, fueron el mayor incentivo de la ocupación hispana. El precioso metal que guardaba en sus entrañas la región pétreo de *Guallán*, no era otro que el oro al que se refería *Diego de Rosales* en su "Historia General del Reino de Chile". En ella señala la existencia de "un cerro grande", ubicado al "pie de los baños de *Pismanta*", agregando: "Minas de oro se han descubiertas riquísimas, por haber da-



do en aguas, han parado". No hay lugar a dudas de que el paraje de donde se extraía el metal aurífero fue explotado intensamente, no tan lejos del atractivo que significaba entregarse a las abundantes y cálidas aguas surgentes del *Valle de Pismanta*, donde no escaseaba el alimento. Los indígenas de la región aprovechaban las aguas desde tiempos inmemoriales, conociendo las virtudes terapéuticas de algunas de ellas, cuyas cualidades fueron transmitidas por sus antepasados a modo de leyenda, que la sensibilidad de los nativos hizo perdurar a través del tiempo. Pueblos distantes también conocían su existencia, visitando las fuentes aquellos que transitaban el *Camino del Inca*, disfrutando en aquel entonces de los hoy científicamente reconocidos beneficios termoclimáticos.

● EL VALLE SOLEADO

La descripta comarca, bien llamada "El Imperio del Sol" por aquellos que reconocen las bondades del clima allí reinante, reúne determinadas características atmosféricas que la convierten en una región excepcional.

El nombre del valle y las termas se debe a la noble presencia del cacique huarpe *Pismanta*, quien dominaba la comarca en los albores de la conquista, cuyo significado "Rayo del Sol por el lado derecho", se refería a los tibios destellos que el astro rey deja caer sobre el alto valle aun en pleno invierno. Debo destacar que el cacique *Pismanta* fue quien recibió hospitalariamente a *Francisco de Villagra*, que había salido del *Perú* para dirigirse a *Chile*, explorando en 1551 la región cuyana. Los españoles observaron que los nativos que habitaban el paraje rendían culto al *Sol*, atribuyéndole virtudes milagrosas que, asociadas a otros factores climáticos reinantes, se sabe a ciencia cierta que estimulan el organismo humano contribuyendo al mejoramiento general del mismo. Al igual que los modernos sanatorios europeos y centros balnearios del orbe, instalados en lugares montañosos, la región de *Pismanta* ofrece el reconfortante "sol de altura", condiciones climáticas estables y, por sobre todo, gran luminosidad; esta última condición está dada por la intensa radiación solar y la

falta de humedad ambiente, particularidad propia de los climas desérticos. Durante los meses de verano, la temperatura máxima alcanza en el día los 28° C, jornadas seguidas de noches frescas. En invierno, la columna mercurial registra una mínima de 7° C bajo cero por la noche, marca que en horas diurnas es desplazada por los cálidos rayos del sol, que mantienen el ambiente tibio y acogedor. La ausencia de lluvias (precipitación anual inferior a los 100 mm) asegura la acentuada permanencia de un cielo libre de nubes y noches extraordinariamente estrelladas. Por tales incentivos, sumados a las propiedades termominerales de sus aguas surgentes, es que el *Hotel Termas*, de *Pismanta*, se constituyó en el solaz del turista moderno que lo visita. Sus confortables instalaciones, con una capacidad de 120 plazas, se levantan en medio de un verde y sombreado bosque, fomentación que evolucionó por obra y milagro de las acequias y —debemos reconocerlo— la atinada iniciativa de su interventor, el capitán *Mario Antonio Conti*, quien dio al centro termal la importancia que merecía, efec-

La ruta nacional n° 150 es el camino que lleva a las altas cumbres. A partir de Las Flores se interna en la cordillera sanjuanina con destino al paso argentino-chileno de Agua Negra.

secas y el renombrado dulce de membrillo, representan a los frutos que el suelo gredoso obsequia a sus hijos. Hijos de la tierra, nacidos en suelo sanjuanino, criollos de linaje que no se entregan a costumbres foráneas, que pregonan con canciones su existencia de 'cuyanos. Todos los años, entre el 1° y el 15 de enero organizan en la finca de los hermanos *Fonseca*, en *Bella Vista*, el *Festival de Doma y Folklore*, en el cual la fibra de nuestros nativos se refleja en cada una de las actividades camperas. Criollos diestros en el manejo del lazo y las boleadoras, brindan un espectáculo digno de presenciar. Pocos son los que saben de estos festivales, porque —y esto es lamentable— aún no conocemos bien nuestro país.

tuando las gestiones definitivas para que en un futuro inmediato prospere hasta convertirse en uno de los mayores complejos turístico-termales del país. Dado que los buenos caminos favorecen a quienes se inclinan por los sobrecogedores paisajes sanjuaninos, el pasado año 22.000 personas visitaron las *Termas de Pismanta*. El proyectado centro de recreación anexo a las termas, en vista de la presente afluencia turística, exigirá la construcción de dos hoteles más, que cubrirán las necesidades de alojamiento y permanencia del turista.

● ARTESANIAS Y DESTREZA CRIOLLA

Pismanta constituye el eje de un sinnúmero de posibilidades turísticas vinculadas con la actividad artesanal en el departamento de *Iglesia*, con acceso, inclusive, a los festivales de destreza criolla organizados en las pequeñas localidades de *Iglesia* y *Bella Vista*. En estos poblados, como también en *Rodeo* y *Tudcum*, es posible adquirir tejidos regionales, manualidades en cueros y productos elaborados en la zona. Nueces, frutas

● ACCESOS

Ubicadas al NNO de la ciudad de *San Juan*, las *Termas de Pismanta* distan 175 km de aquélla, si se toma por la ruta nacional N° 40, con empalme en *Talacasto* con la ruta provincial N° 436 y empalme en *Iglesia* con la ruta nacional N° 141, magnífica carretera que impone el cruce de la *Pampa de Gualilán* y del *Portillo Colorado*. La otra opción es continuar por las rutas nacionales N° 40 y N° 150, trayecto de 218 km, que implica pasar por *San José de Jáchal* y bordear el espectacular camino de cornisa que acompaña el curso del río *Jáchal*, cuyas aguas bajan del macizo andino. Ambos tramos carreteros se encuentran pavimentados.

Para mayor información sobre los atractivos del valle de *Pismanta*, visitar la *Casa de San Juan* —Maipú 331, Capital Federal— y en la provincia de *San Juan*, la *Dirección Provincial de Turismo*, *Av. Libertador San Martín* y *Sarmiento*. En dependencias del ACA pueden obtenerse también informes y excelente cartografía, incluidas las útiles Hojas de Ruta ●

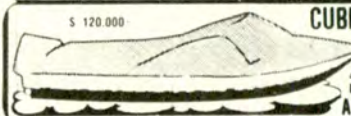
AHORA MAS QUE NUNCA!..

Proteja su auto con lo mejor
INFORMES DE COLOCACION **750-5692/5483**
TAMBIEN PARA IMPORTADOS

EXIJA EL LEGITIMO **GUARADPLAST**

ALINEACION PERRONE

SUSPENSION • DIRECCION • FRENSOS
SOLO PARA EXIGENTES
CAMPANA 5175 - CAP. - Tel. 571-7915



CUBRE LANCHA

Descuentos a mayoristas
Zonas disponibles
ENVIOS AL INTERIOR



Av. San Martín 3070 • 59-2114 • Bs. Aires

PEUGEOT

REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION IMPORTACION EXPORTACION



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS

SERVICIO AUTORIZADO



REPUESTOS
COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS - FIAT - TORINO - DODGE CHEVY - PEUGEOT - ETC. IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L. ENVIOS AL INTERIOR
24 DE NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 • CAPITAL

RESORTES de SUSPENSION



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

CASA ISIDRO VENTAS POR MAYOR

TODO PARA LA ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR
GALICIA 102 - esq. Warnes 600
Tel. 855-4464 - Capital Federal

REPUESTOS Y ACCESORIOS

M. BENZ.
220 - 250 - 280 - 300 - 350 - 450
B. M. W.
316 - 320 - 323 - 520 - 528 - 728

Repuestos
La Comercial S.A.
WARNES 1157 • Bs. Aires • Tel. 855-5454

DEFENSAS TAMEKO

CROMADO GARANTIDO EXIJA LA MARCA GRABADA.



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

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

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

CUBREAUTO

TODOS LOS MODELOS desde \$ 95.000.-



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

SINONIMO DE SEGURIDAD
Industria Argentina

schelfi La luz es vida.

ALINEACION de FAROS



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

EN 15'



En esta fotografía un milano blanco despliega toda la belleza de sus potentes alas, las cuales le permiten surcar los cielos con ulmínea rapidez.

AVES DEL CAMINO

EL PLACER DE CONOCER

Por TITO NAROSKY - Fotos: H. RIVAROLA



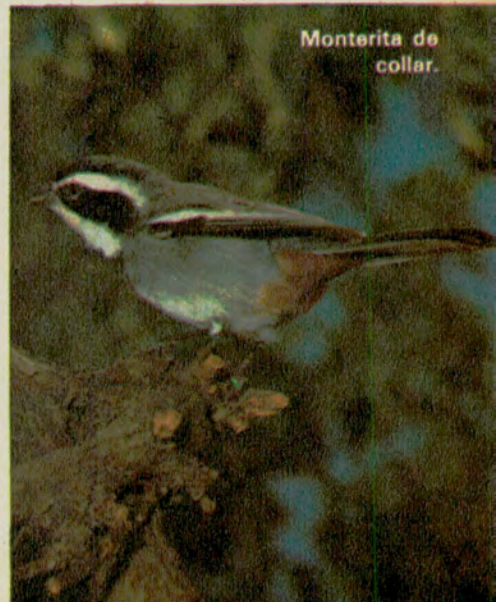
Cachirla.



Músico o tordo bayo.



Aguilucho común.



Monterita de collar.

Un modo de acortar los viajes y hacerlos más entretenidos, y seguros, es el de detenerse a observar a los pobladores alados, cuya variedad pronto nos asombrará.

Aquí el lector hallará algunas indicaciones para iniciarse —junto con su familia— en este saludable hábito e, inclusive, internarse más a fondo en ese mundo maravilloso, para lo cual solo necesitará largavista, grabadora de sonido y máquina fotográfica

Jote cabeza
negra.



USTED ya ha transitado diversas rutas de la patria en pos del paraje en el que gozará de sus vacaciones, o quizá ha debido recorrer el país obligado por su actividad profesional. De alguna manera siente que el camino es nada más que una instancia necesaria, pero no feliz, para alcanzar su propósito de llegar. Sin embargo, existe otra manera de viajar que ya se practica con éxito en Europa y en los Estados Unidos. Y con más razón la podemos aplicar aquí, en esta tierra de bellezas inigualadas. Justamente ésa es la proposición: *que goce del recorrido como de un paseo*, desde el instante mismo en que la chatura de los altos edificios de mampostería deja lugar a las casitas esparcidas; desde que comienza el verde dorado de los campos, cada vez menos interrumpido por la propuesta del cartel publicitario; desde que sobre los postes de telégrafo nuestro pájaro nacional ha dejado la impronta de su *hornito*, maravilla arquitectónica que justificaría un viaje desde lejanas regiones; desde que los manchones negros de tierra arada se salpican con la albura de las *garzas bueyeras* —turistas africanas que se han afincado en nuestra tierra generosa— o con la iridiscencia verde rojiza de los *cuervillos*, parientes pobres de los *ibises* sagrados de Egipto. ¡Claro que también usted habrá notado sobre los postes avecitas asentadas! Y es seguro que algún instante les habrá dedicado, aunque más no sea para responder evasivamente a la pregunta de su hijo: “¿Qué pájaro es ése, papá?” Pero papá mantiene el acelerador a fondo y se ha colocado anteojeras para no ver lo que se le regala a cada instante. ¡Tiene que llegar pronto! ¿Por qué, si ya está de vacaciones? ¡No imagina el goce estético y la riqueza de experiencias que puede obtener con sólo viajar a menor velocidad y detenerse en cada paraje que acune un arroyuelo, o a la sombra refrescante del montel ¡Sí,

claro, tardará más en alcanzar un punto determinado! Pero, ¿está acaso seguro de obtenerlo todo allí? *El camino ya le está ofreciendo unas vacaciones novedosas, inesperadas.* ¡Mire! ¿Ve esa *lechuzca* con las alas extendidas? Pues su actitud no es agresiva. Simplemente la *lechucita pampa* o de las *vizcacheras* trata de proteger a sus pichones ocultos en la cueva cercana. ¡Qué largas colas tienen esos pájaros! Son *tijeretas*, aves comunes en la llanura pampeana, que nos visitan durante la primavera y verano para regresar en busca de climas más benignos cuando el frío merma los insectos, su manjar exclusivo.

¡Claro, por qué no! Me alegra que haya decidido tomar por ese sendero vecinal. Ya anochece, sin embargo quiere gozar un poco más del frescor del campo. El hotel lo esperará de todos modos. ¡Ya sé lo que está observando toda la familia con incredulidad! Esas *lucécitas* rojas, que se encienden cuando las iluminan los faros del automóvil: pertenecen a los *atajacaminos*, aves crepusculares que esperan que los vehículos levanten insectos para engullirlos en rápido vuelo. Dice la leyenda que *los atajacaminos eran antiguos asaltantes de diligencias a quienes Dios convirtió en pájaros de la noche.*

¿No es cierto que ya enfrenta una nueva perspectiva en sus viajes? Ahora todo el grupo familiar está ansioso para seguir observando, gozando y volando con los seres emplumados que acompañan su paseo.

La primera observación de la mañana es un ave asentada verticalmente en un poste. Es el *carpintero campestre*, gran auxiliar del hombre, pues se alimenta de larvas que dañan la madera. Más allá una enorme bandada de golondrinas revolotea sobre el bañado, bebiendo sin detenerse. Por eso rozan el agua en su

vuelo. ¡Cuántas lagunas habrá atravesado en sus anteriores recorridos! ¡Ni se imagina las maravillas descuidadas! En la nueva dimensión, al tiempo que goza la gracia verde de un *martín pescador* o el majestuoso andar del *cisne de cuello negro* cargando la pichonada sobre el lomo, va dejando atrás tensiones y preocupaciones. La ansiedad de alcanzar la meta cede. Y usted, que habitualmente llega agotado, tras horas de marcha forzada, alcanzará su punto de destino descansado, satisfecho. Tal vez unas horas o un día después, pero habrá ganado vida. Además, *detenerse frecuentemente, almorzar al aire libre y estirar las piernas periódicamente, obrarán en favor de la seguridad de la marcha.* ¡Comprendo las objeciones! Usted ve ese pájaro gris, con larga cola y ceja blanca, pero ignora que es una *calandria*. Y pierde la magia del momento en un infructuoso intento por acercarse. Por supuesto, lo que necesita es un *binocular* o *largavista*. Con 8 ó 10 aumentos es más que suficiente. La industria japonesa los provee a precios accesibles. Y otro elemento importante es una *guía de reconocimiento*, que puede adquirir en librerías o en la *Asociación Ornitológica del Plata*. Con estas dos herramientas tiene en su poder el talismán para acercarse al mundo secreto de las aves. Lo demás lo otorga la experiencia. El hecho mismo de buscar en la guía de identificación, *que posee ilustraciones para todas las especies*, le causará una satisfacción nueva. *Irá confeccionando la lista de sus observaciones, conversará con la gente de campo y podrá respirar a pleno pulmón. El viaje, en definitiva, se le hará corto, cortísimo. Además, con una cámara fotográfica o un grabador, obtendrá nuevas sensaciones.* Usted tiene alas y puede volar. No con su automóvil sino con su espíritu. Puede descubrir el mundo en el que vive, recorrer el lecho del río, entrar en un bosque, atravesar el pastizal. Sentirse entre amigos. El coche lo esperará paciente en la ruta. A él también le asentará el descanso. Todos lo precisan. Anímese a llegar más tarde. A ganar tiempo con lo que, por lo general, se considera una manera de perderlo. Los *ñandúes*, *chimangos*, *picos de plata*, *cachirlas*, *benteveos*, *leñateros*, el *bermellón del churrinche* y cientos de seres libres más, lo esperan para compartir la experiencia vital. Vuele con ellos. Usted puede.

● Los lectores que deseen profundizar en el tema deben dirigirse a la Asociación Ornitológica del Plata - 25 de Mayo 749, 2° piso, Capital - Tel. 32-8958 - Lunes, miércoles y viernes de 18.30 a 21.30.

LA HISTORIA HECHA CANCIÓN

LA MUSICA y la poesía son las manifestaciones humanas que mejor reflejan el alma de un pueblo y, entendiéndolo así, León Benarós y Eugenio Inchausti se plantearon la posibilidad de aprovechar ambas para rescatar las esencias de nuestra nacionalidad, desacralizando a sus forjadores, para acercarlos de un modo vivo a las generaciones actuales.

Nacieron, así, una serie de hermosas canciones populares que conforman una obra integral, por la unidad de la línea temática, pero en la cual cada canción es una unidad independiente. En estas composiciones se utilizaron ritmos que reflejan el medio en que los protagonistas nacieron o donde desarrollaron su actividad más relevante. De tal modo, tanto en la escuela como en las reuniones amistosas, las figuras forjadoras de la nacionalidad y los acontecimientos principales de nuestra historia se irán incorporando de modo natural al auditorio.

Este proyecto artístico, culminado con todo éxito, suponía otros escollos, que fueron superados con su afinada sensibilidad artística por los autores. Por ejemplo, la obra se desenvuelve con sencillez, lo cual la hace accesible a todos los públicos, pero sin que poeta y músico hayan debido renunciar al nivel creativo que les es propio y que, por otra parte, el tema exige. En este camino indudablemente había riesgos: al no complicar, ex profeso, las melodías, cabía la posibilidad de caer en algo así como el jingle musical; y

buscando la simplicidad poética, podía pecarse de elementalismo. Pero estos escollos también fueron superados airoosamente.

La elección de los personajes que integrarían los temas fue otra difícil decisión. Era necesario seleccionar a aquellos hombres más representativos de nuestra historia, pero sin sectorizar el proceso de construcción nacional. Por ello, al verse obligados a elegir unos pocos próceres —para esta primera entrega— los autores procuraron plasmar, a través de ellos, una visión general de nuestro pasado.

"Así nació *Forjadores de la Patria* —explicó León Benarós a *AUTOCLUB*—, buscando reflejar aspectos fundamentales de la evolución nacional, considerando que próceres no son sólo aquellos que constituyeron militarmente al país, sino también los que contribuyeron a su desenvolvimiento en el plano político y cultural. Y era importante enfocarlos no como graves sombras históricas, sino en el aspecto más humano posible, para que además de admirarlos se los pueda comprender mejor."

"Por eso —agrega Eugenio Inchausti— hemos tratado también que las melodías tengan calor y color popular. Y como texto y música están pensados como unidad, el ritmo debía responder a la ubicación geográfica de cada figura."

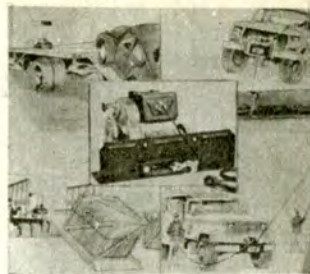
Una vez creada la obra, sólo faltaba que se uniera a las voces e instrumentos que le darían vida definitiva y la fijaran, como un testi-

monio perdurable, en el disco. Fueron elegidos *LOS ARROYEÑOS* y *ZAMBA QUIPILDOR* para cantarla y las voces femeninas del *CO-RO FOLKLORICO ARGENTINO*, los instrumentos de *LOS ARROYEÑOS* y una orquesta de cuerdas dirigida por *Adrián Pagés*, para pintar el paisaje musical de cada tema. La responsabilidad de los arreglos y la dirección musical recayeron en *Chany Inchausti*.

• LAS COMPOSICIONES

Lado 1: Querido José Francisco, chamamé, en homenaje al Gral. José de San Martín. *Manuel el Bueno*, milonga con gato, homenaje al Gral. Manuel Belgrano. *Me llaman el indio Panta*, yaraví con fuga de huayno, homenaje a la raza indígena argentina. *Corazón entre brasas*, huella, homenaje a Mariano Moreno. *Soñar un poco más lejos*, tonada, homenaje a Bernardino Rivadavia.

Lado 2: Guardador de las fronteras, vidala chayera, homenaje al Gral. Martín Miguel de Güemes. *Vengan Inmigrantes*, aire de ballico, homenaje a Nicolás Avellaneda. *Qué dice el viento Zonda*, aire de cueca, homenaje a Domingo F. Sarmiento. *Juncal, Montevideo, Martín García*, aire de gato, homenaje al almirante Brown. *Quien te recuperó*, milonga, homenaje al Gral. Julio Argentino Roca. *Un hombre contó esas cosas*, triunfo, homenaje a José Hernández •



AHORA, SALVESE QUIEN TENGA UN MALACATE -WARN-

INSTALE UN EQUIPO WARN Y ASOMBRESE. ELECTRICO - HIDRAULICO CON 7200 KGR. DE POTENCIA DE TIRO.

WARN

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

TAPAUTO

M. R. *Bruno*

PAT. N° 161655
Y COMO TAPAUTO BRUNO
NO HAY NINGUNO

ventilación
Integral

SEGURO ANTI - ROBO

En tela de algodón
afelpado y plastificado
100 x 100 impermeable

CENTRAL LONERA

UNICA DIRECCION
BME. MITRE 2771
T.E.: 87-8481/9666
P.I. DESDE \$ 498.000.-

Conozca la Argentina

VIAJE Y PAGUE EN
18 CUOTAS SIN
INDEXACION

EXCURSIONES



Automóvil Club Argentino

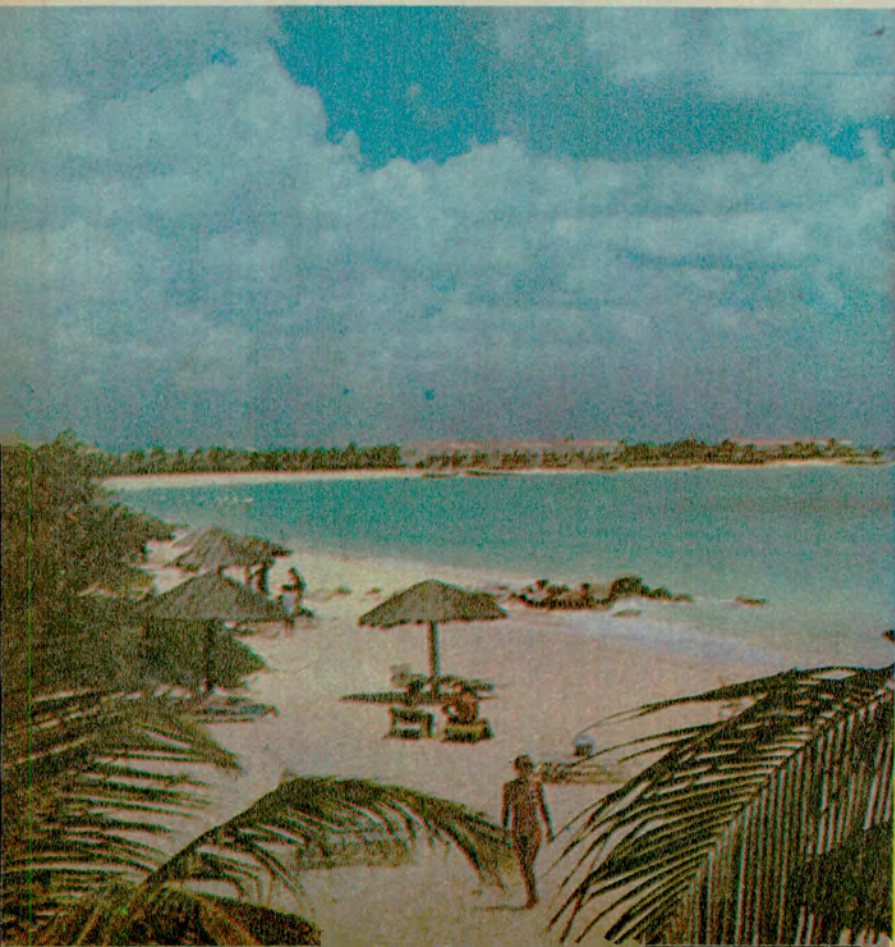
ENTIDAD SIN FINES DE LUCRO LEGAJO D. N. S. T. N° 0076



Las actividades acuáticas tienen escenario apropiado en la isla, que posee excelente infraestructura para tales esparcimientos.

Los excelentes hoteles avanzan sobre las playas de arena blanquísima. En ellos el turista encontrará todo el confort.

Vista de una de las soberbias playas que se desarrollan en el sector sur de la isla, donde se encuentran los mejores hoteles.



POR TIERRAS DE AMERICA

ARUBA, UNA ÍNSULA EN EL CARIBE



Colonizada primeramente por los españoles, perteneciente después a las Antillas Holandesas, la isla de Aruba sintetiza, de alguna manera, la historia colorida del Caribe, ese mar de los trópicos americanos que engendra en su seno el temible huracán y del cual surgen también, como una paradoja, collares de islas que deslumbran al viajero con el encanto de su clima y la belleza de sus playas.

DESCUBIERTAS por *Cristóbal Colón* en su primer viaje a *América*, las *Antillas* deslumbraron a los europeos y desde entonces su nombre permanece asociado a la imagen del edén y ellas predestinadas al turismo. El clima deleitable, las playas de arena blanquísima, festoneadas de cocoteros, y la inocente desenvoltura de los naturales, de somera vestimenta, impresionaron hondamente a esos primeros visitantes, muchos de los cuales sucumbieron al hechizo antillano y ya no retornaron al Viejo Continente. Acaso por esto, en pos de los españoles llegaron muy pronto ingleses, holandeses y franceses, a disputarse la posesión de estas ínsulas de ensueño, que se extienden en arco desde el golfo de *México* hasta *Venezuela*.

Ciclos económicos como el de la caña de azúcar o el del café marcaron el progreso de las *Antillas*, hasta que, en este siglo del turismo, fueron redescubiertas para el ocio y el disfrute de los habitantes de las grandes ciudades, víctimas del hacinamiento y el smog.

Aruba, una de las seis islas que integran las *Antillas Holandesas*, es uno de los destinos turísticos más codiciados en el *Caribe*. De apenas 31 kilómetros de largo y de 8 a 9 en la parte más ancha —180 kilómetros cuadrados de superficie—, *Aruba* se encuentra a 30 km de la costa venezolana, cuyas montañas se divisan con cielo despejado.

Su población es de 62.788 personas, cuya lengua habitual es el "papiamentó", aunque como idioma oficial figure el holandés. También se hablan en la isla inglés y español. El papiamentó que se habla en *Aruba*, *Bonaire* y *Curaçao*, se originó en esta última isla entre los siglos *XVII* y *XVIII*. Está formado por elementos de lengua española, portuguesa, holandesa y dialectos africanos. En *Aruba*, el papiamentó presenta una gran influencia de la lengua de los primitivos habitantes, los indios *aracos*. Además se le agregaron muchas palabras inglesas, desde que se estableció en la isla la *Lago Oil*, a principios de este siglo.

● ASENTAMIENTO ESPAÑOL

Aunque se carece de datos irrefutables, se cree que *Aruba* fue descubierta en 1499 por *Alonso de Ojeda*, quien la incorporó al patrimonio de la *Corona* española. Entonces estaba habitada por indios *aracos* y, probablemente, *caquetíos*.

Los españoles llevaron consigo ganado vacuno y caballar y se establecieron en *Sabaneta*, un pueblito que todavía existe y que fue capital de la isla hasta



que ésta pasó al dominio holandés. La bahía frente a la cual se yergue la capital actual, *Oranjestad*, lleva el nombre de *Bahía de los Caballos* (*Paardenbaai*, en holandés), en alusión a los muchos equinos que los holandeses hallaron en esos parajes.

De aquellos tiempos subsisten otros nombres en *Aruba*, como el de *Bahía del Comendador* (*Commandeursbaai*), donde está situado el puerto viejo de la isla, próximo a la antigua población de *Sabaneta*.

Los holandeses, para defender *Oranjestad*, erigieron en 1796 el fuerte *Zoutman*, al cual en 1868 le añadieron una torre de planta cuadrada en la que instalaron un faro, con el nombre de *Guillermo III*. Este fuerte, que se conserva como una reliquia histórica, está siendo reconstruido, con algunas remodelaciones que permitirán la instalación en él de un museo. En fecha próxima se completará la primera etapa de estos trabajos, correspondiente al sector destinado a la arqueología isleña.

Aunque la cría de ganado vacuno y caballar y la agricultura fueron las bases de la incipiente economía de la isla, en 1824 se produjo el hallazgo de oro, lo cual trajo, como es natural, algunos cambios. La fisonomía habitual de *Aruba* se alteró con la llegada de trabajadores foráneos. Los placeres auríferos se hallaban en *Ruchiribana*, sobre la costa norte, en *Balashi*, cerca de la costa sur; y en *Yamanota*, en la parte central; aún se

mantienen algunos restos de esas explotaciones auríferas, las cuales estuvieron activas hasta la Primera Guerra Mundial.

Pero la transformación más importante y de efectos duraderos ocurrió en este siglo y tiene mucho que ver con la cercana *Venezuela*.

En 1924 la empresa *Lago Oil Transport Company Ltd.* estableció en *Aruba* una estación de trasbordo para el petróleo crudo del lago de *Maracaibo*. En aquel entonces ese lago venezolano estaba vedado a los buques tanques comunes, porque carecía de una salida adecuada al mar, y por eso el petróleo era sacado en embarcaciones construidas especialmente y llevado a la estación de trasbordo arubana, a pocas millas de la costa continental. Pocos años después, en 1929, se inició la refinación del petróleo venezolano en *Aruba*, en una planta instalada por la misma compañía. El récord de esta refinería es muy significativo: desde 1929 se han procesado en ella 5 billones de barriles de petróleo. *Lago Oil* pertenece a la *Exxon Corporation*, que tiene muelles en la zona de *San Nicolás* y dos amarraderos para los buques tanque junto al arrecife.

En la actualidad, otra industria, ésta sin chimeneas, le va cambiando la fisonomía a la isla: el turismo. Esta actividad ha impulsado la construcción de modernos hoteles, dotados de todo el confort imaginable, y además ha favorecido el desarrollo de un comercio pujante, en el que es posible obtener desde ar-



◀
**Aparte de sus
 playas privadas,
 los hoteles
 poseen también
 piscinas, situadas
 muy cerca del
 mar y en un
 entorno caribeño.**

◀◀
**El mar, de aguas
 transparentes, es
 una tentación
 constante para
 los bañistas, que
 pasan buena
 parte del día en
 su contacto.**

tesañas lugareñas hasta los más refinados perfumes franceses.

Las facilidades con que cuenta la isla para colocar sus productos en el *Merca- do Común Europeo* han dado pábulo a una nueva industria, la destilación de alcohol de melaza, aunque la materia prima debe importarse, porque la isla carece de plantaciones de caña.

Aruba produce también álloe, una sustancia apreciada antiguamente para el tratamiento de quemaduras y que ahora es muy empleada en cosmética. Una empresa local, la *Aruba Aloé Balm N.V.*, resolvió aprovechar las ventajas relativas de la isla en esta producción, y utiliza el álloe local en la confección de su línea de cosméticos *Fleur d'Aloé*.

● RECORRIENDO ARUBA

La ínsula tiene diversos atractivos para el turista, aparte de las espectaculares playas del sector sudeste, en el cual se encuentran la mayoría de los grandes hoteles. Sobre las blanquísimas arenas del litoral, resaltan las manchas verde intenso de la vegetación tropical. Entre las edificaciones lujosas de los hoteles, resplandecen, como azuladas gemas, las piscinas, próximas a la playas, junto a las cuales se tuestan sin prisa felices émulos de Adán y Eva, claro que cubiertos con algo más que las bíblicas hojas de parra.

Una recorrida por la isla nos permitirá conocer encantadores pueblecitos y nos pondrá en contacto con la historia viva del lugar. Aconsejamos, para los que gus-

tan de la aventura, el alquiler de un auto sin chofer —también puede hacerse el recorrido en ómnibus de turismo o en taxi—. La duración del viaje depende de nuestro ánimo. Los tours, que parten de la capital, *Oranjestad*, y terminan su periplo en la costa norte, duran entre dos y tres horas.

Como elemento característico del paisaje, observaremos los *divi-divi*. Estos curiosos árboles son la mejor referencia para orientarnos, pues apuntan siempre al sudoeste, debido a las brisas constantes que soplan en esa dirección y que les hacen inclinar el ramaje —largo y estrechado en un haz— hasta quedar horizontales al suelo. Aparte de la capital, otra población importante es *San Nicolás*, asiento de la gigantesca refinería petrolera, cuyas instalaciones puede recorrer el turista, previa solicitud de permiso en la empresa *Lago*. Otras poblaciones interesantes son *Noord*, *Sabaneta*, *Santa Cruz*, en las cuales la vida transcurre apaciblemente, en un marco rural que recuerda los viejos tiempos hispánicos.

En el interior, hay tres elevaciones: *Hooiberg* (162 metros), *Yamanota* (185) y *Arikok* (190). Desde esas alturas puede atisbarse buena parte del entorno. Una vista panorámica excelente se tiene desde *Miralamar*, un enclave interior. En *Yamanota* y en *Bushiribana* quedan las ruinas de las antiguas explotaciones auríferas. Cerca de estas últimas se encuentra también un singular puente de piedra, obra del mar, que lo construyó con su in-

fatigable acción de siglos sobre la roca.

Cuevas y grutas convocan al espíritu de aventura del turista. La cueva más famosa de *Aruba* es la de *Guadirikiri*, que sirvió de motivo inspirador al arquitecto *Tony Smith*, para diseñar el pabellón *Americano*, en la exposición de 1970.

El faro *California*, situado en el extremo noroeste, es buen pretexto para una excursión. Cuando pasemos frente a las casas que salpican las zonas rurales, nos llamarán la atención unos extraños y bonitos símbolos que suelen adornar los muros exteriores. Estos dibujos, de tipo geométrico, tienen la virtud de espantar los espíritus malignos, según las tradiciones de los primitivos habitantes indios de la isla, una práctica que los pobladores actuales mantienen vigente, por las dudas.

Las actividades subacuáticas y los deportes náuticos tienen en *Aruba* un escenario impar y cuentan con la infraestructura necesaria: embarcaciones, equipos, instructores, guías. Las aguas contienen abundante vida submarina y la visibilidad, en condiciones favorables, alcanza a los 90 pies. La agradable temperatura del agua hace innecesario el uso de traje impermeable para bucear.

Otra incitante posibilidad está dada por la equitación. Es posible realizar cabalgatas inolvidables por los senderos isleños. Los caballos de paso fino de *Aruba* gozan de merecida fama por su galope suave y parejo, que los torna aptos tanto para el jinete consumado como para aquellos que se inician en este antícuísimo deporte.

De noche, *Aruba* ofrece las tentaciones propias de los grandes centros turísticos. Bares y restaurantes cobran animación al atardecer. Los suntuosos hoteles abren las puertas de sus *boñtes*, en las que actúan artistas de renombre internacional. Por otra parte, en los hoteles funcionan nada menos que cinco casinos, en total, en los cuales se podrá tentar a la fortuna en la saltarina ruleta o en las maquinitas tragamonedas. La música disco abre otra atrayente opción a los más jóvenes. *Aruba* nos tienta, así, como las míticas sirenas a Ulises. Pero nosotros, menos fuertes que el héroe homérico, quizás nos dejemos seducir por el encanto de sus noches ● M.D.G.

La Oficina de Turismo de Aruba, la Asociación de Hoteles de Aruba y Avianca —la línea aérea de Colombia— han organizado una excursión de 17 días a través de Aruba, Bonaire y Curacao, que incluye una visita a Bogotá, con su célebre Museo del Oro.

En el sector Turismo, del Automóvil Club Argentino, avenida del Libertador 1850, primer piso, se organizan excursiones al Caribe, incluida la que acabamos de citar.

AL ARRIBAR a la ciudad de *El Cairo*, el turista experimenta las más variadas sensaciones, placenteras unas y desagradables las otras, pero siempre sorprendentes. El calor, aunque no excesivo (35°C), resulta agobiante; las calles están atestadas de gentes ataviadas en su mayoría con las túnicas tradicionales; los transportes colectivos —realmente populares— así como los carros arrastrados por caballos, transitan unos tras otros por las calles bulliciosas y el sonar incansante de las bocinas, en medio de un tráfico anárquico, es ensordecedor.

Las molestias van desapareciendo a medida que se comienza a recorrer la ciudad y se van perfilando las características de una cultura muy diferente de la nuestra y que, como tal, nos produce, a cada paso, sorpresa y asombro.

La ciudad de *El Cairo* —capital de Egipto— se extiende casi en su totalidad sobre la orilla derecha u oriental del histórico río *Nilo*. Como hace varios milenios, por el río fluye la vida, ya que la ciudad está rodeada de desiertos: por un lado las arenas del *arábigo* y el grupo de colinas del *Mokatán*; por el otro, el desierto *libico* y las famosas *pirámides*.

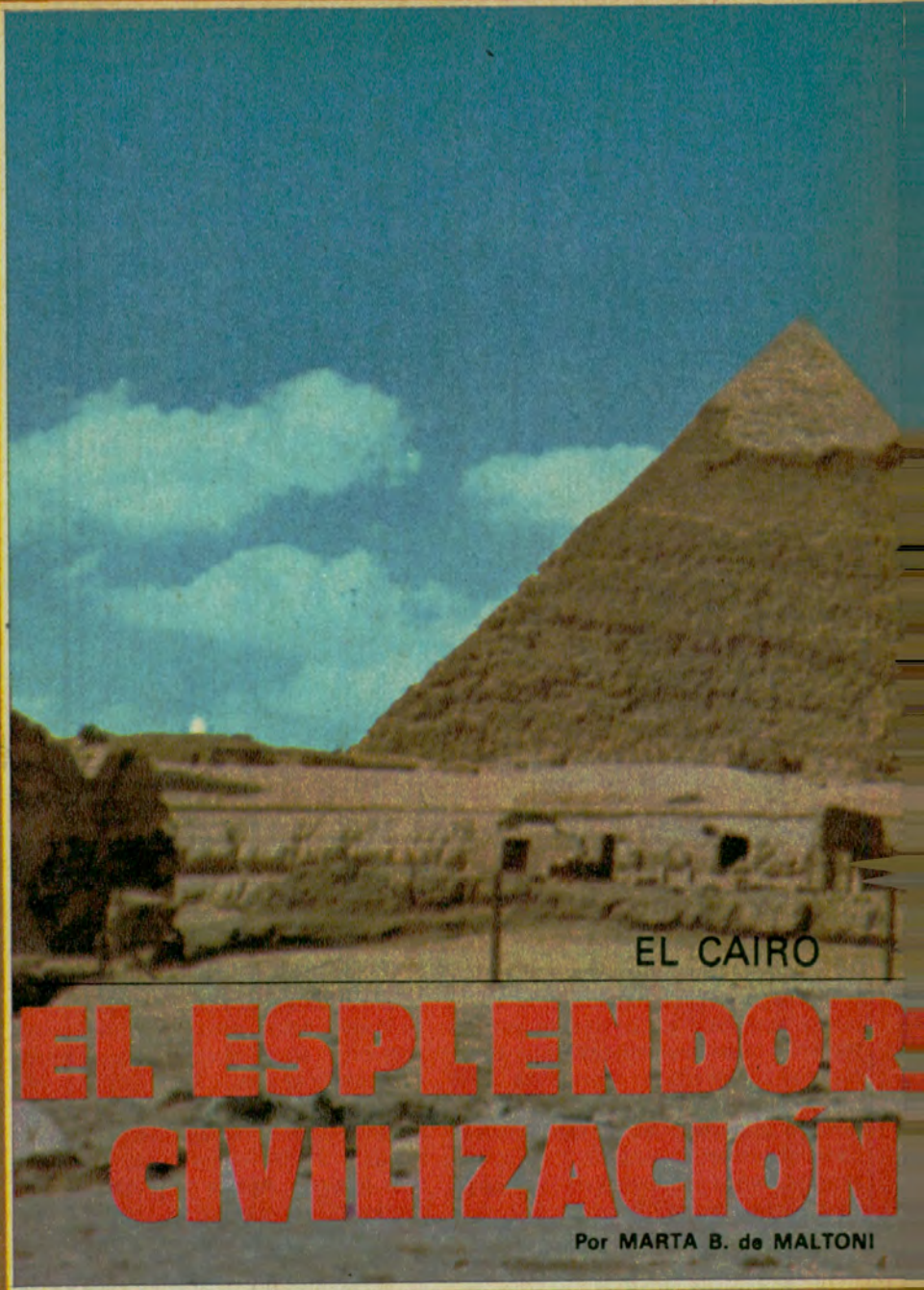
Herodoto, el historiador griego, ha dicho: "*Egipto es un don del Nilo*". Y otro historiador moderno, *Naville*, ha glosado aquella afirmación al sostener que "*Egipto no es un pueblo desarrollado a lo largo de una capital, ni un Estado alrededor de una ciudad, sino que es una nación extendida a lo largo de un río*". Efectivamente, la vida de este país ha sido sólo posible gracias al sistema de aprovechamiento de las crecidas periódicas del *Nilo* ya que al regular la invasión de las aguas, sacóse partido de su depósito fertilizante y consiguióse que las tierras dieran así óptimas cosechas. Así, *4.000 años antes de nuestra Era*, surgió una civilización caracterizada por el uso de los metales, los barcos de vela y la escritura, aspectos culturales éstos que los pueblos de *Europa* sólo llegaron a poseer muchos siglos más tarde.

Por ello, al visitar los riquísimos tesoros artísticos que *El Cairo* encierra, los maravillosos vestigios de una civilización milenaria, el turista se siente anonadado, porque le resultará imposible satisfacer todas las preguntas que el contacto con tales maravillas le suscita.

● EL CAIRO ACTUAL

La ciudad está atravesada por las grandes avenidas *Tahrir*, *Nilo*, *Giza* y *Nasser*, por las cuales se recorre la zona residencial de los hoteles de lujo, en la cual es posible y necesario gozar de los elementos de confort —aire acondicionado, piscinas, galerías comerciales, res-

54 autoclub



EL CAIRO

EL ESPLENDORO CIVILIZACIÓN

Por MARTA B. de MALTONI

En sus lejanos orígenes, fue un simple poblado que recibió el nombre de Fostat (tienda). A partir de entonces prospera sin cesar y en el año 969 d. C. se inicia su existencia como ciudad, con el nuevo nombre de El Qahira.





DE UNA ÚNICA

Desde 1517, en la época del sultán Salim I, es la capital egipcia y en la actualidad puede afirmarse que El Cairo encierra la milenaria historia de Egipto y de su singular civilización a la que tanto debieron griegos y romanos.



◀ Segundo sarcófago de Tutankamón, decorado finamente con oro y piedras semipreciosas.

◀◀ La gran Esfinge y la pirámide de Kefrón, en Gizeh. El camello acentúa el color local.

▼ Otra vista de la gran Esfinge, pero ahora con la pirámide de Keops en segundo plano.



◀ La tumba del ministro Senedjem, maravillosamente decorada por los artistas egipcios.

◀◀ El príncipe Rahotep y su mujer, la princesa Nofert, cuarta dinastía (museo de El Cairo).



**Números
telefónicos para
solicitar el**

AUXILIO MECANICO

Durante las 24 horas en sede central

802-5081 y 10 líneas rotativas
802-6041 y 10 líneas rotativas
802-6091 y 10 líneas rotativas
802-0624/3755/4403/7711

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

Belgrano: Avda. Cabildo y Virrey Arredondo, Tel. 783-2478

Caballito: Avda. Gaona 1202/24, Tel. 59-5015

Flores: Avda. Rivadavia 7530, Tel. 612-7876/5024

Once: Avda. Rivadavia y Agüero, Tel. 88-3158/2256 y 87-7111

Palermo: Godoy Cruz y Demaría, Tel. 773-7892/7958 y 771-5198

Vélez Sársfield: Avda. Vélez Sársfield 850, Tel. 21-6650

Villa Devoto: Avda. Fco. Beiró 3561 y Lincoln, Tel. 53-1431

Avellaneda: Avda. Mitre y 9 de Julio, Tel. 201-1197/0800

Lanús: Avda. H. Yrigoyen 4901, Tel. 247-7445

Olivos: Avda. del Libertador 2362, Tel. 791-2121

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



ACA



56 autoclub

Un oasis en Menfis nos recuerda el mundo de la aventura y el asombro de nuestras lecturas juveniles.



taurantes—, pues allí se concentra la vida del turista occidental.

La plaza *Midan el Tahrir* (plaza de la Libertad), tiene forma circular, es la más amplia de *El Cairo* y está ubicada frente al *Museo Egipcio* y el *Hotel Hilton*.

La plaza *Ramsés II* presenta un espectáculo increíble. Allí está la monolítica estatua del faraón, que pesa 70 toneladas y representa la unión de dos culturas, antigua y moderna. En esta plaza, que es un centro de comunicaciones terrestres, el turista se cruza con innumerables personas vestidas a la usanza tradicional egipcia: las mujeres lucen túnicas negras, y los hombres, túnicas de colores pálidos. Recorriendo la ciudad en taxi —el transporte más accesible y conveniente para el turista— se pueden ver carros tirados por caballos junto a los últimos modelos de coches importados. Esta mezcla de elementos se da también en el aspecto edilicio, pues la construcción típicamente árabe ha dado paso a los edificios modernos. (zona del *Mokattán*).

● EL BARRIO VIEJO

Al pasear por este barrio tradicional no puede dejar de visitarse la espléndida *Mezquita del sultán Hassan*, la obra de arquitectura árabe más importante de *Egipto*, cuya construcción data del siglo XIV. Muy próxima a ella está la "*Ciuda-*

dela", fortaleza de piedra construida en el año 1176 y dentro de la cual surge uno de los símbolos más representativos de *El Cairo*: la *Mezquita de Alabastro*, construida por *Mohamed Ali*.

También se pueden visitar otras mezquitas menores, así como el *Museo de Arte Islámico*, todos ubicados en este barrio, en el cual se ve frecuentemente a los habitantes dedicados a la oración, en alguno de los cinco momentos del día que el devoto islámico dedica al culto.

● LOS BAZAARES

Estos típicos mercados callejeros que funcionan en tiendas, constituyen no sólo un centro comercial sino también lugar de reunión y esparcimiento. Allí se mezclan los aromas, no siempre placenteros, del tabaco, el aceite de rosas y los perfumes, pero allí también es posible comprar telas, comida, vestimenta y especialmente artesanías (platos, pipas, candelabros y joyas, primorosamente confeccionados en plata, oro, nácar y madera). Como en todos los negocios de la ciudad, aquí están reproducidos en mil formas y materiales diversos, *los escarabajos*, símbolo de la vida para el hombre antiguo. El *bazaar* más grande y conocido de *El Cairo* es el *Khan Khalidi Bazaar*.

● EL PAPIRO

Todavía crece a orillas del sagrado río

El río Nilo, que dio vida a la civilización egipcia. Enfrente, la torre de TV, símbolo del presente.

Puente sobre la plaza Ramsés II, de El Cairo. El traje tradicional todavía tiene muchos adeptos.



esta planta de hojas finas, radicales y estrechas, y tallos gruesos terminados en un penacho de espigas, parecida a la tatora. Fue tanta la importancia que tuvo esta planta acuática para el antiguo Egipto, que llegó a ser el símbolo del *Bajo Egipto* y, por ello, ha sido eternizada en los capiteles de las columnas de los templos de *Luxor* y de *Karnak* (antigua *Tebas*), y que por eso reciben el nombre de *papiriformes*.

Los egipcios han sabido darle multiplicidad de usos a lo largo de su historia: para la decoración, como alimento, pero, sobre todo, es conocida por cuanto sus tallos fueron utilizados para la fabricación de hojas de papiro. Ahora, esta actividad artesanal se sigue realizando, pero sólo con el fin de pintar sobre los papiros, que son vendidos a los turistas, diversas escenas de la vida del antiguo Egipto.

Cerca de la ciudad hay algunos negocios, en los cuales se puede observar el proceso de fabricación de estas láminas, desde el corte de sus tallos, la hidrólisis y el prensado, hasta el paso final, del cual surge el papiro con las nervaduras de los tallos aún visibles. Estas pinturas constituyen, sin duda, un hermoso recuerdo de costo accesible (alrededor de 10 u\$s).

● EL MUSEO EGIPCIO

Está ubicado frente a la plaza princ-

pal, en el centro de la ciudad y muy cerca del *Hotel Hilton*. Es un edificio de dos plantas, donado por el gobierno francés. Actualmente resulta pequeño para albergar las incontables piezas de arte egipcio que encierra. La planta baja contiene los más importantes monumentos desde los orígenes del antiguo Egipto —época pre-dinástica— hasta los tiempos romanos. Allí hay esculturas de *Micerino*, *Zoser*, *Rahotep* y su mujer (en color original), la famosa estatua del *escriba sentado*, bustos de *Nefertiti* y una sala dedicada a *Ekknaton* (introducir del monoteísmo en el mundo egipcio antiguo).

La sala cuatro de la planta alta está dedicada a *Tutankamón*, con la exposición de todo el tesoro encontrado en su tumba del *Valle de los Reyes*, en 1922. Allí están las cajas que contenían los tres sarcófagos, su trono, camas, juegos y utensilios de la vida diaria, la máscara áurea finamente trabajada en lapislázuli, y dos de sus sarcófagos. La momia de este joven faraón, muerto a los 19 años, se halla aún en su tumba del *Valle de los Reyes* frente a *Luxor* (*Antigua Tebas*).

Para culminar la visita recomendamos la sala más custodiada del museo, donde se encuentra, sin duda, la colección de momias más importante y más impresionante del mundo. Esta exhibe los restos de los faraones egipcios *Ramsés*, *Seti*, *Tutmosis*, *Hachepsut*, etcétera, adecua-

damente protegidos en vitrinas. Sugerimos dedicar una jornada completa para visitar este museo, el cual permanece abierto todos los días desde las 9.

● MENFIS

Saliendo por la *avenida Tahrir*, a unos 70 kilómetros de la ciudad, están las ruinas de *Menfis* —la antigua capital de la III dinastía faraónica—, de la cual se cuenta que fue destruida por los árabes al ser considerada un centro pagano. Aquí hay una estatua de *Ramsés II*, de dimensiones gigantescas, pero fraccionada y carente de sus miembros superiores e inferiores. Y también la hermosísima, aunque pequeña, esfinge de alabastro que representa a ese faraón, con cuerpo de león.

La tarea arqueológica debe continuar en Menfis, a fin de sacar a la superficie los restos allí sepultados.

● LAS PIRAMIDES

La pirámide escalonada de *Sakkara* (próxima a *Menfis*) inició la era de la construcción de pirámides con fines funerarios. Como se sabe, las tumbas destinadas a los faraones y a la familia real, adoptaron diversas formas. *Mastabas* (cavidad rodeada de ladrillos) primero, y *pirámides*, durante los imperios *Antiguo* y *Medio*.

Si bien se construyeron más de seten-

LAS PIRAMIDES

La llamada *Edad de las Pirámides* se extiende desde la III a la VI *Dinastía*, entre los años 2780 a 2270 a. de C. La civilización egipcia logra durante este período un total y vigoroso florecimiento. Es la época de las grandes construcciones, cuyo conjunto más famoso se encuentra en el actualmente llamado *Campo de las Pirámides*, en las cercanías de *El Cairo*.

El gran conjunto de las tres pirámides de *Gizeh* está integrado por las de *Keops*, *Kefrén* y *Micerino*. La *Gran Pirámide*, *Keops*, considerada una de las *Siete Maravillas del Mundo*, cubre una superficie de 256 áreas (230 metros de lado), alcanzó una altura original de 146 metros y su masa contiene 2.300.000 bloques de piedra caliza de un peso aproximado de 2,5 toneladas cada uno. En su construcción trabajaron, según *Herodoto*, más de 100.000 hombres durante 20 años. Desde ella, hacia el sur, se alinean alrededor (en unos 111 kilómetros), otras pirámides reales rodeadas de las tumbas de sus servidores. El empleo de herramientas metálicas permitió una verdadera revolución arquitectónica con la utilización de la piedra labrada, que era cortada en bloques y trasladada hasta el lugar de su emplazamiento.

La construcción de estos autocráticos y fastuosos monumentos funerarios, agotó financieramente al país, por lo cual los reyes de la V *Dinastía* realizaron construcciones más modestas. Durante la VI *Dinastía* se produce una serie de luchas internas, el desmembramiento del Imperio y el advenimiento del feudalismo y como consecuencia, la invasión de los nómadas asiáticos.

HOTELES Y TARIFAS

En la ciudad de El Cairo existe una muy buena hotelería en la categoría 1ª de lujo y clase turista. Si bien las tarifas varían, el precio para una habitación doble con baño privado es el siguiente:

Sheraton Cairo: a partir de 60 U\$S; *El Hassam*: 75 U\$S; *Hotel Mena Oberoy* (frente a las pirámides): 65 U\$S; *Nilo Hilton*: 60 U\$S, dentro de los hoteles de lujo. *Sheppard e Indiana*: 45 U\$S, categoría turista.



No viaje a tuestas

Utilice el material cartográfico del Automóvil Club Argentino

SEÑOR ASOCIADO:

Para mayor comodidad suya, le ofrecemos la oportunidad de pedir por este medio la cartografía vial y turística que necesite para programar sus viajes y orientarse con toda facilidad en el camino.

Envíe cheque - giro postal o bancario a la orden del Automóvil Club Argentino, Av. del Libertador 1850, Buenos Aires (Cod. 1425), por el importe que sumen los mapas que señalará con una cruz en el detalle que se agrega, además de \$ 17.000 por franqueo para su envío de hasta 10 publicaciones.

MAPAS GENERALES O DE PROVINCIA - CARTAS TURISTICAS

Precio \$ 16.000 socios - \$ 35.000 no socios

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> República Argentina | <input type="checkbox"/> Pcia. de La Rioja | <input type="checkbox"/> Tierra del Fuego, Islas Malvinas, Antártida Argentina |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Buenos Aires | <input type="checkbox"/> Pcia. de Mendoza | Cartas Turísticas |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Catamarca | <input type="checkbox"/> Pcia. de Misiones | <input type="checkbox"/> Zona Serrana Córdoba |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Córdoba | <input type="checkbox"/> Pcias. de Neuquén-Río Negro | <input type="checkbox"/> Zona Turística Salta |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Corrientes | <input type="checkbox"/> Pcia. de Salta | <input type="checkbox"/> Accesos a Buenos Aires |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Chubut | <input type="checkbox"/> Pcia. de San Juan | <input type="checkbox"/> Alrededores de Buenos Aires |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Entre Ríos | <input type="checkbox"/> Pcia. de San Luis | <input type="checkbox"/> Zona Norte |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Formosa | <input type="checkbox"/> Pcia. de Santa Cruz | <input type="checkbox"/> Zona Oeste |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de Jujuy | <input type="checkbox"/> Pcia. de Santa Fe | <input type="checkbox"/> Zona Sur |
| <input type="checkbox"/> Pcia. de La Pampa | <input type="checkbox"/> Pcia. de Tucumán | |

FOLLETOS LOCALES - MAPAS DE CIUDADES

Precio \$ 8.000 socios - \$ 17.000 no socios

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ciudad de Córdoba | <input type="checkbox"/> Mendoza y Alrededores | <input type="checkbox"/> S. C. de Bariloche y Alrededores |
| <input type="checkbox"/> Ciudad de Mar del Plata | <input type="checkbox"/> Rosario y Alrededores | <input type="checkbox"/> Sta. Fe-Paraná y Alrededores |

ITINERARIOS - HOJAS DE RUTA

Precio \$ 3.500 socios - \$ 8.000 no socios

- | | |
|---|--|
| Itinerarios | <input type="checkbox"/> 13 - Po. de los Libres-Cataratas del Iguazú |
| <input type="checkbox"/> 1 - Buenos Aires-Rosario-Córdoba | <input type="checkbox"/> 14 - Buenos Aires-San Luis |
| <input type="checkbox"/> 2 - Córdoba-S. M. de Tucumán | <input type="checkbox"/> 15 - Junín-Mendoza |
| <input type="checkbox"/> 3 - S. M. de Tucumán-La Quiaca | <input type="checkbox"/> 16 - Buenos Aires-Santa Rosa |
| <input type="checkbox"/> 4 - Bs. As.-Río Cuarto-Córdoba | <input type="checkbox"/> 17 - Sta. Rosa-Neuquén-S. C. de Bariloche |
| <input type="checkbox"/> 5 - Córdoba-Río Cuarto-Mendoza | <input type="checkbox"/> 18 - Bahía Blanca-Neuquén-S. C. de Bariloche |
| <input type="checkbox"/> 6 - Buenos Aires-Bahía Blanca | <input type="checkbox"/> 19 - Rawson-Esquel-S. C. de Bariloche |
| <input type="checkbox"/> 7 - Bahía Blanca-Rawson | <input type="checkbox"/> 20 - S. C. de Bariloche-Comodoro Rivadavia |
| <input type="checkbox"/> 8 - Rawson-San Julián | <input type="checkbox"/> 22 - Bahía Blanca-Santa Rosa-Río Cuarto |
| <input type="checkbox"/> 9 - San Julián Ushuaia | <input type="checkbox"/> 25 - Rosario-Sgo. del Estero-S. M. de Tucumán |
| <input type="checkbox"/> 10 - Bs. As.-Rosario-Santa Fe | Hojas de Ruta |
| <input type="checkbox"/> 11 - Santa Fe-Clorinda | <input type="checkbox"/> 7 - Buenos Aires - Mar del Plata |
| <input type="checkbox"/> 12 - Buenos Aires-Paso de los Libres | <input type="checkbox"/> 13 - Paraná-Cataratas |

Los precios de las publicaciones son los vigentes a la fecha de aparición del N° 115 de la Revista Autoclub

Socio N° Apellido Nombre

..... Domicilio: Calle N° Piso Dpto.

Localidad Código Postal Provincia

Importe que remite Cheque-Giro Postal o Bancario N°
(No socio - Giro Postal o Bancario solamente)

ta, especialmente en el *Bajo Egipto*, las más importantes son las ubicadas en la llanura de *Ghiza*, hoy en los alrededores de la ciudad de *El Cairo* (a unos veinte minutos de automóvil). Estas son las conocidísimas y monumentales pirámides de *Keops*, *Kefrén* y *Micerlino* (faraones de la *IV dinastía*), la segunda de las cuales está acompañada por su esfinge. Se ven junto a ellas, pirámides más pequeñas, llamadas *familiares*.

Aquí abandonamos el automóvil y no nos resistimos a la tentación de recorrer la zona montados en camellos, conducidos por los lugareños, gente muy agradable y divertida.

La pirámide de *Keops*, fue construida en el año 2650 a.d.C. como tumba para el faraón homónimo. Originalmente, tenía 146 metros de altura, pero en la actualidad, cuenta sólo 137. Es posible ingresar en ella por los bajos pero largos corredores ascendentes, subiendo agachados las escaleras improvisadas para el turistas y así llegar a la cámara del faraón, en la cual vemos un sarcófago de granito, vacío. La experiencia es inolvidable, un halo de misterio parece envolver todo el ámbito.

La pirámide de *Kefrén*, hijo de *Keops*, tiene un metro menos que la de su padre. Un pasillo secreto conducía desde la tumba al templo de la *Esfinge*. La pirámide de *Micerlino* es la más pequeña de las tres, ya que tiene 64 metros de altura.

La *Esfinge* representa a un león, recostado, con la cabeza del faraón. Según la tesis más difundida, pero aún no confirmada, esta *Esfinge* representaría al faraón *Kefrén*, pero su verdadero significado sigue siendo un enigma.

Toda la arquitectura egipcia se destacó, fundamentalmente, por su grandiosidad de proporciones, por su monumentalidad y por su estatismo. Y esto sigue impresionando vivamente al viajero. El culto a los muertos, tuvo sin duda, una gran importancia en las sucesivas etapas de su cultura. Sus magníficos y enormes templos y tumbas constituyen un fenómeno único. Griegos y romanos, conquistadores sucesivos de las tierras del *Nilo*, quedaron impresionados por su arte y por la grandeza de sus construcciones, que jamás habrían de superar, en cuanto a dimensiones se refiere.

Sin embargo, el visitante no puede menos que quedar subyugado por la belleza de las ornamentaciones interiores, la serenidad y enigmática mirada de las figuras y la iluminación que parte de aquellas pinturas que representan la vida cotidiana o las escenas religiosas. Aunque profundamente estudiada, la vida y la cultura del *Egipto* antiguo siguen encerrando muchos misterios. El turista puede tan sólo atisbar algunos resplandores de esa cultura milenaria ●

LAS AVES, por Martín R. de la Peña, Edición de la Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Agronomía y Veterinaria, Santa Fe, 1981, 192 páginas.

Es éste un libro destinado principalmente a los estudiosos del tema, pero en el cual los simples aficionados a las aves encontrarán también amenos datos acerca de la vida de esas maravillas aladas, de su anatomía, fisiología, hábitos, etcétera.

El doctor Martín R. de la Peña, médico veterinario y naturalista, es un amante de los pájaros, a cuyo conocimiento dedica su vida. Fruto de sus estudios y, particularmente, de sus observaciones personales, es esta obra, en la que el rigor científico se alía con la sencillez expositiva.

M.D.G.

DE LOS NUMEROS Y SU HISTORIA, por Isaac Asimov, Librería "El Ateneo" Editorial, 278 páginas.

Asimov, el más exitoso de los divulgadores científicos de nuestra época, aborda en este interesantísimo libro un tema que ha fascinado al hombre desde que aprendió a contar hasta veinte (sumando los dedos de sus manos a los de sus pies). El lector curioso encontrará en sus páginas un desarrollo armónico de los números y su historia, a la par que se enterará de muchas otras cosas que le sería difícil hallar por sus propios medios: por ejemplo, cómo nació la numeración romana, sus principios y evolución. Asimismo, todo lo referido a la numeración arábiga, y datos acerca de otras civilizaciones que desarrollaron sus propios sistemas, caso de mayas y aztecas. También hallará descrito el lenguaje binario de las computadoras.

Otra sección, dedicada a los números y el calendario, disipará nuestras dudas acerca de los sistemas empleados para medir el tiempo. Calendario solar, calendario lunar, solsticios, son algunos de los temas discutidos.

Islas, océanos, lagos, montañas, en fin, todo el globo terráqueo, es descrito numéricamente en la parte final. Por supuesto, los números y la astronomía, más allá de nuestro pla-

LIBROS RECIBIDOS
NATACION, por Donald L. Gambriel. Ediciones Lidlun. Año 1981; 98 páginas.

PLATOS RAPIDOS, por Marie Gobrecht. Editorial Bruquera. Año 1979; 87 páginas.

PRIMEROS AUXILIOS, por Carlo Frabetti. Editorial Bruquera. Año 1979; 93 páginas.

PLANTAS PARA LA SALUD, por Robert Baye. Editorial Bruquera. Año 1979; 94 páginas.

ARTES MARCIALES, por Ryo Tamura (4° Dan). Editorial Bruquera. Año 1979; 94 páginas.

REPARACIONES DOMESTICAS, por Joseph Raspail. Editorial Bruquera. Año 1979; 94 páginas.

GUIA PRACTICA DE JARDINERIA, por Carmen Lazaro. Editorial Bruquera. Año 1979; 91 páginas.

LOS RITMOS BIOLOGICOS, por A. Reinberg-N. J. Ghata. Librería El Ateneo Editorial. Año 1981; 128 páginas.

COMO CURAR Y ATENDER A SU PERRO, por F. Andrew Edgson y Olwen Guynne-Jones. Ediciones Lidlun. Año 1981; 144 páginas.

RECUERDOS DE UNA MAESTRA DE CAMPAÑA, por Dora Bortnik de Duchovny. Edición de la autora. Año 1980; 82 páginas.

EL HUECO (Drama en tres actos), por Francisco Alberto Giudice. Centro Editor Argentino. Año 1981; 42 páginas.

TIEMPOS DEL SAUCE —poesía— por Gloria Olga Justa Martínez. Edición de la autora. Año 1981; 134 páginas.

neta, tienen también adecuado tratamiento por la pluma incisiva de Asimov. Un libro entretenido y útil, para un fin de semana placentero.

M.D.G.

COMO VENCÍ AL PELIGRO, LA ANGSTIA Y LA SOLEDAD, por Horacio Valentini. Sin mención de editor; 401 páginas.

El 12 de junio de 1973 el autor de este libro salió de la Estación Retiro de Capital Federal, hacia La Quiaca, en la provincia de Jujuy. Su propósito era unir, a través de una maratónica marcha a pie, esta ciudad con Ushuaia, capital de la Tierra del Fuego, adonde efectivamente habría de llegar el 23 de diciembre de 1975. Este libro es una crónica apasionante y minuciosa de esa marcha —4.619 kilómetros— a través de las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Córdoba, La Pampa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Valentini llevó un diario y en él anotó sus impresiones, los peligros pasados, sus aventuras, desventuras y satisfacciones.

El lector tiene así el privilegio de vivir las peripecias de este impresionante *raid*, a través de la prosa sencilla y emotiva, a la vez, de este valiente y atlético caminador.

A.G.S.

HACIA UNA NUEVA AGRICULTURA, por Jorge S. Molina. Librería "El Ateneo" Editorial, 240 páginas.

"No es una simple casualidad que 'culto, cultivo y cultura' tengan la misma raíz etimológica. La producción del alimento necesario para el hombre no puede ser una simple operación comercial. Es la base misma de la existencia de la raza humana y como tal debe ser considerada". Con estas palabras, el ingeniero agrónomo Jorge S. Molina enuncia en un lenguaje claro, preciso, dotado de rigor científico y calor didáctico, la necesidad de un cambio desde una agricultura milenaria (que a menudo ignoró al agro mismo), hacia una agricultura humana. Nótese que dice humana y no moderna, pues en nombre de ésta el hombre ha llegado, por ejemplo, a tener millones de hectáreas taladas indiscriminadamente, ahora barridas por el viento, que las sigue erosionando y embrocando sin piedad.

En un clima expositivo casi coloquial, rico en datos y en profundidad de contenidos, el ingeniero Molina sigue reflexionando sobre el hecho de que, durante milenios, los métodos aplicados en la agricultura y la ganadería resultaron adecuados para satisfacer las necesidades alimentarias de algunos millones de seres humanos pero, de

ahora en adelante, se debe velar por "el pan de cada día" de los 6.000 millones de seres humanos que poblarán el planeta Tierra en el año 2000. Y esta búsqueda deberá realizarla el hombre por medio de soluciones humanas, no inhumanas o escatológicas. El estudio y aplicación de los conceptos de ecología serán fundamentales para alcanzar tan apremiante objetivo; se evitarán así la destrucción de los suelos y de las aguas, la erosión aniquiladora, la contaminación del ambiente en vastas zonas del planeta. La finalidad de este libro es despertar el interés hacia estos temas de una multitud cada vez mayor de seres humanos, para que colaboren en esta tarea básica para la solución humana de los problemas actuales más graves y de trascendencia planetaria.

A.G.S.

GUIA PRACTICA DE VETERINARIA —Cómo cuidar a sus animales—, por C. E. Spaulding. Librería "El Ateneo" Editorial, 294 páginas.

A menudo, en la relación que mantiene el ser humano con los animales, sobre todo los domésticos, se dan situaciones muy simples de resolver si tuviéramos alguna información sobre los hábitos de vida y las enfermedades que pueden contraer esos animales.

Lo cierto es que la aparición en castellano de este manual práctico, que nos suministra esos datos es, por tales razones, bienvenida porque, precisamente, informar fue la tarea que se propuso con este libro el Dr. C. E. Spaulding, un veterinario estadounidense que ha ejercido su profesión durante 25 años.

Cada capítulo de esta obra está dedicado a una especie distinta y un glosario define con propiedad algunos términos usuales en veterinaria y cuyo conocimiento es indispensable para una información simple pero veraz.

Se trata, en resumen, de un libro de suma utilidad para todos aquellos que quieran saber cuál debe ser la conducta a asumir con los animales, con sus costumbres y sus enfermedades.

R.A.

INAUGURACION DE NUEVAS DEPENDENCIAS EN CHACO, MISIONES Y SALTA

Los meses de agosto y setiembre fueron ricos en inauguraciones de nuevas dependencias del *Automóvil Club*, todas ellas correspondientes a obras ubicadas en zonas de poco desarrollo, o áreas de frontera, y surgidas de convenios firmados oportunamente con los respectivos gobiernos provinciales. En total quedaron habilitados una *hostería* y dos nuevos *moteles* y otras tantas *estaciones de servicio*, en las provincias de *Chaco*, *Misiones* y *Salta*.

EN EL CHACO

Las primeras inauguraciones se llevaron a cabo el día 22 de agosto, comenzando por la *Hostería de Castellí*, en el *Chaco*. Allí, el gobierno provincial construyó un moderno motel de 16 habitaciones y estación de servicio, que fue entregado para su atención al ACA. La comitiva de la Entidad, que fue presidida por el doctor *César C. Carman*, llegó hasta el lugar acompañada por altos funcionarios provinciales, encabezados por el ministro de gobierno, doctor *Fernando Medina Allana*, quien asumió la representación del mandatario provincial, que debió viajar imprevistamente a Buenos Aires desde la ciudad de Resistencia.

La ceremonia alcanzó contornos emotivos por la presencia de una nutrida concurrencia, que con su asistencia dio testimonio de la importancia que la obra reviste para la comunidad.

Castellí se encuentra enclavada prácticamente en el centro del *Chaco*, sobre la ruta provincial 29, que se interna en la región más boscosa de la provincia, transformándose en algo así como la puerta de *El Impenetrable*. No lejos de allí se encuentra uno de los puntos que fue asentamiento inicial de las corrientes conquistadoras. En 1585, el capitán *Alonso Vera* y *Aragón* fundaba la ciudad de *Nuestra Señora de la Concepción del Bermejo*, a sólo 35 kilómetros de la actual ciudad de *Castellí*. La población debió ser

60 autoclub



El gobernador del Chaco, coronel (R) José David Ruiz Palacios, es saludado en su despacho por el Dr. César Carman, presidente del ACA.

abandonada en 1632, tras medio siglo de lucha con los aborígenes. Hoy el progreso vuelve a transitar por esos caminos y el ACA marcha a la cabeza de la integración de zonas que se vieron postergadas por muchos años.

El presidente del ACA, que en la oportunidad fue acompañado por el vicepresidente 1º de la entidad, doctor *Baltasar Martínez Briones*, y los vocales *Juan Manuel Bordeu* y doctor *Carlos E. González Cambaceres*, destacó en su discurso el carácter netamente promocional de las dependencias que se inauguraban, siguiendo con la tradicional política de la Entidad, tendiente a abrir permanentemente nuevas posibilidades al desarrollo y a las actividades turísticas en las más apartadas zonas de la nación.

La comitiva del ACA se trasladó ese mediodía por vía aérea hasta *Nueva Pompeya*, localidad ubicada al norte de la provincia, en el centro de *El Impenetrable*.

La obra inaugurada en ese sitio es una *estación de servicio*, pero las características del lugar dan a la instalación habilitada una trascendencia inusual. Localidad de poco más de 500

habitantes y algo más de 3.000 contando su zona de influencia, los pobladores, en su mayoría aborígenes *matacos* agrupados en una cooperativa de trabajo, debían recorrer cerca de 200 kilómetros para conseguir combustible, lo que les hacía sumamente dificultoso dar salida a sus productos hacia los centros de consumo. La habilitación de la nueva estación, construida por la provincia y atendida por el ACA, modificó totalmente sus posibilidades, abriéndoles un nuevo horizonte.

La principal riqueza de la región es, lógicamente, la madera, la cual es explotada por los habitantes de la zona, no sólo como materia prima, que es trasladada a los aserraderos, sino para la fabricación de muebles y artesanías, que son justamente valorados por la sobriedad de sus líneas y la nobleza de sus materiales.

Los pobladores de *Nueva Pompeya*, nucleados alrededor del edificio de la Misión que los padres *franciscanos* venidos desde *Salta* levantaron en el lugar hace casi un siglo, agradecieron vivamente la habilitación de la dependencia del ACA, que viene a sumarse a otros mojoneros de progreso, como la escuela, que alberga a casi 200

niños, a los que se brinda enseñanza y capacitación dentro del sistema de jornada completa y mediante el esfuerzo de un magnífico grupo de jóvenes docentes chaqueños.

La zona de *Nueva Pompeya* ofrece atractivos extras, como la posibilidad de dedicarse a la caza mayor, habida cuenta de la existencia de *jabalíes* (chanchos salvajes), *yaguaretés* y otras especies silvestres. Hace algo más de dos años el ACA inauguró dentro de la misma región la estación de servicio de *Fuerte Esperanza*.

La inauguración siguiente, el mismo día 22, correspondió al motel de *Pampa del Infierno*, de similares características a la hostería de *Castellí*, pero de sólo 8 habitaciones. Las malas condiciones climáticas impidieron completar el programa previsto para ese día, que incluía la inauguración de la *estación de servicio de Taco Pozo*.

Con las nuevas dependencias habilitadas, son ya cinco las posiciones del ACA en la zona de *El Impenetrable*, lo que configura un inapreciable aporte a una apartada región con imprevisibles proyecciones de futuro.

EN MISIONES

Una semana después, el 29 de agosto, fue inaugurada en *Bernardo de Irigoyen* una de las más importantes obras del ACA en los últimos tiempos: un *complejo turístico*, a *escasa distancia de la frontera seca con el Brasil*. Sobre una superficie de una hectárea, facilitada por el gobierno de *Misiones*, se levantó un *motel con diez habitaciones dobles, de excelente nivel, restaurante, confitería, estación de servicio, taller mecánico, oficinas para atención de los socios y demás comodidades*. La obra se completa con una *escuelita* de dos aulas y dirección, que fue entregada por el ACA al gobierno provincial para *Jardín de Infantes*.

Al acto inaugural asistieron el gobernador de *Misiones*, ge-

neral de brigada (R) *Juan Manuel Bayón*; el presidente de *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, general de división (R) *Carlos G. Suárez Mason* y una comitiva del *ACA*, encabezada por su titular, doctor *César C. Carman*.

Particularmente significativas fueron las palabras que en la oportunidad pronunció el presidente de *YPF*, general *Suárez Mason*, quien no se limitó a reseñar la fructífera relación que el *ACA* y la empresa petrolera estatal mantienen desde hace años, sino que calificó como "obra patriótica" la tarea que viene desarrollando el *ACA* en todo el territorio nacional, elogiando la labor que desarrollan, cada uno en su puesto, dirigentes y empleados de nuestra Institución.

Por su parte, el mandatario provincial, general *Bayón*, subrayó la magnitud de la obra realizada en *Bernardo de Irigoyen*, que será una digna puerta de entrada para los viajeros que ingresen desde el *Brasil*, y manifestó su complacencia por la escuela que el *ACA* puso a disposición de las autoridades educacionales de *Misiones*, indicando, al respecto, que allí se hacía particularmente cierta la frase que preside los polígonos de tiro de las dependencias militares: "Aquí se aprende a defender la Patria".

Por su parte, el intendente municipal de *Bernardo de Irigoyen*, señor *Carlos Almeida*, en homenaje al *ACA*, impuso el nombre de nuestra institución a una de las calles que limitan la nueva estación y motel.

La obra, además de la importancia que reviste por encontrarse en zona de frontera, tiene la especial característica de estar situada en uno de los extremos de un circuito turístico de gran futuro: el que componen las localidades de *Eldorado*, *Puerto Iguazú* y la propia *Bernardo de Irigoyen*, a no mucha distancia de los *Salto del Moconá*, dentro del área de influencia turística de las *Cataratas del Iguazú*.



El presidente del *ACA* durante su discurso al dejar inauguradas las instalaciones de la estación de servicio de la Entidad en *Tartagal*.



El complejo turístico del *Automóvil Club* recientemente inaugurado en la fronteriza localidad misionera de *Bernardo de Irigoyen*.



El administrador del *Yacimiento Norte* de *YPF*, Ing. *Raúl Monet* (centro) acompañado por el Dr. *Carman* y autoridades del *Club*.

EN SALTA

Finalmente, el pasado 17 de setiembre, quedó inaugurada en *Tartagal*, al norte de la provincia de *Salta*, a sólo 50 kilómetros de la frontera con *Bolivia* a través de *Yacuiba*, la estación de servicio que conforma la primera etapa de un centro turístico similar al habilitado en *Misiones*. El potencial económico de la zona augura también un futuro promisorio a esta nueva dependencia que fue habilitada por el *ACA* en un acto al que asistieron representantes del gobierno provincial, de las Fuerzas Armadas, de *YPF* y del *Automóvil Club Boliviano*.

Durante la inauguración de la nueva dependencia, el presidente del *ACA*, doctor *César C. Carman*, destacó la magnitud de la obra que se viene realizando en todo el país e hizo especial referencia a la *pista infantil* que minutos antes se había habilitado en el complejo deportivo municipal, "como contribución a la formación de un tránsito con protagonistas conscientes de su responsabilidad individual y social".

Elogiosos conceptos para la labor del *ACA* tuvieron al hacer uso de la palabra el comandante del *Regimiento de Monte 28*, teniente coronel *Francisco F. Vivas*, y el administrador del *Yacimiento Norte* de *YPF*, ingeniero *Raúl Monet*, quien dispuso además que se alojaran en la casa de huéspedes del *Campamento Vespucio* los integrantes de la comitiva de nuestra Entidad. Esta fue integrada, además del doctor *César C. Carman*, por el vicepresidente 1º, doctor *Baltasar Martínez Briones*; *Juan Manuel Bordeu*, vocal de la *CD*; *Julio Colombo*, de la *Comisión Revisora de Cuentas*; *Oscar Tomás Albo*, presidente de la *Comisión Deportiva Automovilística*; y el doctor *Miguel A. Botte*, presidente de la *Filial de Mar del Plata*.

A la ceremonia asistió una delegación de la *Filial Yacuiba*, del *Automóvil Club Boliviano*, quienes invitaron al titular del *ACA* a efectuar una visita a su país, la que se llevó a cabo ese mismo día en horas de la tarde.

Como parte de la gira se concretó, asimismo, la inauguración, en el *Chaco*, de la estación de servicio de *Taco Pozo*.

CURSOS DE EDUCACION VIAL

Como una muestra de la permanente preocupación del ACA en materia de educación vial, su personal especializado, dependiente de la subgerencia de *Asuntos Viales*, viene realizando en numerosas localidades de nuestro país, cursos de educación vial para docentes, alumnos y personal de las Brigadas de Tránsito e integrantes de los Cuerpos Municipales de Tránsito.

Recientemente, solicitados por el *Departamento de Asistencia Escolar del Consejo General de Educación* de la provincia de *Entre Ríos*, se efectuaron —durante los días 1, 2 y 3 del mes pasado— distintos cursos en las escuelas de *Paraná* y en las instalaciones de nuestro Club, con gran concurrencia de personal de las diferentes reparticiones oficiales.

Asimismo, en lo que va del año, se han efectuado cursos para docentes en la localidad de *San Miguel* (Partido de General Sarmiento), *San Rafael* (Mendoza), y *Ruffino* (Santa Fe). También se han brindado clases para alumnos en muchas escuelas oficiales y privadas de la *Capital Federal* y del *Gran Buenos Aires*. En forma conjunta con el *Rotary Club* de *General Roca* y de *Neuquén*, fue presentada en estas ciudades la *pista de tránsito infantil*, donde los futuros usuarios del camino ensayaron en forma realista su papel de automovilistas responsables.

Como un complemento más de estas actividades, y esta vez mediante la elaboración de mensajes dirigidos al conductor, se han creado y distribuido en lugares estratégicos, dos nuevos afiches, de gran claridad visual y conceptual, titulados "Causa. Efecto" y "Una trampa mortal..." que hacen referencia, respectivamente, a la maléfica influencia que el alcohol ejerce durante la conducción y al peligro que representa el adelantamiento, siempre indebido, en curvas, puentes y pendientes.

FUE NOMBRADO SOCIO HONORARIO EL PRESIDENTE DE YPF



El Presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, entrega la credencial de socio honorario al general Suárez Mason.

Durante un almuerzo efectuado en nuestra Sede Central le fue entregado el titular de la Presidencia de *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*, general de división (RE) *Carlos Guillermo Suárez Mason*, la credencial que lo acredita como socio honorario de nuestra Institución. En la oportunidad habló el doctor *César C. Carman*, quien puso de relieve los tradicionales vínculos de amistad que desde hace largas décadas unen a las dos entidades. En la fotografía, el doctor *César Carman*, entrega la credencial al general *Suárez Mason*. Los acompañan: el doctor *Marcelo Gowland Acosta* y el escribano *Adolfo Scarano*, prosecretario y secretario, respectivamente, de la *Comisión Directiva* del ACA.

ACUERDO CON LA UNION PROPIETARIOS TALLERES MECANICOS DE AUTOMOVILES

En la reunión de la *Comisión Directiva* del *Automóvil Club Argentino*, realizada el 16 de julio último, se aceptó el ofrecimiento cursado por la presidencia de la *Unión Propietarios de Talleres Mecánicos de Automóviles*. Con tal fin, suscribióse un acuerdo entre las dos entidades, por medio del cual los socios del ACA gozan de un descuento del 10 por ciento sobre precios de facturación por la reparación de sus automóviles en los talleres asociados a UPTMA. Otros beneficios complementarios de dicho acuerdo consisten en la participación en

charlas y cursos de perfeccionamiento técnico que la unión organice, de los empleados y concesionarios del ACA. Asimismo, la revista *AUTOTECNICA* difundirá los servicios que brinda nuestra Entidad.

En carácter de reciprocidad, el ACA ofrecerá a los asociados de UPTMA, en las mismas condiciones que a sus propios socios, los siguientes beneficios: cursos de aprendizaje de conducción de automóviles, cursos de mecánica del automóvil, venta de material gráfico, hojas de ruta, planos, acceso a moteles, hoteles, hosterías y campa-

mentos, acceso a la biblioteca y difusión de los servicios que la UPTMA ofrece a los socios del ACA, en la revista *AUTOCLUB*.

TALLERES QUE OFRECEN DESCUENTO

Iniciamos la publicación de la nómina de los talleres que ofrecen descuentos a nuestros asociados, la cual completaremos próximamente:

CHAPA Y PINTURA

Zafferano y Doral, Santa Catalina 1471, Capital Federal; Enrique Albini, Larrazábal 1671, Capital Federal; Jear S.R.L., Tejedor 60, Cap. Federal, y Pasa-je Ambato 4053, Capital Federal; Talleres Cantenera, Cantenera 2128, Capital Federal; Taller Barcala, Avenida República 76, Ramos Mejía; Talleres Medrano S.R.L., Avenida Córdoba 3000, Capital Federal; Taller San Nicolás, San Nicolás 1362, Capital Federal; Gilberto y Cía, Rawson 845, Merlo; Talleres Júpiter S.R.L., Doblas 914, Capital Federal; Taller Zappala,

El Vicepresidente 1° del ACA, doctor Baltasar Martínez Briones, y el secretario, escribano Adolfo Scarano, con dirigentes de la Unión de Propietarios Talleres Mecánicos de Automóviles.



SE ENTREGARON DIPLOMAS A LOS PRIMEROS EGRESADOS DE LA ESCUELA DINEA DEL ACA

En la Sede Central del *Automóvil Club Argentino* les fueron entregados sus diplomas a los 17 primeros egresados del *Centro de Educación Secundaria N° 117*, dependiente de la *Dirección Nacional de Educación del Adulto (DINEA)*. Este centro funciona en el ACA debido a una iniciativa de la *Institución* y por un convenio firmado oportunamente con *DINEA*.

Los flamantes egresados obtuvieron el título de *Perito Comercial*, que los habilita para seguir cualquier carrera universitaria o de especialización técnica.

UN ESFUERZO DIGNO DE PONDERACION

Fue el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, quien en una simpática ceremonia dirigió breves palabras a los egresados.

Tras destacar el orgullo de la *Institución* porque un grupo de sus colaboradores "haya completado una etapa educativa tan importante merced a un esfuerzo digno de ponderación", el doctor *Carman* dijo

que ello era "una clara demostración de carácter" y que los estudios ahora concluidos por los egresados sin duda les abrirían nuevos horizontes en la vida.

Además destacó que la *Institución* por él presidida recibirá también los frutos de esos conocimientos adquiridos.

Después el doctor *Carman* dialogó con los egresados y se interiorizó de los planes de éstos en lo que se refiere a la iniciación de estudios del ciclo terciario.

En la actualidad existen otros tres cursos en marcha en el *Centro de Educación Secundaria* que funciona en el *Automóvil Club Argentino*.

LOS EGRESADOS

La nómina del personal del ACA que culminó sus estudios es la siguiente: *Elena Agis, Héctor Alberici, Hugo Alvarez, César Carrazzoni, Luis Casset, José Chávez, José Escalante, Abel Hernández, Juan Labat, Carlos Lanza, Nicolás Maccarone, María Mercado, Pedro Mercadal, Luis Rey, Lidia Robles, Adolfo Urbleta, y Jorge Villagómez.*

SEMANA NACIONAL DEL MAR 1981

El directorio de la *Liga Naval Argentina* designó a los miembros de la comisión organizadora de la *Semana Nacional del Mar 1981*, tradicional celebración, que este año se realizará desde el 1° al 8 de noviembre próximo.

La comisión estará presidida por el doctor *Juan José Villegas*, secundado por el contador *Roberto E. Rolando* como tesorero y por el prefecto principal (RE) *Julio Luis Vismara* en el cargo de secretario. Como vocales fueron nominados el prefecto principal (RE) *Mario Osvaldo Valrolatti*, el licenciado *Angel R. Castro Pinto* y el profesor *Alberto V. Solari*. La coordinación general será desempeñada por el capitán de fragata (RE) *José B. Crespo*.

Con la finalidad de preparar los distintos actos que se llevarán a cabo en todo el ámbito nacional, el doctor *Villegas* convocó a diversas entidades vinculadas con nuestros intereses marítimos y ligadas íntimamente con la promoción y proyección de una "mayor conciencia nacional marítima".

En este sentido, corresponde señalar, una vez más, que la Argentina posee un extenso y rico litoral marítimo, cuya utilización racional puede significar un aporte considerable al desarrollo armónico del país.

La reunión se efectuó en la sede de la *Liga Naval Argentina* y contó con la presencia de altos funcionarios del *Comando en Jefe del Ejército, Comando en Jefe de la Armada, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, Subsecretaría de Intereses Marítimos, Prefectura Naval Argentina, Administración General de Puertos, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Escuela Nacional de Náutica "Manuel Belgrano", Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Instituto Browniano, Instituto Belgraniano, Automóvil Club Argentino, Yacht Club Argentino y Comisión de la Boca del Riachuelo.*

Arregui 5502, Capital Federal;
Bernardo Kanonicz, Avenida
Gaona 4740, Capital Federal;

MECANICA GENERAL

Florese e Hijo, Emílio Lamarca
440/50, Capital Federal; Pas-
cual Benvenuto, Billingham
920/22, Capital Federal; Taller
Apolo, Avenida Derqui 3923,
Capital Federal; Talleres Jonte,
Alvarez Jonte 5145, Capital Fe-
deral; Ventura y Ferreiro, Rfae-
la 4465, Capital Federal; Taller
Montiel, Montiel 5491, Capital
Federal.

MECANICA GENERAL Y CHAPA Y PINTURA

Carlos A. González, Directorio
4730, Capital Federal; Spatafo-
ra y Bettattis, Ocampo 2636,
Capital Federal; Portnoi y Cía.
S.R.L., Francisco Beltró 5063,
Capital Federal; Talleres Galia-
no, Neuquén 56, Ramos Mejía;
Julio A. Martínez, Azcuénaga
526, Monte Grande; Alberto
Larín, Avenida Maipú 3267,
Olivos; Automóviles Quintana
S.R.L., Oro 2742, Capital Fe-
deral; Munro Talleres S.R.L., A-
venida Mitre 5519, Villa Martelli;
Bodyshop S.R.L., Lafuente
3115, Capital Federal.

UNIÓN PROPIETARIOS DE TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES

Provincia Jurisdic.



Buenos Aires, 3 de Julio de 1981.-

Señor Presidente del
Automóvil Club Argentino
Dr. César C. Carman
S/ D.-

De nuestra mayor consideración:

Por la presente nos dirigimos a Ud. a fin de comunicarle que nuestra Comisión Directiva ha dispuesto otorgar a todos los socios de esa Entidad la posibilidad de reparar sus vehículos en los talleres afiliados a esta Institución, cuyo listado se anexa a la presente y que podrá ser ampliado en lo futuro, con un 10% de descuento sobre el precio de facturación, para lo cual tan sólo deberán exhibir su carnet con las cuotas sociales al día.-

Efectuamos este ofrecimiento teniendo en consideración los fines altruistas que persigue esa Entidad ya que, trascendimos más allá de meros servicios a sus asociados, se proyectan en verdaderos beneficios a la comunidad misma, razón por la cual, en la creencia de que nuestro aporte le es coadyuvar a tan nobles propósitos se que dejamos formalizada nuestra oferta aclarándole que también estamos dispuestos a difundir los servicios del A.C.A. a través de nuestra revista Autotécnica, como así también a invitar a vuestros concesionarios y sus empleados a participar de las charlas y cursos de perfeccionamiento técnico que periódicamente dictamos.-

Estos beneficios dejarán de tener vigencia con la sola comunicación por parte nuestra, por escrito y con 30 días de anticipación.-

Sin otro particular y aguardando vuestra respuesta, hacemos propicia la oportunidad para saludarlo con nuestra atenta consideración.-

UNIÓN PROPIETARIOS DE TALLERES
MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES
Noel Guzmán
Presidente

C.M.S.

SECRETARÍA - TELÉFONO 2540 (1090) BUENOS AIRES - TEL 942-942 0484

NUEVOS CENTROS ASEGURADORES DEL ACA

Desde el 1° de octubre último el *Automóvil Club Argentino* cuenta con 26 nuevos centros de atención —en distintas localidades del país— para quienes deseen proteger su vehículo mediante el ya ampliamente difundido Seguro de Automotores, contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.

La extensión de este servicio comprende a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Salta, Río Negro y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y permite la suscripción de operaciones de cobertura contra robo, hurto, incendio, destrucción total y responsabilidad civil hacia terceros, o bien esta última exclusivamente. En ambos casos los usuarios obtendrán facilidades de pago en cuatro cuotas bimestrales.

En la provincia de Buenos Aires, los mencionados nuevos centros aseguradores funcionarán en las dependencias del *Automóvil Club Argentino* situadas en las ciudades de Bolívar, Lincoln, Chascomús, Chivilcoy, Nueve de Julio, Junín, Zárate, Campana, Tres Arroyos y Carhué.

FIRMOSE UN ACUERDO CON LA MUNICIPALIDAD DE GENERAL SARMIENTO

A causa de la firma de un contrato suscrito en febrero último por el *Automóvil Club Argentino* y la *Municipalidad de General Sarmiento*, para la provisión y colocación de 500 señales de nomenclatura urbana —tarea que ya ha sido cumplida—, las autoridades de aquella comuna manifestaron su interés por formalizar un nuevo acuerdo con el ACA. Según el mismo, la *Institución* se haría cargo durante un año de las nuevas obras de señalización vertical, así como del mantenimiento de las ya existentes y del asesoramiento sobre el or-

denamiento de la circulación en todo el partido. De este asesoramiento surgirán las necesidades del señalamiento en las distintas localidades.

Este nuevo acuerdo se ha visto concretado mediante el convenio que fue firmado en la tarde del 15 de setiembre próximo pasado en el ACA.

Suscribió el documento, en nombre de la *Municipalidad de General Sarmiento*, su titular, señor José Lombardo, y por el ACA su vicepresidente segundo, capitán de navío (RE) Jorge A. Ledesma, y el secretario, escribano Adolfo Scarano.

DESIGNOSE PRESIDENTE HONORARIO DE LA FILIAL AVELLANEDA

El señor Luciano Badía, ex titular de la Filial Avellaneda, del *Automóvil Club Argentino*, fue designado presidente honorario de aquella.

Los atributos correspondientes le fueron entregados durante una reunión realizada el 7 de setiembre último en la Sede Central (foto), oportunidad en que asistió a una cena, en compañía del presidente del ACA, doctor César C. Carman, y del vicepresidente 2°, capitán de navío (RE) Jorge A. Ledesma, y de los ex dirigentes de la Filial Avellaneda: Juan Carlos Zamboni, Angel O. Bruni, Juan P. Domingorena, Mauricio Feldman, Luis A. Scorpino, Luis Angel Scorpino, Jorge Tikus y Lucio B. Parodi.

CONVENIO CON LA PROVINCIA DE MENDOZA

Fiel a uno de los postulados que le dieron nacimiento ("Fomentar el turismo automovilístico"), recientemente el *Automóvil Club Argentino* ha firmado un nuevo convenio con el gobierno de la provincia de Mendoza para hacerse cargo, en carácter de concesión, del campamento *Parador de la Isla del Río Diamante*, en el departamento *San Rafael*.

De esta forma, y así se lo consigna expresamente en el acuerdo refrendado, el gobierno provincial y el ACA "aúnan esfuerzos para el desarrollo del turismo en la provincia", ya que el

campamento, cuando sea habilitado, estará destinado exclusivamente a la promoción turística de esa hermosísima región de Mendoza.

El ACA realizará en el campamento diversas obras que lo convertirán en un lugar óptimo para la práctica del campamentismo. Por ejemplo, construirá pabellones sanitarios, piletas para el lavado de ropa y de la vajilla y forestará el predio con especies aptas para la ornamentación y la sombra. Esta obra se inscribe dentro de la política del Club de dar al turista todas las comodidades para la vida al aire libre.



CLINICA ODONTOLOGICA OMI

Mediante un convenio recientemente suscrito entre nuestra *Entidad* y la *Clinica Odontologica OMI*, nuestros asociados podrán beneficiarse con un descuento del 50 por ciento aplicado a aranceles privados, y acceder a cualquiera de las prestaciones.

Cabe destacar que la *Clinica Odontologica OMI*, cuenta con un capacitado grupo de profesionales en las siguientes especialidades: *Endodoncia, Operatoria, Prótesis, Cirugía mayor y menor, Periodoncia, Odontopediatria, Ortopedia, Ortodoncia y Radiología*.

Para una adecuada atención, la clínica cuenta con una sede de amplia capacidad, con seis consultorios, salas de rayos, recepción y salas de espera.

Nuestros asociados pueden requerir mayor información en Avenida Rivadavia 2750, Capital, o a los teléfonos 87-8501, y 8581, donde se atiende las 24 horas.

AUSPICIASE LA INCLUSION DE LA EDUCACION VIAL COMO MATERIA EN LOS PROGRAMAS ESCOLARES

El presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, envió al juez en lo correccional, doctor *Roberto J. Calandra*, una carta en la que apoya la petición que el magistrado hiciera al ministro de Cultura y Educación de la Nación, ingeniero *Carlos A. Burundarena*, solicitándole la inclusión de la enseñanza de la educación vial como materia en los programas escolares.

El doctor *Carman* le expresó

en su carta al doctor *Calandra* que el ACA valora "el profundo sentido humano y comunitario que anima a la presentación efectuada por usted al señor ministro de Cultura y Educación de la Nación, solicitándole la pronta inclusión de la educación vial como materia en los programas escolares de estudio". Más adelante, el presidente del ACA afirma que ello lo decidió a enviarle al magistrado, "junto con mis felicitacio-

nes, el testimonio de mi entusiasta adhesión, como también de la esperanza que aliento de que tan importante sugerencia sea atendida y puesta en práctica a la mayor brevedad por las autoridades".

El doctor *Carman* también destacó en su misiva que la Entidad por él presidida desarrolla, "desde muchos años a esta parte y con todos los medios de que dispone, una tarea sin pausa para contribuir a la forma-

ción de un tránsito responsable en beneficio de la seguridad general. Por eso mismo puedo valorar en todo su alcance la inquietud de usted, que refleja una necesidad cada día más evidente, y a la que alguna vez habrá de darle la solución adecuada, de modo que la conducción de automotores sea entre nosotros los argentinos un factor de progreso y no de destrucción de las vidas humanas."

FALLECIMIENTOS

NORBERTO S. PAOLETTI

Una sensible pérdida para el *Automóvil Club Argentino* y para el deporte, en general, constituyó la muerte del señor *Norberto S. Paoletti*, ocurrida en esta capital, el 18 de septiembre último, quien era vocal titular de la Comisión Directiva del ACA y presidente de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo.

Ligado al deporte desde sus años mozos, *Paoletti* integró el equipo de rugby del *Belgrano Athletic Club*, disciplina deportiva que introdujo en *Mar del Plata*, en ocasión de radicarse en esa ciudad. El boxeo, lo contó entre sus practicantes y para su difusión instaló un gimnasio en la misma *Mar del Plata*, y coronó sus esfuerzos, en este sentido, con la creación del estadio *Bristol*. Fue fundador del *Mar del Plata Automóvil Club*, canalizando así otra de sus hondas vocaciones deportivas, que lo tuvo como dirigente autorizado y lúcido hasta la última jornada de su vida. Fue el creador de la popular carrera "Mar y Sierras", y uno de los más entusiastas propulsores de las no menos famosas "Mil Millas", que se desarrollaban en territorio bonaerense. Su capacidad y conocimientos, unánimemente reconocidos, le llevaron a asumir, en distintas circunstancias, la titularidad de la *Unión Argentina de Rugby* y la *Asesoría Deportiva del Ministerio de Bienestar So-*



cial de la Nación. Durante su actuación en la ciudad balnearia, *Norberto S. Paoletti* presidió la *Filial del Automóvil Club Argentino* y fue también presidente del *Mar del Plata Automóvil Club*. De regreso en *Buenos Aires* fue vocal suplente de la CD, de 1973 a 1979, y luego pasó a revistar como titular. En el sepelio habló el ingeniero *Rafael Sierra*, miembro de la Comisión Directiva, quien lo hizo en representación del doctor *César C. Carman*, que se hallaba en el interior del país, al producirse el infausto suceso. Al ser informado de ello, el doctor *Carman* expresó: "Siento un profundo dolor ante la noticia del fallecimiento de un gran amigo y dirigente y hombre de bien, como lo fue *Norberto Paoletti*. Para su generación era de primera línea y costará mucho trabajo formar otro, porque se lleva una experiencia de 50 años. El fue quien organizó y dirigió el primer Rally *CODASUR*."

GABRIEL A. LAMARQUE

Con la muerte del ingeniero *Gabriel A. Lamarque*, ocurrida el 15 de agosto próximo pasado, el *Automóvil Club Argentino* perdió a un valioso colaborador que a través del tiempo en que permaneció ligado a la Entidad, demostró su capacidad siempre puesta al servicio del bien comunitario.

El ingeniero *Lamarque*, que había realizado sus estudios universitarios en París, fue el ejecutor del proyecto de creación y el primer director de la *Escuela Técnica de Conducción y Tránsito*, que naciera el 13 de abril de 1962, como una respuesta del ACA a una necesidad impostergable para la formación de automovilistas dotados de una completa pericia conductiva y de un acendrado sentido de su responsabilidad social.

El ingeniero *Lamarque*, dinámico y emprendedor, organizó los primeros cursos de la *Escuela*, así como también las primeras clases prácticas, que entonces se dictaban en el sector comprendido por *Austria*, las vías del *Ferrocarril Mitra y Tagle*.

A su iniciativa se debe en gran parte el traslado de la escuela a su actual emplazamiento en las avenidas *Sarmiento e Intendente Casares*, donde el ACA construyó la pista de instrucción y todas las instalaciones para el normal funciona-



miento del mencionado centro de enseñanza. Esta dependencia, que fue inaugurada el 18 de abril de 1966, estuvo bajo su dirección hasta 1974, oportunidad en que se retiró de la actividad docente, donde había desplegado su conocimiento de los complejos temas que hacen a la formación del automovilista y su posterior comportamiento en el tránsito.

El ingeniero *Lamarque* desarrolló igualmente una larga labor pedagógica en la Dirección de Aprendizaje y Orientación Profesional (actual *CONET*), donde intervino en la fundación de varias escuelas de especialización técnica. Fue, asimismo, presidente de la comisión de estudios de los primeros planes y programas de la actual *Universidad Tecnológica*.

Por todo ello, su desaparición causó profundo pesar entre quienes tuvieron el privilegio de frecuentarlo y de reconocer en él a un hombre cabal, que dejó en su fecundo paso por la vida un recuerdo imborrable.



UNA SEÑAL QUE SE MULTIPLICA

Las nuevas señales colocadas en diversos puntos de la ciudad pueden ser una útil ayuda para el automovilista, siempre y cuando éste las respete, pues dan prioridad de paso, aunque el tránsito venga desde la mano izquierda.

EN LOS últimos tiempos, la ciudad de Buenos Aires ha visto cómo se multiplican unas señales octogonales de tránsito que llevan una sola palabra: *PARE*. En un principio se las veía únicamente en accesos y salidas de la avenida General Paz, pero luego fueron invadiendo la ciudad, pues las experiencias internacionales de tránsito demuestran que estas útiles señales reducen la cantidad de accidentes.

Pero como muchos de nuestros automovilistas todavía parecen desconocer

algunos pormenores en torno de tales señales y se muestran desorientados cuando dan paso a la mano izquierda, contrariamente a lo que cabría esperar ("El que viene por la derecha a pasar tiene derecho"), nos parece oportuno explicar sus fundamentos, y alertar acerca de la imperiosa necesidad de acatar la indicación que marcan.

● QUE HACER

Cuando usted vea uno de

esos carteles (están situados en lugares bien visibles para los conductores), debe:

1. — Detener totalmente la marcha del vehículo que conduce en la línea visual de la calle que se dispone a cruzar.
2. — Mirar a ambos lados (recuerde que también pueden dar prioridad al que viene por su izquierda, según sea el sentido de circulación de la calle transversal).
3. — Permitir que el tránsito transversal tenga la prioridad de mano que le

concede la señal en todos los casos.

● ¿SABE USTED QUE PIENSA EL CONDUCTOR QUE VIENE POR LA CALLE FAVORECIDA?

1. — Que en una población con educación vial, como la que estamos gestando, la señalización de la calle transversal será respetada.

2. — Que ante el posible enfrentamiento con otro automotor en el cruce así señalizado, tendrá la prioridad de paso.

3. — Que en esa intersección no deberá disminuir su velocidad de circulación a menos de la permitida dentro de la zona urbana.

● ¿QUE SUCEDERA SI LOS CONDUCTORES NO RESPETAN LA SEÑAL?

Seguramente se incrementará el número de accidentes.

Una encuesta realizada entre conductores habituales, en radio urbano, dio como resultado que el 93 por ciento de ellos tiene errores de interpretación acerca del sentido reglamentario de los carteles de *PARE*.

Por esto último, consideramos que la publicación de esta nota aclaratoria en *AUTOCLUB* tendrá un efecto multiplicador, a poco que sus lectores colaboren en la difusión de las normas aquí expresadas.

Piénsese cuánto más dinámico y seguro será el tránsito si todos obedecemos tales señales. El tiempo que perdamos en algunos cruces —si a esto puede llamarse perder el tiempo— lo recuperamos, con seguridad, en otras intersecciones, cuando las señales nos otorgan prioridad de paso a nosotros.

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

LA NUEVA
RADIAL ACA

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



PUBLICIDAD ACA



ACA

Automóvil Club Argentino + servicios



TENGA UNA LIBRERIA EXCLUSIVA PARA USTED

El mejor sistema a domicilio en la Argentina

COMPLETAMENTE GRATIS: trimestralmente recibirá la revista de Círculo de Lectores. Revuelva a placer el más renovado escaparate de librería que llega puntualmente a sus manos. 48 páginas a todo color, de vibrante contenido, que ponen a su alcance el mundo editorial.

COMODIDAD Y SERVICIO: la familia elige en su hogar, de nuestra amplia y actualizada revista, y recibe su pedido con rapidez y esmero. Sólo después paga su compra.

AMPLIA SELECCION TEMATICA: más de 200 libros permanentemente renovados, que abarcan todos los géneros: clásicos, novelas, divulgación, acción y apasionantes best-sellers.

CALIDAD INSUPERABLE: ediciones exclusivas, soberbia impresión y encuadernación en tapa dura con sobrecubiertas plastificadas, que prestigiarán su biblioteca.

JUEGOS Y ENTRETENIMIENTOS: para niños y adultos, amenas propuestas para disfrutar en familia o en rueda de amigos.

HERMOSOS SOUVENIRS: presentando nuevos socios podrá elegir entre una selecta variedad de artículos y libros.

círculo de lectores

Desde su sillón favorito
Sin pagos adelantados

**OFERTA EXCLUSIVA
PARA NUEVOS SOCIOS**

Asóciese y hoy mismo comenzará a disfrutar del mayor club de lectores de América



Gerald Green
Médicos y traficantes
Dos hermanos médicos; dos formas de practicar la medicina. ¡Verdadero impacto editorial, conmovedor, inolvidable! 504 págs.
N° 3277



Hermann Hesse
Obras selectas
"Demián", "Siddhartha", "El lobo estepario", tres novelas en un tomo, que apasionan por su franqueza. No deben faltar en su hogar.
392 págs.
N° 31500



Helen V. Slyke
El mejor lugar
Una mujer joven, enviada. Defiende su derecho a la vida, al amor, al sexo. Sus hijos se lo reprochan. ¡Un drama intenso y conmovedor! 480 págs.
N° 6601



C. McCullough
El pájaro espino
(El pájaro canta hasta morir)
Una novela para recordar. Más de 10 millones de ejemplares vendidos sólo en EE.UU.
576 págs.
N° 33522



Franz Kafka
La metamorfosis
La soledad, la monotonía y angustia de la vida moderna. Una novela que no puede dejar de leerse. Un autor más vigente que nunca!
208 págs.
N° 3699



John Le Carré
La gente de Smiley
Magnífica novela de espionaje, por un autor que conoce a fondo los entretelones de los servicios secretos.
368 págs.
N° 3269



Morris West
El verano del lobo rojo
Sexo y rivalidad en un marco de épica violencia. Relato fascinante, fuerte y vital.
304 págs.
N° 6908



D. Lapiere y L. Collins
El quinto jinete
Un libro espectacular. Atierra que sólo basten segundos para convertirse en realidad.
480 págs.
N° 3079

Dos libros a elección por sólo

\$64.000

Pídalos hoy



A. Malraux
La condición humana
La China imperial y la revolución. ¡Entre las mejores novelas de este siglo! (N.Y. Times) 296 págs.
N° 3467



Agatha Christie
Tragedia en tres actos
Una muestra más del indiscutible talento de esta autora, que sigue siendo la más leída en el género del suspense policial.
200 págs.
N° 3566



Robert Ludlum
El círculo matarese
Una organización financia el terrorismo mundial: "Matarese" "Obra excepcionalmente brillante" (Times).
512 págs.
N° 3574



Peter Straub
Fantasma
Una novela realmente alucinante, traducida a diez idiomas. Su lectura provoca una atmósfera de suspense sobrenatural.
488 págs.
N° 3749

**ASOCIESE YA APROVECHANDO
ESTA EXCEPCIONAL OFERTA DE SUSCRIPCION**

Envíe hoy mismo este cupón (no envíe dinero) y recibirá los libros elegidos y la revista de Círculo de Lectores. La única obligación que usted contrae es la de efectuar por lo menos un pedido de libros cada tres meses y permanecer como socio por el término mínimo de dos años, tiempo más que suficiente para gozar de todas las ventajas del club y optar para seguir con nosotros.

Corte por aquí y envíe hoy mismo en un sobre.

CIRCULO DE LECTORES - Apartado Especial 500 - 1000 Buenos Aires

Deseo asociarme a CIRCULO DE LECTORES beneficiándome con esta oferta de suscripción aceptando las condiciones indicadas en este aviso

Reservado para CIRCULO L B 40103

Apellido y Nombre _____ M F Sexo _____ Edad _____ CI DNI LC LE Tipo de documento

N° de documento _____ Domicilio particular (calle) _____ Número _____ Piso _____ Depto _____ Cgo Postal _____

Barrio _____ Localidad _____ Provincia _____

Deseo recibir los 2 (dos) títulos abajo indicados

Código	Título

NO ENVIE DINERO AHORA. ABONE AL RECIBIR SU PEDIDO.
Al recibirlo en mi hogar abonaré \$ 64.000 por mi pedido y \$ 30.000 por cuota única de inscripción (más \$ 24.000 por gastos de envío y contrarrebolsos).

Firma _____

Garantía
Círculo de Lectores garantiza oficialmente la absoluta calidad internacional de los libros remitidos. Si Ud. no quedara satisfecho, reemplazaremos el ejemplar defectuoso o le reintegraremos el importe abonado. Basta, para ello, con devolverlo en buen estado y en su cual original dentro de los 7 días de recibido.
Se rechazarán los pedidos de quienes se figuren como socios.

Oferta válida por 45 días.

Si no posee cupón remítanos por carta su solicitud de inscripción con los datos que figuran en el mismo.

Si por la gran demanda se agotara excepcionalmente el stock de alguno de los libros solicitados por Ud., le remitiremos uno similar para no demorar su atención.