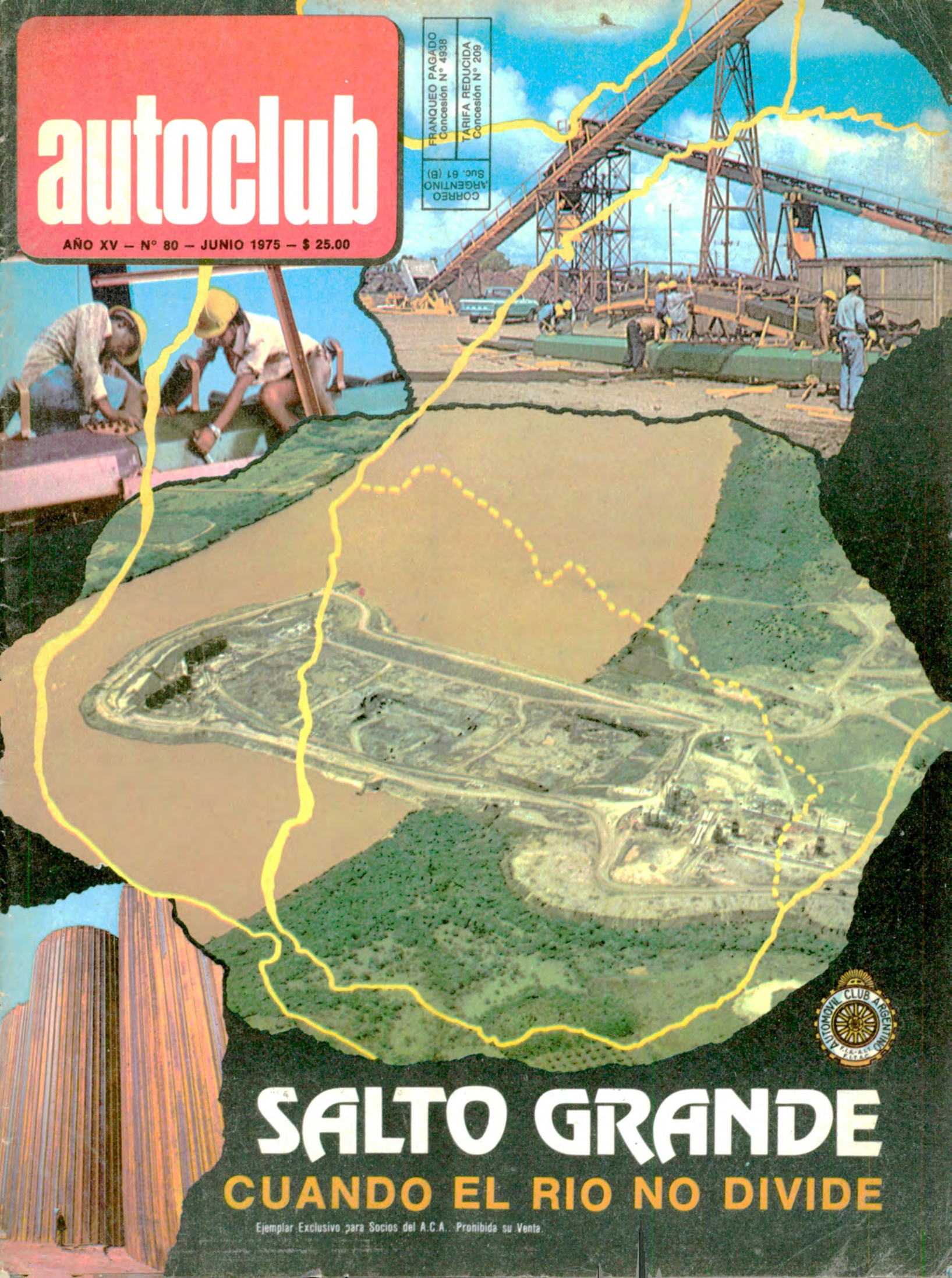


# autoclub

AÑO XV - Nº 80 - JUNIO 1975 - \$ 25.00

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

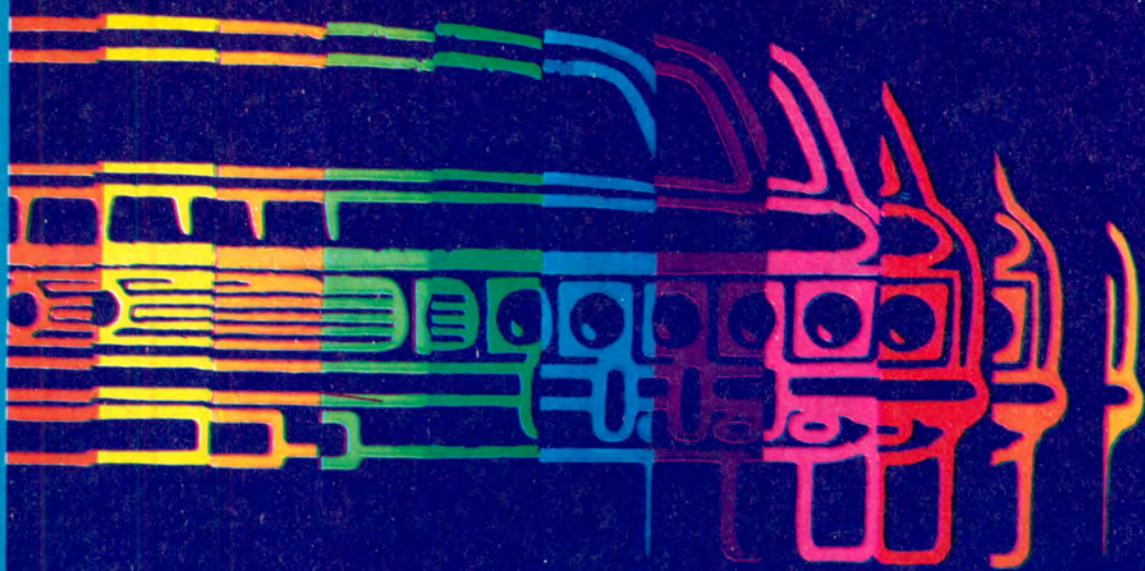


# SALTO GRANDE

## CUANDO EL RIO NO DIVIDE

Ejemplar Exclusivo para Socios del A.C.A. Prohibida su Venta





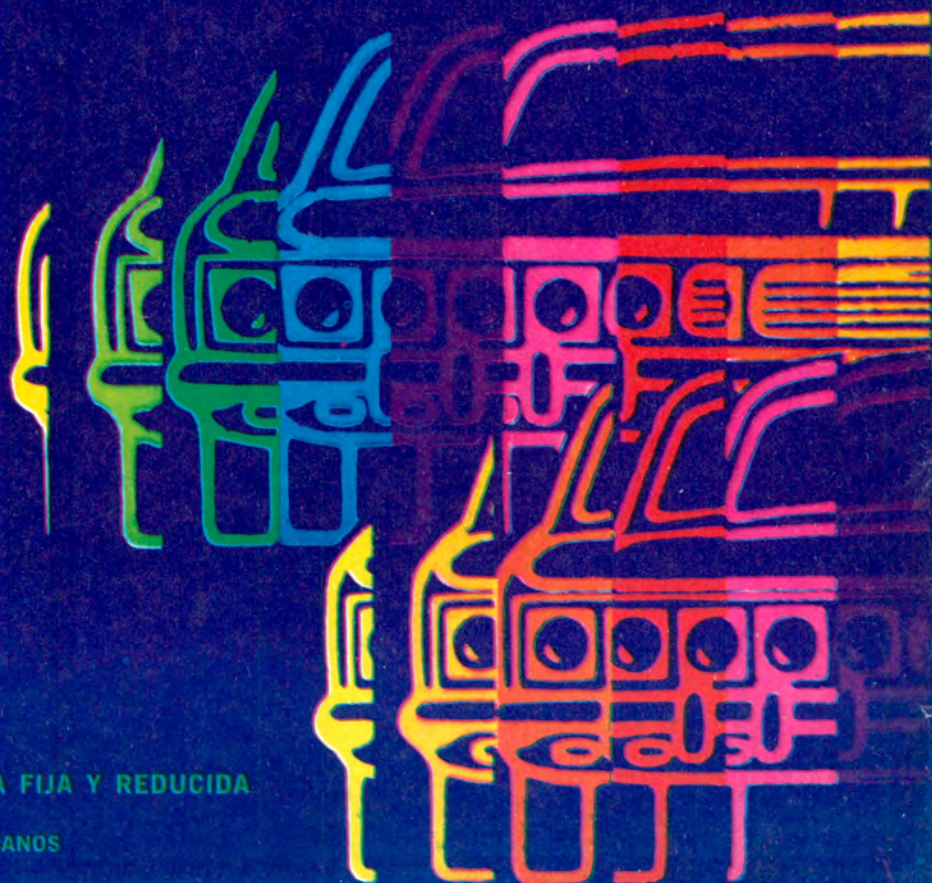
SU AUTOMOTOR ES PARTE IMPORTANTE DE SU PATRIMONIO Y EXIGE  
UN SEGURO ADECUADO

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

# SEGURO DE AUTOMOTORES



- VENTAJOSAS TARIFAS
- COBERTURA DE RIESGOS MAS AMPLIA
- PLANES PARA AUTOMOTORES PRENDADOS
- FINANCIACION: 3, 4 Y 6 CUOTAS BIMESTRALES



**POLIZA 1**  
ROBO O HURTO - INCENDIO

**POLIZA 2**  
**CONTRA TODO RIESGO** FRANQUICIA FIJA Y REDUCIDA  
EN AMBAS POLIZAS:  
COBERTURA EN TODOS LOS PAISES SUDAMERICANOS  
Y RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS





**NUESTRA PORTADA**

"El Uruguay no es un río, es un cielo azul que viaja", cantó alguna vez el poeta. Ahora, por madura decisión de dos naciones y el aporte casi milagroso de la tecnología, el ancho Río de los Pájaros dejará de ser frontera para transformarse en puente de integración latinoamericana. El "collage" que reproducimos muestra aspectos salientes de esta obra clave para el desarrollo de la Cuenca del Plata. El contorno amarillo encuadra la zonas de influencia del complejo hidroeléctrico ferroviario: la Mesopotamia argentina y la R. O. del Uruguay. (Ver nota en pág. 14.)

# autoclub

# 80 SUMARIO

- DIRECTOR**  
**Dr. César C. Carman**  
 Presidente del ACA
- COMISION ASESORA**  
 Presidente  
**Ing. Mario L. Negri**  
 Vicepresidente 2° Honorario de la C. D. del ACA  
**Lino Palacio**  
**Adolfo Lanús**  
**Francisco A. Rizzuto**  
**Raúl H. Sarmiento**
- COMISION FINANCIERA**  
 Presidente  
**Dr. Baltazar Martínez Briones**  
 Vicepresidente 2° de la C. D. del ACA  
**Dr. Iván Ibáñez**  
 Tesorero de la C. D. del ACA  
**Dr. Horacio Frías Pasman**  
 Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA
- SECRETARIO GENERAL DE REDACCION**  
**Eduardo Palacios Videla**
- REDACTORES**  
**Jorge D. Calvetti**  
**Gustavo A. G. Gómez**
- DIAGRAMACION Y ARTE**  
**Juan Carlos Piña**  
**Nicolás Santiago Stancich**
- ARCHIVO**  
**Ernesto A. Biggeri**
- PRODUCCION PUBLICITARIA**  
**Daniel A. Alvarez**  
**Carlos Blasi**  
**Manuel Malvar**  
**José Peluso**

<b>NOS ESCRIBEN</b> .....	4
<b>A NUESTROS LECTORES</b> , por la Dirección .....	5
<b>ATAMISQUI, DONDE DUERME EL TIEMPO</b> , por Antonio Jorge Balcázar Morrison .....	8
<b>MARTIN GARCIA, LA ISLA AZUL</b> , por Héctor Prado .....	11
<b>SALTO GRANDE, ENTRE ARGENTINOS Y URUGUAYOS</b> .....	14
<b>LOS CAMINOS DE LA PATRIA</b> .....	20
<b>SIMOCA Y SUS SABADOS DE FIESTA</b> , por Gustavo A. G. Gómez .....	22
<b>LA LEYENDA DE LA PUELCHANA</b> , por H. P. Abuin .....	24
<b>TUERQUITAS</b> , por Marta Ortiz .....	26
<b>MECANICA: CONOZCA SU AUTOMOVIL</b> , por Telescuola Técnica .....	28
<b>LETRA NUEVA</b> .....	30
<b>NOTICIAS VARIAS</b> .....	32
<b>MEMORIA Y BALANCE GENERAL DEL ACA</b> .....	37

Tirada de esta edición:  
743.600 ejemplares

Precio del ejemplar en la  
República Argentina: \$ 25.—

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (ADMINISTRACION, REDACCION Y PUBLICIDAD: 80-1837). REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 1.290.639. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, Y A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA.

La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean 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.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO,  
TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA  
POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



# Nos escriben...

## CURIOSIDAD SOBRE ARRAYANES

Señor Director:

Por la presente tengo el agrado de dirigirme a usted para solicitarle tenga la gentileza de indicarme a quién y dónde debo dirigirme para obtener esta información:

Deseo con mucho interés saber si el bosque de arrayanes de Bariloche es natural del lugar o si fue puesto por la mano del hombre; en tal caso, ¿quién lo plantó?

Deseo también saber si todas las coníferas que hay en esa zona igualmente han sido puestas por el hombre.

Recibo la revista AUTOCLUB, pero en ella no he podido satisfacer esta curiosidad. Quedando a la espera de una pronta respuesta satisfactoria de vuestra parte, aprovecho esta oportunidad para saludarle atentamente.

Alfredo Branda  
Catrielú — La Pampa

N. de la R.: De acuerdo con lo solicitado, tenemos el agrado de informar a usted lo siguiente:

Primero: El bosque de arrayanes en la península de Quetruhué, provincia de Neuquén, es natural del lugar. Existen también ejemplares de menor tamaño en el Parque Nacional Los Alerces, donde un río se denomina de los Arrayanes. Para mayores datos podemos agregar que su nombre científico es el de *Mirceogenella Apiculata*, y que pertenece a la familia de las mirtáceas. Su nombre indígena araucano es *Quetri*, por lo que *Quetruhué* significa "lugar del arrayán".

Segundo: Todas las coníferas de los parques nacionales y en general de la zona cordillerana sureña, son naturales. La mano del hombre sólo ha intervenido para el aprovechamiento industrial de esas maderas. Consideramos lógica su pregunta, pues la distribución efectuada por la naturaleza parecería trazada por la mano del hombre. Es así que tenemos el pehuén en el Parque Nacional Lanín; el cohíhue y el ciprés, en el Parque Nacional Nahuel Huapi; el cedro de la Cordillera, en el Parque Nacional Lago Puelo; el alerce, en el Parque Nacional Los Alerces; la lenga, en el Parque Nacional Perito Moreno; y también lengas en el Parque Nacional de Tierra del Fuego. Otro tanto podría decirse del caldén de La Pampa; del quebracho colorado, de la zona chaco-santiagueña y del algarrobo del noroeste argentino. Para tener una idea del carácter autóctono de esa riqueza natural de nuestro país, podemos mencionar los alerces, cuya edad se calcula en más de tres mil años.

## EL CRUCE DE LOS ANDES

Señor Director:

Me dirijo a usted solicitándole quiera dar cabida en nuestra Revista a una observación con respecto al artículo "Historia de Chasques", aparecido en el N° 78 de AUTOCLUB.

En el artículo se manciona, erróneamente, que el mensaje enviado por el general San Martín al director Pueyrredón anunciaba: "En 24 horas hemos cruzado las cordilleras más altas del globo. Concluimos con los tiranos y dimos la libertad a

4 autoclub

chile". Con poco que se conozca de geografía, puede uno darse cuenta que 24 horas son muy pocas para cruzar Los Andes, aunque San Martín hubiera contado con el mejor equipo de transportes de tropas de la actualidad.

En Cronología de San Martín — Síntesis biográfica —, por C. Galván Moreno, página 193, primera edición, volumen 2 de Biblioteca Sanmartiniana, se publica el facsímil de la última hoja del parte detallado de San Martín sobre la jornada de Chacabuco, donde puede leerse claramente: "En 24 días hemos hecho la campaña, pasamos las cordilleras más elevadas del globo (textual), concluimos con los tiranos y dimos la libertad (textual) a Chile".

El señor Rivas Roonev debió sacar sus datos de la antigua Historia de Grosso o del libro "Símbolos y Próceres", página 160, de Ernesto Lapuente, en Ediciones La Obra, ya que en los dos se lee el mismo error.

Galo Bouilly  
Piaggio 317  
Victoria - Entre Ríos

## LA QUEBRADA DE HUMAHUACA

Señor Director:

He leído el artículo aparecido en la prestigiosa Revista AUTOCLUB correspondiente a enero-febrero (N° 79), titulado "La quebrada de Humahuaca y sus capillas", bellamente ilustrado por fotografías de las sencillas y graciosas fachadas de esos templos, y quisiera formular algunas aclaraciones a la autora de esa nota.

Estoy ligada a la quebrada por lazos familiares y afectivos y ejercí la docencia en la Escuela Normal de Humahuaca durante largos años. Por ello lamentaría que esa localidad y sus bellezas fueran mal conocidas. No es esa localidad una ciudad coya, si bien en su composición étnica actualmente predomina esa raza. Ha estado poblada por personas que lucharon con amor y sacrificio por esa tierra, deseando verla florecer a la par que el resto del país, pues lo merece por sus antecedentes históricos y por su hermosura. Pero ha quedado rezagada. Las generaciones jóvenes buscan más fáciles progresos materiales y se ubican en centros ya formados; no así los aborígenes, que se adhieren a ella y prefieren el pan modesto y la libertad de que gozan a los atractivos de enriquecimiento rápido que se les puede prometer en otras ciudades.

Ha habido estadistas (sin desmedro de los actuales) que fomentaron el crecimiento de aquellos lugares tratando de que no sean abandonados y de que conserven sus interesantes características coloniales y regionales que atraen al turismo. El Automóvil Club Argentino tiene allí una importante estación de servicio y se ha erigido un hotel —de esto no hace mucho— con todas las comodidades que el modernismo impone. El clima de Humahuaca no es tan rudo, pues ha sido, en años lejanos ya, una preciada y riente villa de verano. Su temperatura media estival oscila entre los 26° y 8°, siendo en invierno mayores los contrastes entre el día y la noche. Agregó, por si fuera de interés, que esta región es de clima ideal para los asmáticos, que suelen radicarse allí por ese motivo.

Otro punto que quisiera aclarar se refiere al importante monumento que en Humahuaca existe. Hay al pie de la escalinata que conduce al mismo una flecha que señala la dirección al tran-

seúnte y un letrero que reza: "al Monumento a la Independencia".

El observador superficial ve en la figura central, que representa un hombre de proporciones tan normales como armoniosas, el aspecto de un indio por el color que ha tomado el bronce y por la forma del cabello hacia atrás, simulando ser impulsado por el viento. Y lo llaman entonces "monumento al indio", desvirtuando completamente la razón de su emplazamiento y erección. Tengo ante la vista un recorte con las elocuentes palabras del miembro informante de la Cámara de Diputados de la Nación, de la Ley N° 11.383 al respecto, al recordar la deuda de la Nación a la histórica quebrada donde se desarrollaron hechos trascendentales que consolidaron la independencia de nuestro país.

El escultor Soto Avendaño formuló oportunamente las declaraciones siguientes sobre su obra: "La figura central se yergue en su impoluta desnudez de dios pagano cual una viril afirmación, a pleno sol y a todo viento, de la potencialidad del pueblo argentino; con pasos firmes y viriles, el hombre, el símbolo en marcha, va seguro de sí mismo y del porvenir; la fuerza irradia de sus flancos y en su postura hay algo del gesto del sembrador. Tenso el rostro, con total ímpetu, da el grito de independencia ¡Patria libre!, que resuena de monte en monte por toda la quebrada... Y en las noches lunares, tan claras en Humahuaca, se verá este gigante —símbolo de todo el pueblo argentino en marcha".

Esperando quiera usted ver en mi carta sólo el deseo de que nuestra hermosa tierra argentina sea conocida mejor por sus hijos y habitantes, que no siempre tienen la suerte de poder recorrerla con bastante detenimiento.

Elisa L. C. de Arecco  
Av. Colón 1410, P. 4° "C"  
Mar del Plata

## EN EL CHACO TAMBIEN

Señor Director:

Leyendo en el ejemplar N° 76 de la revista AUTOCLUB, la "Aclaración sobre Jachalleros" hecha por el señor Miguel Tejada, que llamó poderosamente mi atención, sentí admiración ante tanto amor por su terruño; mas, aparejada a esta admiración, hubo una reacción propia de quien quiere tanto a su "pago" como él, ya que no es cierto que en "ningún lugar de la República se pronuncia tan clara y correctamente la *elle* como en esta región". En otras provincias, como el Chaco, a la cual pertenezco, la *elle* se pronuncia de la misma manera: no decimos planiya, sino planilla, no decimos cigariyo, sino cigarrillo.

Dora Pimiani  
Gral. San Martín  
Chaco

## EL ARROYO DE LOS HUESOS

Señor Director:

Motiva la presente una duda que se desprende de la lectura del artículo titulado "El Arroyo de los Huesos, misterio y toponimia" que fue publicado en el N° 77 de vuestra revista, dejando expresado que mi único interés es aclarar la misma.

Es sabido que a la llegada de los españoles ya la llanura pampeana estaba poblada por tribus indias, casi todas de origen Araucano o con un lazo común sanguíneo y político—cultural Araucano. Ej.: algunas ramificaciones Tehuelches que incursionaban en el extremo sur de la actual provincia de Buenos Aires.

Y precisamente esa tribu, vulgarmente conocidas como Pampas, dejaron la huella de su paso



muy marcada, justamente en todo lo referente a **toponimia**.

Y se puede asegurar que no dejaron accidente geográfico sin bautizar, pues fueron observadores sin igual; algunos nombres todavía perduran y por desgracia muchos han sido tergiversados, unos por causa de la difícil fonética de esta lengua y otros por el descuido de los escribientes de las distintas campañas contra los indios.

También sucedió que los españoles o sus descendientes, en algunos casos "castellanizaron", es decir, tradujeron los nombres y en otros rebautizaron lugares, y con el tiempo ya no quedó memoria de su primitivo nombre indio.

Pero no es este el caso del Arroyo de los Huesos, pues en la época del virreynato se lo conocía como **Forohuelú-leufú**, cuya traducción sería "río donde hubo huesos" (foro-huesos, huelú en este caso-antes, leufú-río o arroyo).

Y tampoco hay que olvidar que en sus orillas se dieron cita el 14 de enero de 1820 los Guilmenes (caciques), Anepan, Ancafilú, Catriel y Pichiloncoy, con la columna que al mando del brigadier don Martín Rodríguez expedicionó en contra de aquéllos con el fin de someterlos, cosa que resultó imposible por la justificada desconfianza de los indios, quienes el 16 de enero se presentaron en orden envolvente, atacando a las tropas con tal brío que sólo el cañón pudo rechazarlos, visto lo cual el brigadier resolvió la inmediata retirada. Así creo dejar aclarado el origen del nombre.

B. Mariano García Errecaborde  
C. C. 57  
Gral. Alvear (Bs. As.)

## ARTE CERAMICO

Señor Director:

En la prestigiosa revista AUTOCLUB hemos leído un artículo sobre el Conventillo de las Artes; el ejemplar de revista corresponde a los meses de noviembre-diciembre 1974, y el artículo antes mencionado está escrito por el señor Daniel A. Seijas, como consta en el sumario; quizás debido a un error de imprenta, se ha cometido una equivocación, ya que en el último párrafo de la nota expresa que en el número 545 de la calle Libertad funciona el Centro de Arte Gráfico; en realidad en el número 545 de la calle Libertad está establecido el Centro Argentino de Arte Cerámico.

El Centro Argentino de Arte Cerámico, fundado en el año 1958, es una entidad sin fines de lucro, que nuclea a los ceramistas de la República Argentina; realiza exposiciones dentro y fuera de nuestro país con el apoyo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Secretaría de Cultura de la Nación y Fondo Nacional de las Artes; informa mediante circulares periódicas de las novedades concernientes al quehacer ceramístico, etcétera.

Nelly M. de Arnedo  
Secretaria  
Centro Argentino de Arte Cerámico  
Libertad 545  
Capital Federal

## CHAPAS PATENTE

Señor Director:

Me dirijo a usted para pedirle si fuera posible publicaran en la revista AUTOCLUB las nomenclaturas o letras con que se individualizan cada una de las provincias en las chapas patente.

Para mí sería una información muy importante, y creo lo sería para mucha gente que tuviera las mismas inquietudes que yo.

Nilda C. de Saudner  
San Justo

N. de la R.: Tomamos nota de su inquietud, que esperamos satisfacer próximamente. →

# A nuestros lectores

## AUTOCLUB REGULARIZA SU APARICION

Esta entrega de AUTOCLUB configura lo que podríamos llamar una "edición de emergencia", tal como el lector puede advertirlo en la ausencia de publicidad comercial y la supresión de algunas de las secciones habituales.

Ello obedece a varias razones concurrentes, que también influyeron en la alteración de la acostumbrada periodicidad bimestral de la Revista. Afortunadamente, esos problemas ya han sido superados y hoy podemos anunciar la regularización de nuestras ediciones, tal como lo anticipamos en el subtítulo de esta columna.

Las dificultades existentes para el aprovisionamiento de papel, y el sensible incremento de los costos editoriales —situaciones ambas que son de conocimiento público— hicieron necesaria la adopción de los consiguientes recaudos, entre los cuales se hallaba la reconsideración de los aspectos financieros de AUTOCLUB a través de una reforma presupuestaria, a fin de continuar brindando regularmente a los asociados y suscriptores este ya tradicional servicio periodístico.

Es casi innecesario señalar que los problemas apuntados, si bien alcanzan a toda la actividad editorial, en el caso de nuestra publicación se manifiestan particularmente agudizados debido a su gran tirada —743.600 ejemplares en esta edición— que le otorga características excepcionales en el ámbito periodístico nacional, así como también en el latinoamericano. La ausencia, en este número, de publicidad comercial —y hacemos extensiva esta aclaración a nuestros consecuentes avisadores— también se relaciona con el estudio de nuevos costos y con el deseo de no postergar aún más esta edición, que contiene información muy importante para nuestros asociados: la Memoria y Balance General del Automóvil Club Argentino, correspondientes al ejercicio 1975.

Las posteriores entregas (Nos. 81 y 82) aparecerán a fines de setiembre y de noviembre próximos, con lo que AUTOCLUB habrá retomado —reiteramos— su periodicidad y sus características habituales.

**LA DIRECCION**



# Nos escriben...

## SOBRE CHASQUES Y HEROES

Señor Director:

Me permito referirme al artículo publicado en su revista del mes de noviembre-diciembre del '74, N° 78 en el que se relata la hazaña del chasque ignorado, que San Martín hizo llegar a Buenos Aires.

Este artículo me confunde, y le pido, de ser posible, tenga a bien detallarme a mí y a los muchos lectores que nos interesamos en todo lo que concierne a nuestro extenso país: quién era el chasque llamado Gauna y quién lo mandó y en virtud de qué acontecimiento fue mandado desde Mendoza a Buenos Aires.

He leído hace mucho tiempo que la actual calle Gaona es la deformación del nombre de este chasque, porque en aquella época al referirse a ese camino se lo llamaba: el camino de Gauna, porque por allí entró él a Buenos Aires.

Lamentablemente mi memoria no me ayuda, pero no dudo que periodistas de su revista me sabrán informar sobre este hecho de tanta trascendencia histórica.

Angel Didimo Santucho  
Chiclana 1091. Don Bosco

*N. de la R.: La interesante pregunta formulada por el lector ha sido motivo de controversias.*

*Historiadores de reconocida autoridad afirman que el "Camino de Gauna" lleva ese nombre en recuerdo del coronel Calixto Gauna, quien entró por ese rumbo a Buenos Aires, después de una extraordinaria marcha a caballo desde Salta, portador de unos documentos que las autoridades de aquella provincia enviaban a los miembros de la Primera Junta de Gobierno.*

*Otros afirman que la actual avenida lleva ese nombre porque las tierras de esos lugares (hoy parque Centenario) eran de propiedad de un señor Gaona, quien tenía allí una capilla y un estanco, y que "Gauna" sería una deformación de "Gaona", similar a la de "ahura" por "ahora".*

*Después de todo lo investigado y expresado al respecto, existen investigadores que opinan que la avenida Gaona lleva ese nombre en recuerdo del militar salteño Eduardo Gaona, que murió el 7 de noviembre de 1810, como consecuencia de las heridas que recibió en heroica acción durante la batalla de Suipacha. (Cf. Adrián Beccar Varela y Enrique Udaondo: "Plazas y calles de Buenos Aires").*

*Las tres teorías acerca del origen del nombre están muy bien resumidas y explicadas en un artículo del historiador Ricardo M. Llanes publicado en la edición del 13 de abril de este año en el diario "La Prensa".*

*De lo expuesto se deduce que el chasque a quien recuerda la avenida Gaona no tiene relación alguna con el enviado por San Martín con el parte de la victoria de Chacabuco; éste fue Manuel de Escalada (1795-1871), patriota que acompañó al Libertador desde su ingreso al regimiento de Granaderos a Caballo cuando contaba 16 años y que recibió su bautismo de fuego en la batalla de San Lorenzo.*

## POR BOLIVIA Y EN VERANO

Señor Director:

Quisiera comunicarme con personas que hayan efectuado el recorrido: Buenos Aires-Perú-Buenos Aires, pero con la especial condición de que lo hayan hecho en Fiat 600, por Bolivia y en verano (como se ve un personal pedido). La idea sería: Buenos Aires, Córdoba, Salta, Jujuy, La Quiaca, Villazón, Lago Titicaca, Machu Pichu, Lima, y

retorno que podría sufrir la variante de efectuarse eventualmente por Chile.

Desde ya agradezco la publicación de ésta y adjunto mi dirección postal para recibir esas tan necesarias respuestas.

H. Adolfo Olskn  
Casilla Correo 2351  
Correo Central  
Capital Federal

## EL CANAL DE BEAGLE

Señor Director:

En el N° 77 de la revista AUTOCLUB se publicó bajo el título "Entre Olivos y Lapataia" una interesante colaboración del señor Gerardo Watzl, pero erróneamente se deslizó una mención equivocada en una de las ilustraciones, y que dice: "El lago Fagnano. Su superficie azul aparece de pronto tras los bosques", pues la misma corresponde al canal de Beagle con la isla Redonda, tomada desde la parte alta del camino a Lapataia.

Arturo E. Hoffmann  
Entre Ríos 2111  
Olivos - B. A.

*N. de la R.: Su aclaración es acertada, y la agradecemos.*

## ERRATAS EN TOPONIMIA

Señor Director:

Ruego de su reconocida amabilidad publicar la siguiente fe de erratas producidas en mi artículo "Toponimia en la Argentina" que se ha publicado en el N° 79 de la revista AUTOCLUB.

Donde dice: "En la carta esférica de D. Félix de Azara de 1976" ... debía decir: "... de 1796 ...".

Con referencia a la ciudad de 9 de Julio, donde dice: "... una población fundada en octubre de 1963 ..." debía decir: "... una población fundada en octubre de 1863 ...".

Referente a Añatuya, donde dice: "... así en guaraní significa hijo", debía decir: "así en guaraní significa diablo".

Prof. Abraham Brailovsky  
Guardia Vieja 4029 - P. 4° "A"  
Buenos Aires

## BOMBEROS VOLUNTARIOS

Señor Director:

Deseamos como habitantes de Rosario de la Frontera agradecerles por la magnífica hostería que están construyendo, rogando se sirvan indicar en AUTOCLUB a todos los socios que el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Rosario de la Frontera está a disposición de los turistas, brindándoles para el caso de que lo necesiten su servicio CUERPO DE ALTA MONTAÑA para informaciones, rescates, evacuaciones, etc.; como así también el CUERPO AEREO, para los mismos fines, integrado por pilotos privados de la localidad, que ofrecen a los turistas su parque aéreo privado.

Jorge Huberto Schwarze  
Comisario Inspector S. V.  
Jefe del Cuerpo Activo

## VAMOS A ROSARIO

Señor Director:

He leído en el N° 79 de la revista AUTOCLUB una nota firmada por Carlota Marval, sobre cuyo contenido me permitiré hacer algunas observaciones:

Al leer su título "¿Vamos a Rosario?" creí que encontraría —naturalmente— exclusivas referen-

cias a la ciudad, pero con gran sorpresa encuentro que menciona a ciudades como San Lorenzo, Coronda, Villa Constitución etc., distantes de la ciudad a la que se hace referencia en el título.

La ciudad no posee "un profundo pasado histórico". Es una ciudad nueva que ha crecido gracias al esfuerzo de sus habitantes y que hasta hace relativamente poco era conocida como ciudad comercial, cosa lamentable por equivocada. Se la declaró "Villa" por inspiración del cura doctor Pascual Silva Braga, a quien un núcleo de caballeros le otorgó poder para gestionar tal denominación ante el gobernador Estanislao López. Corría el año 1823. Casi 30 años duró su gestación para nacer como ciudad. El decreto por el cual el gobernador Crespo la elevó a tal rango, se encuentra en un cofre de cristal en el Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc". Acerca de su origen, el historiador Augusto Fernández Díaz, dice: "Se quiere arrancar su historia desde la llegada de unos pocos indios calchaquies capitaneados por Francisco Godoy, personaje oscuro de quien no existe la menor noticia en el Archivo de Santa Fe".

El Jardín para los Niños y el Zoológico no tienen importancia. Pero sorprende que después de mencionarlos, la autora de la referida nota diga textualmente: "Más allá el Museo Histórico Dr. Julio Marc" ... y nada más.

Considero que esto no puede ser pasado por alto porque se trata de uno de los principales museos de Sudamérica. Quien quiera informarse sobre los valores que posee puede leer una nota que publiqué en el diario "La Nación" del 6 de junio de 1965.

Asimismo menciona la playa "La Arenera" que es una playa a la que asiste solamente público de los alrededores de la Florida y no recuerda al Jockey Club que posee espléndidas instalaciones en Fisherton que conforman un Country Club, con piletas de natación, canchas de tenis, golf, rugby, el Teatro Griego, etc.

No sé, por otra parte, que donde hoy se encuentran las instalaciones del Club Náutico estuviera el Fuerte Melincué y menos aún, en las cercanías, la laguna del mismo nombre, que está mucho más distante.

La catedral no guarda trofeos. Los valores dignos de mención son el estupendo altar mayor íntegramente construido en mármol traído de Italia y la corona de la Virgen del Rosario.

En la nota que comento no se menciona el Museo Municipal de Arte Decorativo "Firma y Odilo Estevez". Sobre ese museo puede leerse una nota de la que soy autora y que apareció con el título de "Rosario ¿una ciudad postergada?" en AUTOCLUB N° 43 de octubre de 1968. Sólo diré que en ese Museo se encuentran obras de pintores como Sánchez Coello, David, El Greco, Goya, Carreño de Miranda, Greuze y otros.

Tampoco se repara en la importancia del Museo de Bellas Artes "Juan B. Castagnino", que pudo abrir sus puertas gracias a la generosidad de este erudito caballero. El Monumento a la Bandera merece —creo— algo más que una anécdota de Sábado.

Pienso que la visita efectuada a Rosario por la autora ha sido breve, lo que sólo le ha permitido ver la faz exterior de la segunda ciudad de la República y recoger datos que no se ajustan del todo a la verdad.

No le habrá sido posible por eso captar a fondo el espíritu de sus gentes ni los valores de sus instituciones culturales.

Ana María Junquet  
Las Heras 2669  
Capital Federal



## UN AMIGO EN EL JAPON

Señor Director:

Muchas gracias por su agradable revista del Automóvil Club Argentino. La he conseguido de la señora Denis, quien es mi amiga en Jesús María, en mis comunicaciones por radio.

Esta revista es muy agradable y leída con mucho interés.

En nuestro país no tenemos clubes automovilísticos de la importancia de éste, aunque contamos con varios pequeños clubes.

Pertenezco al cuerpo médico de un club automovilístico. A veces nos divertimos integrando un grupo de aficionados. Tengo una licencia para coches de carrera clase A, y solía tomar parte en competencias cuando era un muchacho joven. Ahora tengo tres coches: un Mercedes Benz 450 SLC, un Alfa Romeo Spider y un Honda Civic, y me divierto mucho manejando cada fin de semana.

Tooru Maruyama  
13-1 Ono Hoorai  
Minamishitara Aichi  
Japón.

## PALABRAS DE ESTIMULO

Hemos recibido en esta Redacción diversas notas de asociados que agradecen acciones de colaboradores del ACA que van más allá del mero cumplimiento de una obligación laboral. Como su publicación insumiría mayor espacio del que disponemos, optamos por glosar brevemente esas comunicaciones, recogiendo así, aunque sea de modo muy somero, esas expresiones como estímulo para sus destinatarios.

\* Francisco García, de Río Tercero, Córdoba, refiere que su automóvil sufrió un grave desperfecto en la ciudad de San Luis. Solicitado auxilio a la filial del ACA, acudió un empleado —cuyo nombre ignora— que no sólo lo remolcó a una estación de servicio, sino que se encargó de localizar a un mecánico electricista —era domingo— y volvió a remolcar el coche hasta el lugar en que se hallaba dicha persona, con lo cual hizo posible que el señor García pudiese proseguir el viaje.

\* En la ruta que comunica La Cumbre con Ascochinga, sierras de Córdoba, sufrió un accidente el automóvil que guiaba nuestro asociado Juan José García, de La Plata. Este deja constancia de las atenciones recibidas por él y su familia de parte del encargado de la estación Ascochinga del ACA, Miguel Angel Sucheyre y su esposa, doña Vicenta Elena Orellano.

\* A veces las peripecias de un viaje sirven para poner de manifiesto el sentido de solidaridad de personas a las que acaso no veremos nunca más en nuestra vida. Es lo que le ocurrió al señor José Pequeño Vila, vecino de Villa Centenario, Bánfield, en ocasión de un accidentado viaje reciente a Chepes, La Rioja. Era feriado, había carreras de ciclismo y, además, estaba de visita el gobernador. El encargado del ACA —relata el señor Vila—, de apellido Tapia, lo acompañó a otros talleres (el mecánico de turno estaba franco), sin resultado. Esa misma noche el mecánico Fernández, del ACA, reparó el coche de Vila, y el repuesto necesario lo proveyó el señor Cabral, propietario de un negocio del ramo, quien dejó la cama a las 23.30 para que pudiese completarse la acción de los hombres del ACA.



# Autoridades

## Comisión Directiva

### Miembros Honorarios:

Vicepresidentes 2°:  
Ing. Mario L. Negri  
Dr. Roberto N. Lobos

### SECRETARIOS:

Dr. Walter A. Saborido  
Ing. Abel M. Lissarrague

### TESORERO:

Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli

### PROSECRETARIO:

Esc. Enrique F. Ghezzi

### ASESORES HONORARIOS:

Esc. Eduardo Casás  
Sr. Lucilo del Castillo  
Sr. Eduardo Del Piano  
Ing. Emilio E. J. Ferro  
Sr. Marcos Victorica

### PRESIDENTE:

Dr. César C. Carman

### VICEPRESIDENTE 1°:

Sr. Federico Lajud

### VICEPRESIDENTE 2°:

Dr. Baltazar Martínez Briones

### SECRETARIO:

Dr. Luis Petraglia

### TESORERO:

Dr. Iván Ibañez

### PROSECRETARIO:

Dr. Marcelo Gowland Acosta

### PROTESORERO:

Dr. Juan Carlos Laurens

### VOCALES TITULARES:

Esc. Roberto V. Vitale  
Dr. Ricardo E. Aráoz  
Dr. Belisario Moreno Hueyo  
Dr. Ricardo J. C. Crespo  
Dr. Guillermo Barutta  
Sr. Alberto E. Otero  
Sr. Juan Manuel Bordeu  
Sr. Santiago Novaro  
Dr. Mario Gustavo Montani  
Sr. Roberto E. Marmolejo  
Com. Ernesto Enrique Beca  
Ing. Emilio Rodríguez Reindl  
**VOCALES SUPLENTE:**  
Esc. Victor Zemborain  
Ing. Rafael Sierra  
Sr. Norberto Paoletti  
Sr. Roberto Darwin Reyna  
Sra. Sara Práder de Gayán  
Ing. Pedro Petriz  
Sr. Eduardo Tarraubella  
Sr. Jorge Faustino Lorenzo

## Comisión Fiscalizadora

### de Cuentas

### PRESIDENTE:

Dr. Horacio Frías Pasmán

### VICEPRESIDENTE:

Ing. Bartolomé Naón

### SECRETARIO:

Sr. Jorge A. Isely

### VOCALES TITULARES:

Sr. Julio Luciano Colombo  
Dr. Ramón Carlos Jueguen  
**VOCALES SUPLENTE:**  
Sr. Enrique Pedro Rossi  
Sr. Attilio Luis Ballerini  
Vicom. Juan Antonio Benvenuto

## Asamblea de Delegados

### PRESIDENTE

Dr. Alejandro Lastra

### VICEPRESIDENTE

Sr. Sebastián Pérez Tornquist

### SECRETARIO

Sr. Santiago Artusi

### PROSECRETARIO

Sr. Jorge E. Revello

## Delegados Titulares

Sr. Héctor Aizpiri  
Dr. Juan Aguirre Lanari  
Gral. Gualterio E. Ahrens  
Sr. Antonio Alegre  
Dr. José Almeida Huerta  
Dr. Emilio F. de Alzaga  
Sr. Dullio Anzisi  
Dr. Marcelo Aranda  
Ing. Mario J. F. Aranguren  
Esc. Ernesto Arenaza  
Sr. Nicanor J. Arévalo  
Brig. Pablo O. Apella  
Cap. de Frag. Luis A. Ballesi  
Dr. Mariano Manuel Balverde  
Dr. Rubén Darío Barragán  
Sr. Carlos Basso  
Sr. Antonio Bernárdez  
Sr. Edgardo Bonadeo  
Dr. Enrique Benjamín Bottinelli  
Sr. Arturo Bullrich  
Dr. Juan Carlos Brandan  
Sr. Abel Brandariz  
Sr. José Domingo Brandoni  
Dr. Carlos Alberto Camuyrano  
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú  
Sr. Hugo César Casadella  
Dr. Eustaquio Castro  
Dr. Juan Carlos Casazza  
Dr. Julio César Cataldo  
Dr. Raúl H. Colombo  
Sr. Enrique Conlazo  
Dr. Alberto Cordara  
Sr. Roberto Díaz Muñoz  
Arq. Arturo J. Dubourg  
Ing. Roberto Echarte  
Gral. José Embrioni  
Sr. Floro Florencio Encina  
Dr. Luis Esparbé  
Sr. Gerardo Fagin  
Sr. Osvaldo Ferrero  
Dr. Osvaldo Enrique Ferrero  
Dr. Armando Roberto Fiorito  
Dr. Eric Gustavo Fogelstrom  
Dr. Ramón Freigeido  
Ing. Leopoldo Frigioni  
Sr. Marcos Frizman  
Sra. Elena Chapas de Ghezzi  
Sr. Armando Gostanián  
Dr. Carlos E. González Cambaceres  
Sr. Anibal González Irigoyen  
Sr. Enrique S. Guzmán  
Sr. Carlos S. Heller  
Sr. Antonio F. Isolabella  
Dr. Ervin Esteban Kapus  
Sr. Simón E. Kersman  
Sr. Adolfo Lanús  
Dr. Jorge Lastiri Ruiz  
Cap. Jorge Alberto Ledesma  
Dr. Germán O. López  
Sr. Luis Carlos Llano  
Dr. Angel Maccarrone  
Dr. Luis N. Magnanini  
Sr. José Mancini  
Sr. Norberto G. Martelli  
Sr. Felipe Marvaso  
Dr. José Matusevich  
Ing. Roberto F. A. Migliaro  
Sr. Roberto Luis Mileni  
Sr. Abel Constantino Menéndez  
Dr. Carlos A. Menéndez Behety  
Sr. Guillermo O. Mirás  
Sr. Norberto A. Monachesi  
Dr. Ismael Montovio  
Dr. Juan Carlos Morchón  
Dr. Guillermo Moreno Hueyo  
Dr. Eduardo Morey  
Sr. Rodolfo Luis Nieto  
Sr. Juan C. Núñez

### Dr. Manuel Ortiz Basualdo

Sr. Omar Orueta

Ing. Mariano C. Otamendi

Ing. Mario Salomón Oklander

Sr. Luis A. Ottonello

Dr. Juan A. Oyuela

Sr. Mario P. Pantaleo Abalos

Sr. Secundino Parada

Cap. Jorge Andrés Paris

Sr. Lucio B. Parodi

Dr. Carlos A. Peña Méndez

Sr. Pedro Lázaro Perulh

Sr. Adolfo Raws

Dr. Félix Angel Repetto

Ing. Enrique Resnicovsky

Dr. Adolfo M. Rey

Dr. Alberto Rodríguez Fox

Sr. Daniel M. Rodríguez Palacios

Dr. Fernando Sabsay

Sr. Natalio Francisco Salvatore

Dr. Agustín Santa Cruz Verdier

Dr. Juan M. Sanguinetti

Sr. Ernesto Santamaría

Dr. Waldemar Juan Sauc

Sr. Roberto Souto

Sr. Fidel Eugenio Tenzer

Dr. Miguel Tezón Palladino

Sr. Miguel Angel Tollo

Sr. Francisco Turón

Dr. Alejandro Udaondo

Dr. Carlos Alberto Vaquer

Dr. Luis A. Vincent Gache

Dr. Sergio Dante Vitali

Dr. Luis María Zambrano

## Delegados Suplentes

Sr. Manuel Acuña  
Sr. Carlos Mario Denna  
Sr. Manuel Buján  
Ing. Luis De Carlí  
Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo  
Dr. José A. Lázcano  
Sr. Salvador López Mansilla  
Sr. Rodolfo Maglia  
Esc. Francisco Oliver  
Dr. Ricardo E. Richelet  
Dr. Carlos Jorge Carrión  
Sr. Ulises Enrique Sordelli  
Sr. Julio Gómez  
Sr. Germán Halsband  
Sr. Jorge Francisco Bordignon  
Sr. Angel Biglieri  
Esc. José María Montes  
Sr. Eduardo José Catán  
Sr. Raúl Manuel Lissarrague  
Sr. Carlos Alberto Bado  
Sr. Julio A. Rojas  
Sr. Alberto M. Stainoh  
Sr. Luis Fernández Barrio  
Sr. Juan Manuel Fariás  
Sr. Pedro Quartucci  
Sr. Luis Ricardo Barcán  
Sr. Alberto Martín Costoyas  
Sr. James Oliver Coldwell  
Dr. Juan R. Michans  
Sr. Santiago Saccol  
Sr. Juan Carlos Liporace  
Sr. Héctor Rafael Arribas  
Sr. Rafael Ernesto Plata  
Sr. Eduardo Roberto Enriquez  
Sr. Lázaro Oscar García  
Sr. Arturo Rodolfo Marchini  
Sr. Néstor Lecuenis

## Tribunal de Honor

### PRESIDENTE:

Dr. José Canasi

### SECRETARIO:

Dr. Roberto López Novillo

### MIEMBROS:

Gral. Eduardo Uriburu

Dr. Rafael Demaría

Alm. Manuel Leone

Brig. Hugo Martínez Zuviria



*Etapas superadas de  
la forma de vivir  
se deslizan allí  
lenta y simplemente.*

# ATAMISQUI

donde duerme  
el tiempo

*Doña Corazón Aguirre  
Montenegro de Belizán  
ejerce el matriarcado  
en Atamisqui.*





*El tiempo detenido  
hace siglos es el  
símbolo más  
auténtico de la  
añosa población.*

**Allí la tierra  
omnipresente de  
Santiago está  
seca, despojada  
de verdes, pero  
rica en la gama  
de los ocre. Esa  
tierra padece  
el drama de la  
falta de agua,  
y por ende de  
la escasez de  
sustento para sus  
hijos, que  
emigran en busca  
de un futuro  
más promisorio**

**Villa Atamisqui**, un pueblo. Un pueblo más o menos como tantos de nuestro extenso territorio. Simplemente un pueblo del departamento homónimo, situado en el centro-sur de la provincia de Santiago del Estero, al este de Loreto, al norte de Quebrachos y de Ojo de Agua.

Pero al mismo tiempo, no solamente un pueblo, porque Atamisqui conjuga, como un burilado arquetipo, los atributos de esa provincia dilatada y recia que es Santiago: el soplo místico de la tierra, el avasallante caudal de historia hidalga, tenaz como un mordiente, el temple fervoroso de sus pobladores, y la límpida desnudez de lo superfluo, allí mismo sobre el esqueleto del ser autóctono, azotado por el cálido viento, o adormecido entre las notas de la guitarra.

Recordemos que la ciudad de Santiago del Estero fue la primera del suelo argentino, fundada por Francisco de Aguirre, en 1553, o sea veinte años antes que Córdoba y veintisiete antes de la fundación de Buenos Aires por Juan de Garay.

Por ello, con justicia, ha sido llamada "madre de ciudades".

Instalada Santiago, **Atamisqui** le siguió muy de cerca. Ya figura en el itinerario de Matienzo, en 1566.

**Misqui**, en idioma quichua signi-



fica dulce. Quizá el nombre del lugar derive de la vecindad del río Dulce, o viceversa. El prefijo **ata**, por lo contrario, no es de procedencia quichua, por lo que puede interpretarse como un capricho para unir **misqui** con algo. El río, el lugar o su gente. Y de allí se concluiría en que el sentido del término compuesto fuera "que ata lo dulce".

#### LA FIESTA DE SANTA ROSA

Un día de agosto, justamente el 30, decidimos ir a **Atamisqui**. No porque sí ese día, sino porque era la fiesta de Santa Rosa, patrona del pueblo, muy venerada por sus habitantes. Con tal motivo, en **Atamisqui** tienen lugar tradicionalmente numerosos festejos.

Salimos de Santiago con Marta Cartier de Hamann, profesora en letras y en historia, y ex subsecretaria de cultura de la provincia, y con Carlos Sánchez Gramajo, el prestigioso pintor santiagueño.

Dejamos la ciudad por la avenida bordeada de grandes lapachos, que ya empezaban a prodigar el carnoso florecimiento de brochazos rosados, blancos



*La torre de la iglesia, de airosa arquitectura, señorea sobre las humildes viviendas bajo un cielo sin mácula.*





o morados. Y comenzamos a devorar la cinta gris de la ruta nacional número nueve, hacia el sur.

Luego, a los costados, tierra y tierra. La tierra omnipresente de Santiago, seca, despojada de verdes, pero rica en la gama de los ocres. Esa tierra que padece el drama de la falta de agua, y por ende de la escasez de sustento para sus hijos, que emigran (los jóvenes principalmente) en busca de un futuro más promisorio.

Aunque están también los que se quedan. Adheridos al suelo por el sentimiento de comunión telúrica, que en el poblador rural es un eterno insistir, a pesar de todas las contrariedades. Como un desafío. Como un estigma de orgullo.

Llegamos pasado el mediodía.

La mayor parte de la gente del lugar estaba reunida en la vecindad de la pequeña iglesia de **Santa Rosa**, junto a la estación del ferrocarril. Allí se desarrollaban los festejos.

El pueblo viejo, a unos pocos kilómetros, estaba, por lo contrario, casi vacío. A esa hora parecía, inclusive, desierto.

#### DOÑA CORAZÓN

El sol caía verticalmente sobre las casas bajas, resplandecía en los muros encalados, bostezaba en los quemados adobes.

En la plaza, un muchacho nos orientó hasta la comisaría.

—En la otra esquina —dijo, con la fuerte y prolongada pronunciación de la ese, característica de los santiagueños.

El comisario, un criollo-árabe simpático y grandote, nos guió entonces hasta donde se encontraba la persona que fundamentalmente deseamos ver en **Atamisqui: doña Corazón**, la reliquia del pueblo.

**Doña Corazón Aguirre Montenegro de Belizán**, que así es su nombre completo, desciende de muy antiguas familias locales. Conocida por todos, su imagen se extiende hasta las fronteras mismas de Santiago, a causa de la notable fortaleza de su ánimo y de su físico, en la alta cumbre de los años.

Ella dice que no recuerda bien cuántos tiene: **"Más de cien, claro"**. Para muchos ha pasado los ciento diez. Sus facciones son serenas, pero como talladas en madera. Su mirada firme y su gesto decidido.

Nos saluda dándonos la mano, con gran cordialidad. Y empezamos a hablar del pueblo, de cuanto

10 autoclub



Fue una fina y elegante arquería de madera de estilo morisco, en épocas más florecientes.

presenció en su larga vida. Antes de 1906, **Atamisqui** era muy importante, nos dice. En esa época fue destruido por un desbordamiento del río Dulce. A partir **"de la gran volcante"** — sus palabras — la mayoría de los antiguos habitantes se afincó en otros lugares. Ya no volvieron.

#### ENTRE MANTAS Y RETRATOS

Pero ella no se fue, ni se iría nunca. Vive feliz en su casa sencilla, prolija, con sus mantas bordadas y con sus retratos de familia. —**Doña Corazón** —le dice Marta—,

**le he traído a este doctor de Buenos Aires, que tenía muchas ganas de conocerla.**

**Doña Corazón** me mira con una luz nueva en sus ojos profundos, y agrega: **"Quédese, doctor, a pasar unos días con nosotros"**.

Después nos invitan a almorzar con ellos (le acompañan dos hijos y una comadre). Hay una buena carne con huevos fritos y papas. Generosamente comparten lo que tienen.

Pasado un largo rato, nos despedimos con un **"¡hasta pronto, doña Corazón!"**

De vuelta a Santiago estamos todos callados dentro del auto. Yo observo el campo reseco, acribillado de arbustos y de cactus, los familiares **kimiles** y **kishkaloros**.

Duro, resistente, el campo. Como **doña Corazón**.

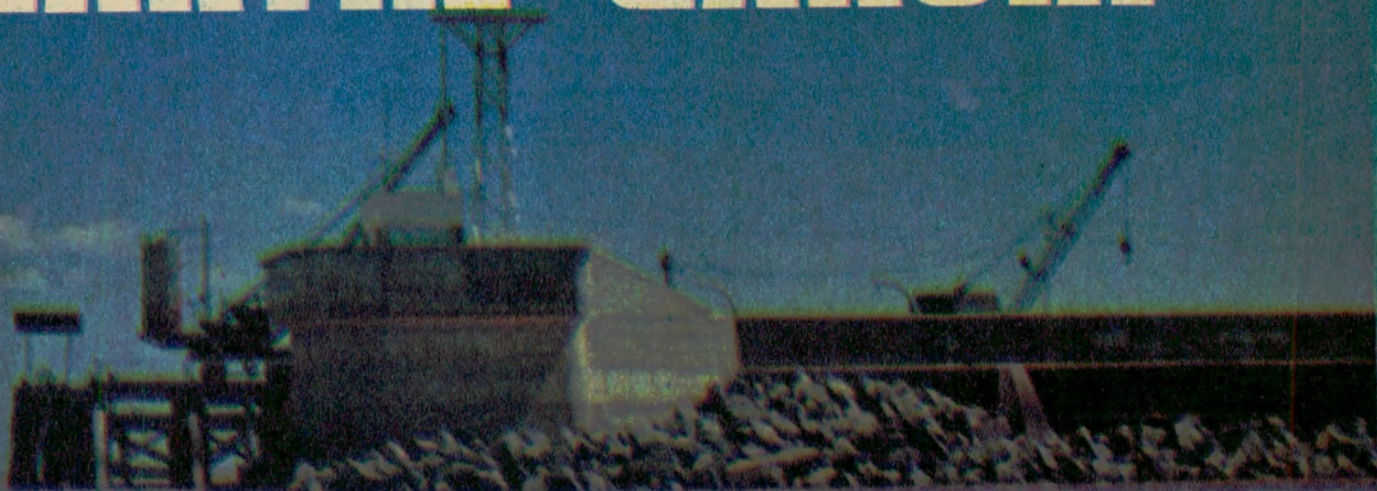
El viento levanta pequeñas polvaredas que giran en especial como un remolino: los **uaira muyu**.

Hacia atrás, en el horizonte, se va hundiendo el campanario de **Atamisqui**.

**ANTONIO JORGE  
BALCAZAR MORRISON**  
Fotos del autor

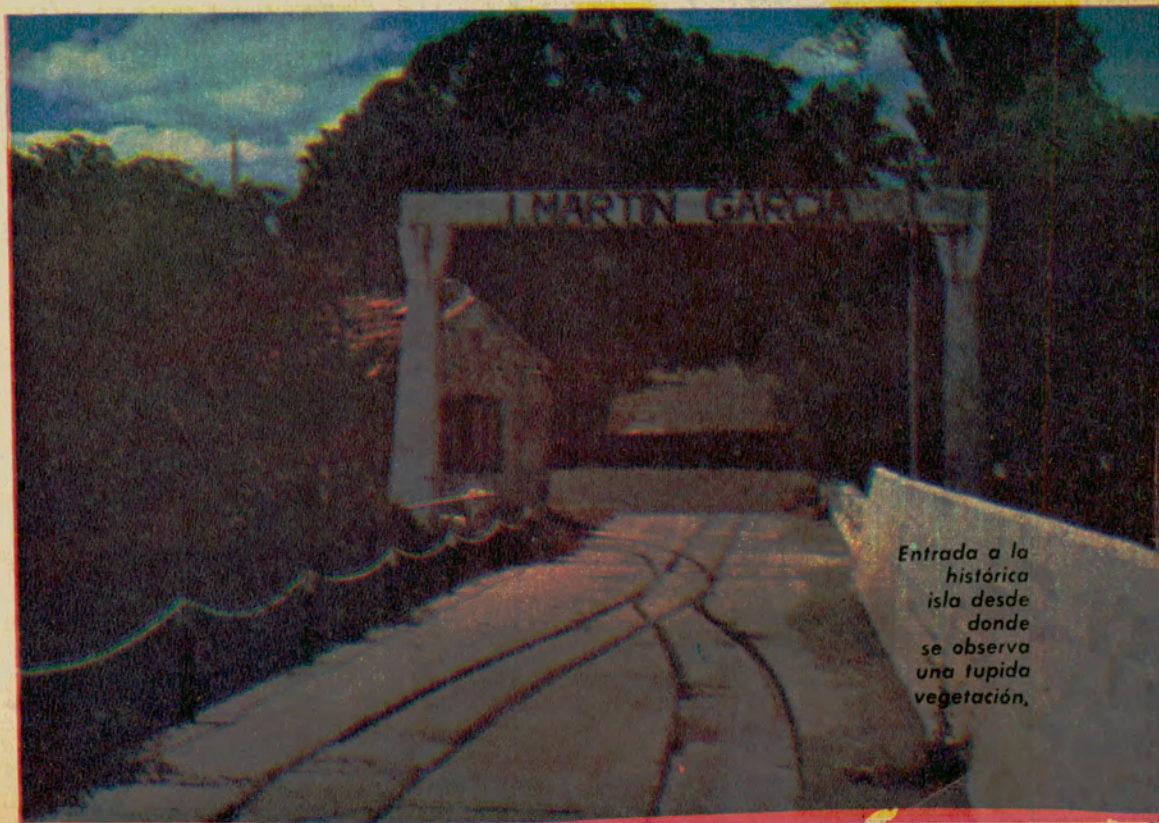


# MARTIN GARCIA



## la isla azul

Este pequeño trozo de nuestro país guarda un profundo contenido histórico y anecdótico desde 1516, en que el navegante español Juan Díaz de Solís sepultara en esa tierra al despensero que le dio su nombre. Hasta nuestros días fue el escenario de múltiples batallas y acontecimientos de gran resonancia política.

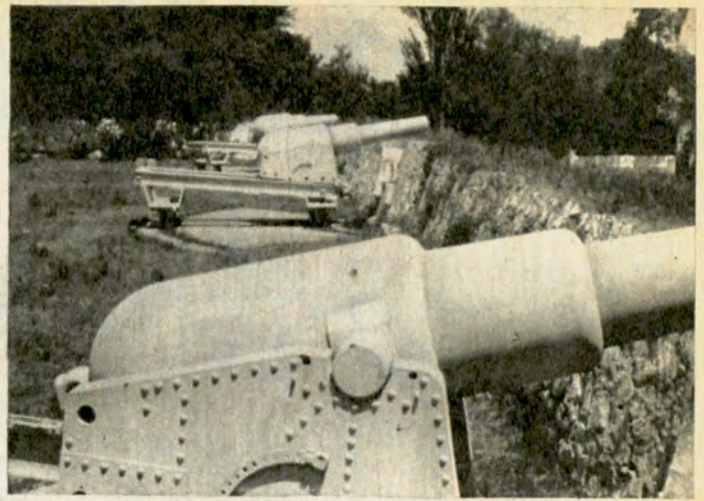


*Entrada a la histórica isla desde donde se observa una tupida vegetación,*





En las cercanías del puerto se levanta el faro, muy útil en la zona.



Se conservan los cañones que defendieron la soberanía nacional.



Otra vista del viejo puerto de la isla que será destinada al turismo.

DENTRO del río de la Plata, a pocos kilómetros de la Capital, exactamente al Este del río La Barquita y al Sudeste del Barca Grande, frente a la tercera sección de las Islas del Delta y geográficamente ubicada en la jurisdicción del Partido de San Fernando, a treinta y cuatro grados, once minutos, veinticinco segundos de latitud sur, allí se encuentra la isla Martín García. Esta formación rocosa tiene en su mayor altura veintitrés metros sobre el nivel del mar y posee una superficie de ciento sesenta y ocho hectáreas; está enmarcada por dos importantes canales: el canal Buenos Aires y el canal Del Infierno, que la separa de las costas uruguayas.

#### SU HISTORIA

Martín García guarda un profundo contenido histórico y anecdótico; desde 1516, en que Juan Díaz de Solís sepultara al despensero que dio su nombre a la isla, hasta nuestros días, fue escenario de múltiples batallas y acontecimientos políticos de destacada importancia para nuestra soberanía.

Extensas páginas se han escrito perpetuando la memoria de los héroes y personalidades que pisaron este lugar. El virrey Nicolás de Arredondo (1789-1795) hace extraer los primeros adoquines de la isla que son conducidos por las vías navegables del Delta hasta el puerto de Las Conchas (hoy Tigre) y son trasladados por carretas hasta Buenos Aires para mejorar sus barrosas calles; los primeros fueron colocados en la actual calle Rivadavia.

En 1850 Sarmiento escribe "Argirópolis", una obra de poca trascendencia en aquellos momentos, dado que se la consideraba utópica, ya que él soñaba con la unión de los países sudamericanos y señalaba a Martín García como capital de esos estados. En un viaje desde Montevideo a Entre Ríos, Sarmiento ve por primera vez Martín García e impactado por su posición estratégica y por su belleza dice de su paisaje: "trazado a grandes pinceladas en la escala de Dios, el único artista que pinta telas del tamaño de la naturaleza visible al ojo", y a su regreso, desembarca, recorre la isla y escribe en un peñasco: 1850-Argirópolis-1851.

#### MARTIN GARCIA POR DENTRO

Nos preguntábamos muchas ve-

ces cómo sería por dentro. Siempre la habíamos mirado en su azul de lejanía y seguía teniendo el mismo misterio de una tierra que no habíamos pisado. Así es que fuimos a averiguarlo.

Navegamos por las islas del Delta y salimos al río de la Plata por la boca del Paraná Miní. Cruzamos el canal de la Barca y a poco de acercarnos, los árboles van formando su contorno y el verde predomina sobre el azul de la atmósfera. Desembarcamos en su puerto de aguas agitadas y ascendemos sus calles enmarcadas de ómbúes y jacarandaes. En la plaza, las palmeras se elevan sobre el resto de la fronda; sus tallos parecen cuellos que se estiran para ver más allá del horizonte del río; en las barrancas, los cañones apuntan hacia el sur, hacia el Mar Dulce; inacabable río, aguas que parecen llegar al infinito.

Recorremos la isla, sus calles nos recuerdan al viejo San Isidro; allí están los antiguos edificios, la despensa, la panadería, el hospital, la escuela, el barrio de oficiales, habitado anteriormente, cuando estaba la marina de Guerra, por más de dos mil personas; ahora sólo lo habitan alrededor de quince familias y son la Gobernación de Buenos Aires y la Prefectura quienes están a cargo de la isla.

Observamos muchas casas deshabitadas, pero todo se conserva limpio y puro, hasta la vieja cárcel, ya derruida, es agradable estéticamente; los arbustos que cubren parcialmente sus muros, no hacen más que conservar su floración autóctona. Todo está en armónico desorden, la belleza está en cada árbol, en cada flor, en cada pájaro. Los ciervos, que han sido traídos en 1928, caminan por la isla sin ser molestados y disfrutan plenamente de esa libertad vegetal-animal.

Un cuidado camino nos lleva hasta la moderna y extensa pista del aeropuerto.

Desde allí contemplamos las costas del Uruguay y los buques que pasan por el canal del Infierno. Se observa todavía la chimenea del crematorio donde fueran llevadas las víctimas de esos tristes días de la fiebre amarilla en Buenos Aires. También está el antiguo Lazareto, la construcción más vieja, ubicada frente a lo que hasta hace pocos años fuera el cine, y más al Norte, el cementerio con sus típicas cruces torcidas donde descansan los combatientes que reafirmaron la soberanía nacional a través de numerosas batallas. Placas recordatorias en varios lugares nos recuerdan objetivamente su evolución histórica.



Las piletas para la depuración del agua, el tanque, la usina y el faro, se hallan situados en el punto más elevado. Cuentan que anteriormente el guardafaros bajaba hasta el muelle a observar el nivel de pleamares y bajantes y luego subía hasta el taro para emitir las señales y guiar la navegación. Hoy se utiliza un sistema automático muy moderno.

En el extremo norte de la isla un bosque de aspecto milenario nos muestra algunos ejemplares de álamos carolinos cuyos troncos pueden solamente abrazarse entre tres personas. A cada paso lo insólito: camino al barrio chino (denominado así porque lo habitó un chino zapatero) encontramos un buzón en medio del bosque; cruzando la zona de médanos, cactus autóctonos similares a algunas especies de Santiago del Estero. Así todo. Es sorprendente la variedad de la flora en una isla tan pequeña: talas, espinillos, ceibos, mburucuyás, helechos tropicales, duraznillos, orquídeas salvajes, lianas, clavetes del aire y muchas otras en agradable condensación. Por otra parte, cuando bordeamos esa vegetación natural, enormes garzas levantan vuelo empujando un aire tibio hacia un cielo lleno de color. Las cotorras anidan en los árboles, viven su algarabía de chillidos en medio de miles de aves y pájaros de todo tipo.

#### UN FUTURO TURISTICO

En Punta Cañón, el lugar ideal para la pesca, la riqueza ictícola del río de la Plata es inacabable. Los habitantes nos dicen estar viviendo en un paraíso; no lo dudamos. Así es la isla, pequeña pero enorme en su contenido de belleza: un clima seco y agradable, brisas suaves que mueven las copas de los árboles, un faro que ayuda a la navegación, una casa que fuera vivienda del gran poeta de América, Rubén Darío, una placa que lo recuerda, una poesía que quedó en la historia y un halo poético que invade la isla. Así todavía sigue siendo azul.

Nadie puede dudar de su inmediato y gran futuro turístico, cerca de la Capital, con vías navegables y aéreas y en lugar privilegiado del río de la Plata.

Martín García podrá ser el gran Museo Histórico-Natural, pero pensamos que deberá ser bien controlado; un turismo masivo podría romper ese equilibrio biológico.

Nosotros, los que amamos la belleza, deseamos que esa fauna y esa flora sean respetadas. Nosotros deseamos volver a la isla, volver y vivir de nuevo su clima, su brisa, su perfume, su sonido, su color... Deseamos contemplarla otra vez así: azul.

**HECTOR PRADO**

*Una  
sombreada  
vereda  
de la antigua  
edificación  
de la  
isla  
Martín  
García*





**El hombre está dominando al impetuoso "Río Azul" para convertirlo en factor de progreso y comunicación. Esta obra gigantesca, de aprovechamiento múltiple, es una pieza clave en el desarrollo regional y la integración latinoamericana.**

"Toda la Banda Oriental me sigue en masa: unos quemando sus casas y los muebles que no podían conducir; otros, caminando leguas a pie, por haber consumido sus cabalgaduras (. . .)." Así describía en 1811 José G. Artigas, el jefe de los Orientales, el heroico desplazamiento de miles de sus compatriotas, protagonistas del mayor éxodo voluntario que se recuerda en tierras rioplatenses.

Al llegar al Ayuí, al norte de Concordia, y muy cerca del Salto Grande, ya son 16.000 los integrantes de la columna. Todos han cruzado el río Uruguay y allí establecen su campamento para reorganizar la lucha por la liberación de la patria. Desde ese

lugar, Artigas puede escribir con inocultable orgullo: "Yo llegaré a mi destino con este pueblo de héroes" . . . Lo dice desde suelo enterriano, para él tierra propia, en su visión integradora y americana de la Patria Grande.

Han pasado 164 años. Muchas frustraciones y amargas jalonan el camino todavía pendiente de la integración continental. Pero en el Ayuí, en ese mismo lugar donde Artigas proclamaba la vocación de unidad entre los pueblos rioplatenses, una nueva empresa integradora se ha puesto en marcha. La mano del hombre ha comenzado a domar la fuerza salvaje del Río Azul: desde el 1° de abril de 1974, uru-



# salto grande

## ENTRE ARGENTINOS Y





La obra implica 7.400.000 m3 de excavaciones, entre roca y tierra.

guayos y argentinos construyen en común el aprovechamiento múltiple de **Salto Grande**, unos 18 kilómetros aguas arriba de la ciudad entrerriana de **Concordia** y de la oriental de **Salto**, a 520 kilómetros de Montevideo y 370 de **Buenos Aires**, en línea recta.

#### UNA PENÍNSULA ARTIFICIAL

Quien observe hoy desde el aire las obras de **Salto Grande**, a trece meses de iniciadas, contemplará maravillado el milagroso nacimiento de una península artificial. Una gran masa de tierra ha penetrado en el río desde la margen uruguaya. Las aguas corren, aceleradas y arrinconadas contra la margen

argentina, por una estrecha garganta de 300 metros, el tercio de su viejo cauce. Mientras tanto, sobre la península artificial, bajo el lecho del río, la actividad de los trabajadores y el movimiento de los grandes equipos y maquinarias no tienen pausa. Una de las más modernas plantas del mundo, trituradora y mezcladora, para la producción de hormigón, ha comenzado a funcionar. Tras la trituración de las piedras, arenas y materiales de distintas densidades, cintas transportadoras los llevan para mezclarlos con el cemento, el agua y el hielo. Todo ello se realiza automáticamente, dirigido desde un asombroso **comando electrónico**.



La vista aérea muestra una península artificial que penetra desde la margen uruguaya.



Las cintas transportadoras de materiales forman parte de una de las más modernas plantas del mundo para producir hormigón.

Camiones de 50 y 70 toneladas de capacidad trasladan materiales.





Cuando a comienzos de 1974 comenzaron a desembarcar en el pequeño puerto de **Salto** los primeros camiones Terex, de 70 y 50 toneladas de capacidad, las primeras grúas y gigantescas palas mecánicas, la presencia de esos equipos no pudo por sí sola doblegar el aferrado escepticismo de los lugareños. Aún no creían que **Salto Grande** comenzaría a construirse. Es que desde los primeros estudios sobre las posibilidades del aprovechamiento, en 1890, habían pasado casi 85 años.

En 1946 el viejo sueño recobró expectativa de realidad cuando el 30 de diciembre los gobiernos de Argentina y Uruguay, presididos por **Juan Domingo Perón** y **Tomás Berreta**, respectivamente, firmaron el acuerdo que contemplaba la formación de un ente binacional paritario denominado: **Comisión Técnica Mixta de Salto Grande**.

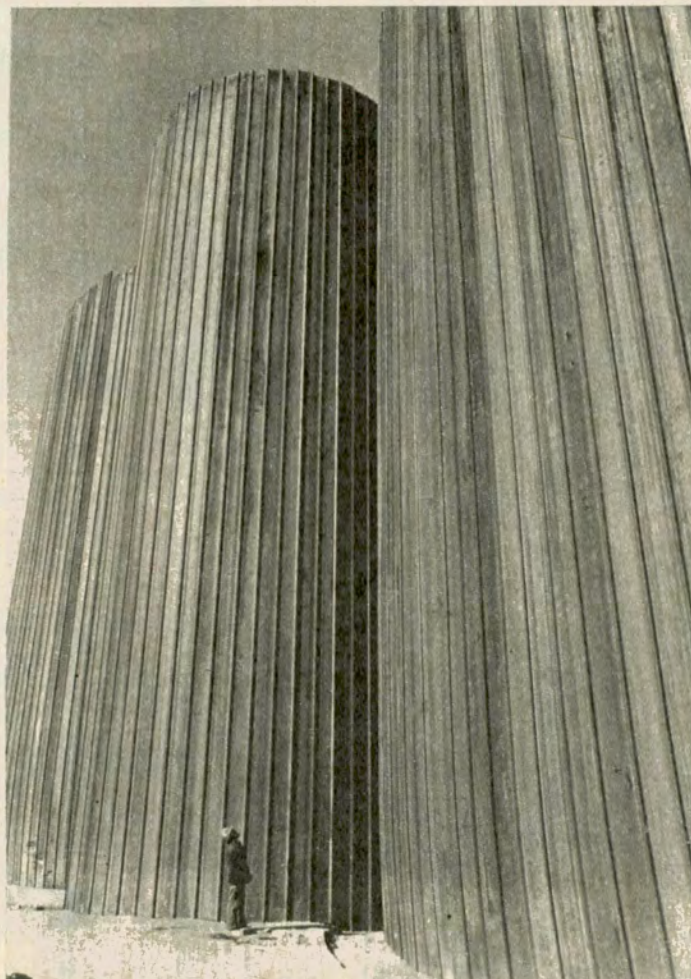
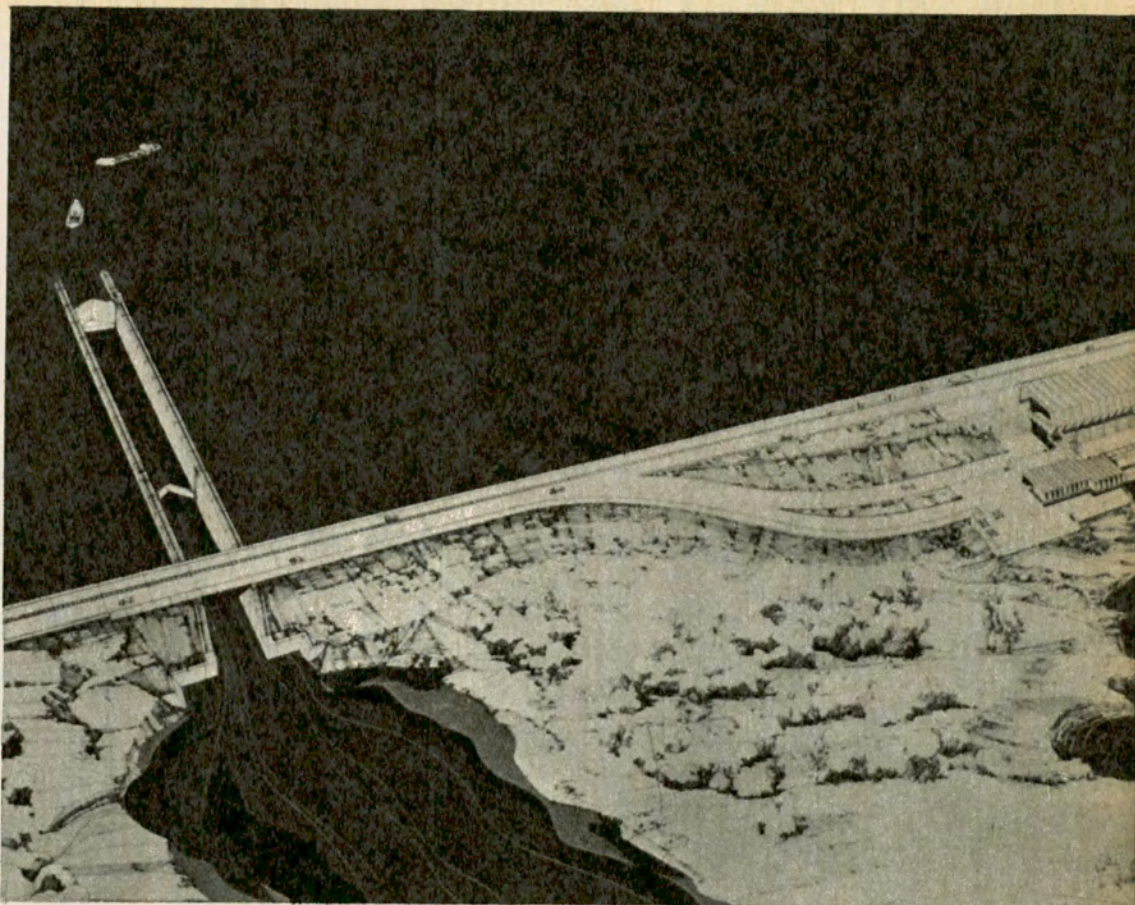
Diversas circunstancias postergaron el proyecto otros 28 años, durante los cuales se alternaron períodos de estudios y esperanza con etapas de parálisis y desesperanza. En 1973, nuevamente el general **Perón** en el gobierno, toma con su colega uruguayo, **Juan María Bordaberry**, la decisión conjunta e irreversible de realizar el proyecto e iniciar sin demora la construcción.

### NUEVOS AIRES SOBRE EL RIO

Concordenses y salteños creen hoy en **Salto Grande**. No es para menos. Nuevos aires soplan sobre el viejo río: un tebril movimiento industrial y comercial ha transformado la tradicional actividad agropecuaria de la región y roto la calma de la vida provinciana. Entre el escepticismo inicial y el estupor actual, los pobladores de la zona de influencia tratan de adaptarse al impacto económico-social que ya ha provocado la obra, procuran adaptarse a los bruscos cambios del progreso. Tan bruscos que poblaciones enteras (como **Federación** y **Santa Ana**, en suelo entrerriano) desaparecerán anegadas por las aguas de la represa. La **Nueva Federación** —enriquecida por los habitantes de **Santa Ana**— deberá estar construida en tres años en el nuevo emplazamiento elegido por sus habitantes actuales, a través de un democrático plebiscito.

Pero la conmoción que ha provocado la realidad tangible del viejo sueño no se reduce a eso. Alrededor de 2.000 obreros, muchos de ellos con sus familias, se han incorporado activamente a la vida de **Salto** y de **Concordia**. Barrios de viviendas, que al terminarse la represa permanecerán integrando los

*Las aguas son desviadas con cilindros (cofferdams) de 20 m de alto por 18 de diámetro.*



### LA CUENCA DEL PLATA

En un enfoque prospectivo, **Salto Grande**, junto a otros importantes proyectos, representa una pieza clave para el desarrollo regional de la **Cuenca del Plata** y un pivote para el proceso histórico de integración con nuestros hermanos latinoamericanos. De concretarse todos los proyectos previstos, alrededor de 30.000.000 de kilovatios compartidos por cuatro países —**Argentina, Uruguay, Brasil y Paraguay**— podrán ser instalados en la región durante la próxima década, a saber:

- \* 10 a 14 millones del aprovechamiento paraguayo-brasileño de **Itaipú**.

- \* 4 a 6 millones de aprovechamiento argentino-paraguayo de **Corpus**.

- \* 4 millones del aprovechamiento argentino-paraguayo de **Yaciretá-Apipé**.

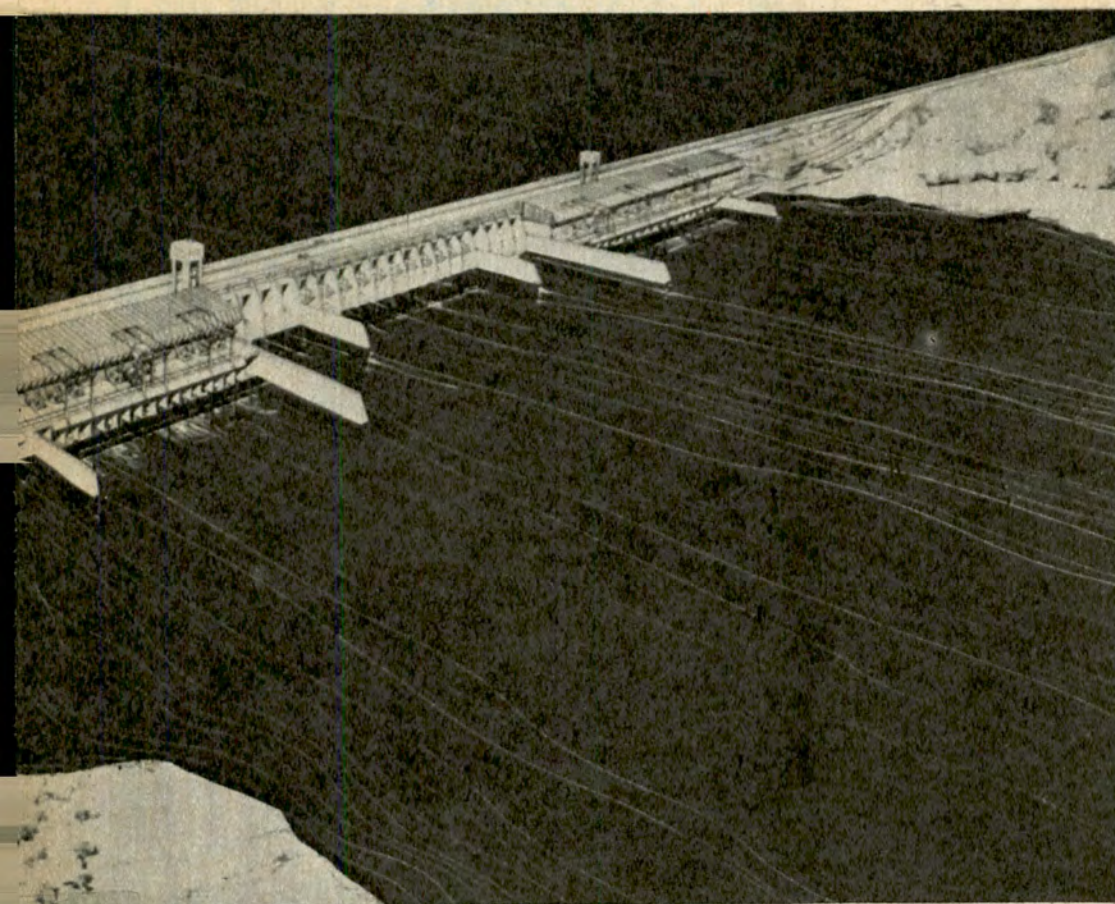
- \* 4 millones del proyecto argentino del **Paraná Medio**.

- \* 3 millones de los aprovechamientos argentino-brasileños del **Alto Uruguay**.

- \* 1.890.000 del aprovechamiento argentino-uruguayo de **Salto Grande**.

Nos encontramos así frente al ma-





ejidos urbanos de ambas ciudades, se levantan aceleradamente. La capacidad hotelera ya es insuficiente. Los precios de la locación de inmuebles, cuando éstos se consiguen, se han ido a las nubes en ambas márgenes. El tráfico de pasajeros y mercaderías entre **Concordia** y **Salto**, y viceversa, está multiplicado. Los transportes aéreos llegan diariamente colmados por técnicos, ingenieros, industriales y comerciantes a los aeropuertos locales, y hasta los índices de matrimonios en **Salto** han aumentado, debido en parte a que algunos técnicos italianos de la empresa constructora se han casado con muchachas uruguayas de la zona.

### UN APROVECHAMIENTO MULTIPLE

Cuando sus turbinas comiencen a operar a pleno, en 1980, **Salto Grande** será una gran central hidroeléctrica con 1.890.000 kilovatios de potencia instalada y una generación media anual de energía de 6.700.000.000 de kv/hora. Estas cifras equivalen a tres veces la capacidad energética actualmente instalada

Así será **Salto Grande** cuando esté concluido: un complejo de aprovechamiento múltiple.

## EN AMERICA LATINA

El mayor potencial hidroeléctrico de América Latina con perspectivas de realización en el curso de los próximos diez años.

Dentro de cinco años, además, habrá cuatro puentes internacionales construidos:

- \* El argentino-uruguayo, de **Colón-Paysandú**, próximo a inaugurarse.

- \* El argentino-uruguayo, de **Fray Bentos-Puerto Unzué**.

- \* El argentino-uruguayo de **Salto Grande** (también ferroviario).

- \* El argentino-brasileño de **Paso de los Libres-Uruguayana**, ya existente.

Elo, sumado a las conexiones terminadas o en construcción con la Mesopotamia, en territorio argentino (túnel subfluvial **Santa Fe-Paraná** y complejo ferroviario **Zárate-Brazo Largo**) y a las obras terminadas o en proyecto de comunicaciones terrestres de Argentina con Paraguay y éste con Brasil, garantizará la integración física de la región, elemento decisivo para su desarrollo.

La Cuenca del Plata podrá convertirse, de ese modo, en la primera zona de integración latinoamericana global.

## LA ENERGIA Y EL PAIS

SABIDO es que en el potencial y la disponibilidad de energía radica una de las condiciones indispensables para el desarrollo de un país moderno. La crisis del petróleo, desde mediados de 1974, actualizó esta dramática verdad. Y no sólo porque el precio y la escasez del combustible líquido quebraron todos los esquemas económicos, sino porque, además, hizo recordar que al filo del año 2000 se estarán agotando las últimas reservas petrolíferas en el mundo.

En este panorama, la Argentina se halla en la necesidad de corregir la estructura de producción y consumo de energía, totalmente inversa con relación a los recursos detectados hasta el momento:

**Consumo:** En 1973, del consumo total de energía, el 68,3% correspondía a usinas térmicas alimentadas con petróleo; el 21% a gas; el 6% a combustibles vegetales; el 2,5% a la hidroelectricidad; el 2,2% al carbón y se carecía de producción nuclear. La puesta en funcionamiento de las turbinas de **El Chocón** elevó en 1974 la participación de la energía hidroeléctrica al 21,6% y la nuclear, basada en el uranio, pasó a representar el 4,5% con el comienzo de la operación de la central de **Atucha**.

**Recursos:** La estadística de los recursos energéticos señala a la cabeza a la hidroelectricidad, con el 38,7% del total; sigue luego el uranio, con el 30,2%; el petróleo, con el 13,5%; el carbón, con el 9,2%; el gas, con el 6,6%; y los combustibles vegetales, con el 1,8%.

Estas cifras bastan para mostrar la importancia que revisten para la Argentina los grandes proyectos de producción energética, y en especial los hidroeléctricos. No sólo porque la hidroelectricidad es nuestra principal fuente de recursos, sino porque ella generalmente se complementa con otros usos y aprovechamientos, como regulación de caudales, riego, navegación, comunicaciones, y sus efectos en materia de contaminación ambiental resultan mínimos. Además, se trata de un recurso renovable, es decir, no se gasta.

**Salto Grande** es el primer paso efectivo en el camino del aprovechamiento racional de la Cuenca del Plata, y ésta, la más rica fuente potencial de energía hidroeléctrica para los argentinos.

## CUANTO CUESTA Y COMO SE PAGA

LAS grandes obras hidroeléctricas, como la de **Salto Grande**, tienen costos y requieren inversiones cuantiosas. Pero, como contrapartida, sus gastos de operación y mantenimiento son comparativamente reducidos y, después de un período de amortización, llegan a "pagarse solas".

El costo total del proyecto de **Salto Grande**, a valores de fines de 1974, alcanzaba a 918,1 millones de dólares.

La obra tiene diversas fuentes de financiación. Por una parte, un aporte de capitales de la R.O. del Uruguay y de la R. Argentina, de 80 millones de dólares, integrado igualmente. El Fondo de Grandes Obras Hidroeléctricas de la Argentina contribuye sustancialmente con 492 millones de dólares. Están adjudicados, además, dos préstamos del Banco Interamericano de

Desarrollo, de 79 y 95 millones de dólares, respectivamente. Hay créditos de los proveedores por 157,3 millones de dólares y, finalmente, un préstamo de la Argentina a la R.O. del Uruguay, para obras no comunes sobre la margen uruguayana, de 14 millones de dólares.

Es interesante destacar que sólo algo más del 30 por ciento del costo total del proyecto exige pagos en divisas. El casi 70 por ciento restante son obligaciones que pueden cancelarse en moneda local (una parte sustancial a largo plazo) y, en algún caso, inclusive en bienes y servicios de producción argentina y uruguayana. Una buena parte de los vencimientos se producirán cuando la central comience a operar, permitiendo, de esa manera, amortizar el costo con la propia producción de energía.



en el Uruguay y a la tercera parte de la potencia instalada hasta ahora en la Argentina.

Pero su importancia y sus efectos no se agotan en el aspecto hidroeléctrico o energético, porque el proyecto está concebido como un **aprovechamiento múltiple**, tal como se define en lenguaje técnico. En otras palabras, se trata de una obra de usos y beneficios diversos y variados:

° Un **punto ferroviario** coronará la represa, completará la unión de los

*El complejo insumirá 1.913.000 m<sup>3</sup> de hormigón. El proceso es dirigido por comando electrónico.*



*Detalle de la península artificial que reduce el cauce del río a un tercio del natural.*



sistemas carreteros y conectará por primera vez los sistemas ferroviarios de **Argentina y Uruguay**, dando, además, salida hasta el puerto de **Montevideo** a las redes ferroviarias de **Bolivia y Paraguay**.

° Un **canal de navegación** de alrededor de 12 kilómetros, construido sobre margen argentina, prolongará la navegabilidad del  **río Uruguay** (que actualmente se corta en el **Salto Chico**, frente a **Concordia**) en 144 kilómetros aguas arriba, hasta **Monte Caseros** (Corrientes, Argentina) y **Bella Unión** (R. O. del Uruguay), cerca del límite con el **Brasil**, para embarcaciones de hasta 9 pies de calado.

° Un **gigantesco y bello lago**, de 783 km<sup>2</sup>, emergerá en febrero de 1979, después de cerrarse las compuertas, para permitir el **riego** de más de 130.000 hectáreas, la explotación intensiva de una inmensa **riqueza ictícola**, actual y futura, y el **aprovechamiento turístico y económico** de

una zona que se convertirá en pujante polo de desarrollo.

° Una **extensa red de transmisión eléctrica** conducirá la energía a los centros de consumo de la **R. O. del Uruguay** y del **litoral argentino** y, ya desde fines de 1978, aun antes de que funcione la central de **Salto Grande**, concretará la interconexión entre los sistemas eléctricos nacionales de ambos países rioplatenses.

#### EL IMPULSO MULTIPLICADOR

La presencia del aprovechamiento múltiple de Salto Grande abrirá posibilidades incalculables de desarrollo para su zona de influencia. Esa zona tiene actualmente una pujante actividad económica, basada fundamentalmente en sus recursos y explotaciones agrícolas-ganaderas, forestales y cítricas, con un buen nivel de industrias elaboradoras de estas mate-

### LA CONDUCCION

LA realización del aprovechamiento múltiple de Salto Grande está a cargo de un organismo binacional, paritario, formado por cuatro delegados uruguayos y cuatro argentinos. Es responsable de la buena marcha y la supervisión de todos los aspectos técnicos, financieros y administrativos del proyecto. Fue creado por el Acuerdo firmado el 30 de diciembre de 1946 y se denomina Comisión Técnica Mixta de Salto Grande (CTM).

Un organismo técnico ejecutivo, denominado Comité Operativo, e integrado también en forma paritaria por dos representantes uruguayos y dos argentinos, actúa a manera de gerencia en la conducción del proyecto.

La CTM y el Comité Operativo se reúnen semanalmente en su sede principal de Buenos Aires, o en sus sedes subsidiarias de Montevideo, Salto y Concordia. Alrededor de 200 personas forman el plantel técnico, profesional y administrativo de la organización.

La presidencia de la CTM, según el Acuerdo, es rotativa: corresponde du-

rante seis meses al año al presidente de la delegación uruguaya y en los otros seis meses al presidente de la delegación argentina.

La integración actual del organismo binacional, con sus respectivos cargos, es la siguiente:

Dr. Jorge Echevarría Leúnda: Presidente de la CTM y de la delegación uruguaya.

Dr. Félix Herrero: Secretario de la CTM y Presidente de la delegación argentina.

Dr. Rutilo de Paula: Vicepresidente de la CTM; delegado uruguayo.

Contador Oscar Reali: Prosecretario de la CTM; delegado argentino.

Ing. Ludovico Ivanissovich Machado: Presidente del Comité Operativo; delegado argentino.

Coronel (PAM) Rivera Arcos: Vicepresidente del Comité Operativo; delegado uruguayo.

Ing. Nereo Ruiz Díaz: delegado argentino.



**Núcleo habitacional argentino "Ingeniero Maggi". En él se alojan los técnicos. Funcionará como hotel de turismo al concluirse la obra.**

rias primas, especialmente la citrícola.

La ciudad argentina de **Concordia** y la uruguaya de **Salto**, separadas solamente por la angosta franja del río **Uruguay** concentran una población de alrededor de 180.000 habitantes, germen de un núcleo de desarrollo urbano que crecerá hacia el norte y podrá llegar a formar una verdadera unidad cuando el puente internacional vial y ferroviario corone la presa de **Salto Grande**.

En un futuro cercano, por lo tanto, la existencia del gran embalse y una importante infraestructura de transportes, comunicaciones y disponibilidad energética dará renovada expansión a una región históricamente postergada. El impulso multiplicador de **Salto Grande** podrá manifestarse en el desarrollo de actividades turísticas, deportivas y de pesca, permitirá la instalación de industrias de utilización intensiva de la electricidad y actividades vinculadas al procesamiento de los productos agro-industriales (carne, madera, materiales de construcción, etc.). Es obvio que todo ello redundará en una sustancial elevación del nivel de vida de las poblaciones entrerriana, correntina y del litoral uruguayo.

#### DE FRONTERA EN PUENTE

Pero más allá de las dimensiones y posibilidades materiales del proyecto, y aun de la prospectiva económica y social sobre sus efectos y consecuencias, ya desde ahora mismo **Salto Grande** es un modelo de trabajo mancomunado entre dos naciones, y un paso fundamental hacia la conversión de la **Cuenca del Plata** en el primer gran centro de integración latinoamericana.

La paridad y coparticipación uruguayo-argentina que rige el funcionamiento de la **Comisión Técnica Mixta**, se repite en todos los aspectos del desarrollo del proyecto: funcionarios, técnicos y empleados del organismo binacional, son designados por mitades de cada nacionalidad, así como también los operarios que contrata la empresa constructora. La central hidroeléctrica, por su parte, será un completo condominio binacional y su mantenimiento y operación se hará en forma conjunta, caso sin precedentes hasta el momento en la explotación de grandes obras hidroeléctricas internacionales.

Uruguayos y argentinos están trabajando codo a codo, diaria-



mente, para construir **Salto Grande**. Por eso, este aprovechamiento no es sólo la primera gran obra de integración energética de América Latina. Significa, también, desde sus comienzos, una gran empresa de integración física, económica, social y humana entre **Argentina y Uruguay**, dos países llamados a la solidaridad y la unión por su pasado y su destino comunes.

El milenario **Río de los Pájaros**, el que **no es un río, es un cielo azul que viaja**, según la bella imagen de **Aníbal Sampayo**, se transforma paulatinamente de frontera en puente. Y para que se cumpla el sueño del visionario **Artigas**, en el **Ayui** se está fundando, 164 años después, esta vez en piedra y en cemento, la nueva unidad de los pueblos rioplatenses.

**Fotos de HORACIO M. FORLANO**

*Los operarios son argentinos y uruguayos, en igual cantidad. Lo mismo ocurre con los funcionarios, técnicos y empleados que trabajan en el proyecto.*



### ZONA TURISTICA POR EXCELENCIA

LA habilitación del dique y embalse de **Salto Grande**, entre las costas argentinas y uruguayas, dará lugar a la formación de un hermoso lago en un sector de la Mesopotamia, que ha sido elogiada siempre por sus bellezas naturales. Este lago se extenderá a lo largo de 144 kilómetros aguas arriba del río **Uruguay**, hasta la localidad de **Monte Caseros**, en la provincia de **Corrientes**, y se hallará a 370 kilómetros de **Buenos Aires**, por camino pavimentado.

La grandiosidad de este nuevo espejo de agua, que tiene la particularidad de ofrecer costas de finas arenas, alcanzará a los 783 kilómetros cuadrados de superficie. La magnitud del nuevo embalse de **Salto Grande**, comparado con otros lagos del mismo origen artificial o natural, permite tener una idea aproximada de su extensión. El embalse de **El Chocón** tiene una superficie de 816 kilómetros cuadrados; el lago **Nahuel Huapi** alcanza sólo a los 550 kilómetros cuadrados, y la suma de los embalses que constituyen **Cerros Colorados**, 600 kilómetros cuadrados.

Por su amplitud, clima, tranquilidad de las aguas y hermosas playas arenosas, **Salto Grande** constituirá un centro de extraordinaria belleza e inculcables posibilidades de explotación turística, deportiva y de recreación general durante las cuatro estaciones del año.

Han sido famosos desde siempre **Salto Grande** y **Salto Chico**, separados por escasos kilómetros, como centros de pesca. Los visitan aficionados de todo el país y son muy celebrados los magníficos dorados que se cobran en esas aguas turbulentas; por ahora, así como también los exquisitos pejerreyes, parte de una riqueza ictícola que se multiplicará con el extenso embalse, cuando esté concluida la represa.

Otro importante atractivo será la navegación por el canal lateral, que se construirá en territorio argentino, el que tendrá una longitud de 12 kilómetros. Este interesante complemento permitirá salvar no sólo el desnivel de la presa sino también los altos fondos de **Salto Chico**, a través de una esclusa a la altura de **Ayui** y otra en la desembocadura del canal, sobre el río **Uruguay**, recuperando para la navegación la histórica vía de agua, y asegurando su tránsito en todo tiempo.

Un detalle de importancia fundamental para el desarrollo del turismo es el puente vial ferroviario que coronará el gran dique de **Salto Grande** y que dará lugar a una integración total entre ambos países, facilitando el cruce del río en todo momento. Ello permitirá aprovechar, sin limitaciones, todos los recursos en materia deportiva, hotelera, de campamentos y de cualquier otra naturaleza, con una infraestructura bien planificada.





**La actividad desarrollada por el ingeniero Pedro Petriz en los círculos técnicos y profesionales de nuestro medio, así como también en la función pública y en la docencia universitaria lo caracteriza como una personalidad de relevantes méritos.**

**Ha sido ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación y de la provincia de Buenos Aires, presidente de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, y, como docente, dicta cátedra en la Escuela de Ingeniería de Caminos de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires y asimismo la dictó en la Escuela de Caminos de la provincia de Buenos Aires.**

**Ha dictado conferencias y cursos especializados en el país y en el extranjero y es autor de muchos trabajos sobre los temas de su especialidad.**

**Tan amplia y destacada trayectoria ha tenido una feliz culminación hace muy poco tiempo, al ser elegido miembro de número de la Academia Argentina de Ingeniería.**

**El ingeniero Petriz fue, además, miembro del Consejo Profesional de la Ingeniería de la provincia de Buenos Aires, del Centro de Ingenieros del mismo estado argentino y de otras importantes instituciones profesionales del país.**

**Actualmente preside la Asociación Argentina de Carreteras, institución de bien público, sin fines de lucro, ajena a cualquier interés gremial o sectorial e integrada por personas y entidades afines a la actividad caminera. Tiene una existencia de más de veinte años y está adherida a la International Road Federation.**

**El ingeniero Petriz desarrolla, asimismo, una intensa actividad privada. Preside organismos técnicos especializados en proyectos de caminos, y dirección de obras viales, estudios técnico-económicos, etcétera.**

**En la certeza de que las opiniones del destacado profesional resultarán de indudable interés para los lectores de AUTOCLUB, entrevistamos al ingeniero Petriz en su despacho de la Asociación Argentina de Carreteras**

# Los Caminos de la Patria

**—¿Qué importancia asigna usted al camino, particularmente, en nuestro país?**

—El desenvolvimiento de la humanidad se resuelve esencialmente a través de un proceso dinámico de transferencia, intercambios y transformaciones; supone, de modo fundamental, entre otras cosas, desplazamientos y traslados de bienes del espíritu, de cosas y de hombres; supone, en definitiva, transporte y comunicaciones. Con ello está dicho todo. Respecto de nuestro país, en particular, conviene puntualizar previamente algunas de sus características esenciales: su gran extensión territorial; la diversidad y dispersión de regiones económicas complementarias; la escasa y mal distribuida población; los débiles flujos de tránsito; la existencia de grandes espacios desérticos en importantes itinerarios de vinculación interregional, etc. Con acierto se ha expresado que constituye una urgencia nacional operar un remodelamiento del espacio argentino: ruptura del desequilibrio espacial de su desarrollo; movilización de nuevos recursos y acrecentamiento y redistribución poblacional.

**—¿Cómo está conformada la red vial argentina?**

—Está integrada por tres sectores: nacional, provincial y municipal. La red nacional comprende los grandes itinerarios de vinculación interregional; las provinciales son complementarias de la anterior e incluyen, dentro de cada provincia, las rutas más importantes —por ejemplo la vinculación entre cabeceras de departamentos o partidos— y la red municipal o vecinal que está compuesta por la totalidad de los caminos no incluidos en los dos sectores mencionados precedentemente.

**—¿Cuál es la extensión y estado de nuestra red de caminos?**

—La red nacional se halla for-

mada por 45.000 kilómetros, de los cuales 24.000 están pavimentados y 7.000 mejorados (o sea 31.000 kilómetros de tránsito permanente). Las redes provinciales primarias tienen 60.000 kilómetros (con 15.000 kilómetros pavimentados y unos 20.000 —estimados— mejorados) o sea 35.000 kilómetros de tránsito permanente. Las redes provinciales secundarias alcanzan a 100.000 kilómetros, sin datos precisos pero con altísima proporción de tierra; redes municipales o vecinales: con estimaciones de hasta 800.000 kilómetros, casi en su totalidad de tierra. Hay, pues, unos 65.000 kilómetros de caminos de tránsito en todo tiempo, casi todos en el sector nacional y provincial primario. La red vial argentina —suma de la nacional, provinciales y municipales— llegaría de tal modo a extenderse sobre alrededor de 1.000.000 de kilómetros, excluyendo, por supuesto, las calles urbanas y de zonas urbanizadas.

**—¿Considera satisfactorio el estado actual de la red caminera argentina?**

—Las cifras que he dado precedentemente, de abrumadora crudeza, parecerían hacer obvia la pregunta. Pero debemos ir por partes. En el campo vial es posible diferenciar netamente la situación en dos sectores. En primer lugar consideraremos el conjunto fundamental de 100.000 kilómetros formado por la red nacional y las redes primarias provinciales con tránsito permanente en un 65 por ciento, según dijimos. Este sector recibió un notorio impulso en los últimos tiempos y, de haberse mantenido el régimen de la Ley Nacional de Vialidad N° 11.658 del año 1932 que creó el impuesto a los combustibles exclusivamente para caminos, finalidad específica que sucesivas disposiciones legales fueron desvirtuando, o bien mediante el cumplimiento del Plan decenal





- LA RED CAMINERA EN NUMEROS
- EL SISTEMA DE TRANSPORTES
- EL TRANSITO: FUENTE DE AGUDOS PROBLEMAS
- LA CRISIS ENERGETICA

1960-1969, se pudo y debió tener tránsito permanente sobre la totalidad de esos 100.000 kilómetros llenando un imperativo ya insoslayable para el desenvolvimiento nacional, como que constituye una malla orgánica extendida sobre todo el territorio que hace la real unidad vial del país.

No obstante esa parcial frustración, lo que existe en el sector conforma un razonablemente adecuado esquema de vinculaciones básicas a través de toda nuestra geografía.

En cambio, en el restante sector de caminos —conjunto de los provinciales secundarios y comunales o vecinales, prácticamente en su totalidad de tierra— el panorama es, sí, sumamente deficitario por la calidad de las obras ejecutadas y de sus servicios de mantenimiento, así como por la ausencia de adecuada tecnología para mejorarlos.

—¿Cómo sintetizaría el panorama?

—Todo mejoramiento de caminos requiere una inversión que debe justificarse por los beneficios de distinto orden que reporta: económicos, de desarrollo, de integración territorial, de seguridad, etc. El beneficio no siempre es directo (económico) sino también diferido: apertura de nuevas áreas de producción, o bien de tipo político, social, de seguridad, no medible económicamente.

Sintetizando a la luz de tales reflexiones diré que en materia de pavimentos la Argentina justificaría hoy contar con unos 70.000 kilómetros más de los que existen.

—¿Cuáles serían las metas que deberían procurarse en el campo vial?

—En primer término completar, para hacerla transitible en todo tiempo, aquella demorada red básica (truncal nacional y primarias provinciales), en la que restan ejecutarse, como lo afirmé anteriormente, unos 35.000 kilómetros de

pavimentos o mejorados, según lo justifique el tránsito.

En segundo lugar y como objetivo también de primera prioridad, hay que realizar una intensa labor de conservación y mejoramiento de la enorme red de caminos secundarios y vecinales, de tierra, con altísimo déficit, que constituye el acceso directo —insustituible— a la propiedad rural y a las fuentes de recursos naturales, a las que comunican luego con los caminos troncales u otros medios de transporte. A los predios rurales se entra y se sale por caminos o no se entra ni se sale por otro medio. Se plantea, pues, un verdadero dilema de hierro desde que ello compromete el progreso mismo del país. El medio más idóneo para operar sobre estos caminos está dado por el sistema de consorcios con los beneficiarios directos de los mismos —aportes en dinero, en cesión de tierras, equipos, etc.—, con la activa intervención de las comunas y la asistencia técnica y económica de la Nación y de las provincias. Habrá, asimismo, que mejorar la tecnología buscando soluciones óptimas condicionadas al empleo de suelos y materiales locales y a la gran limitación de recursos frente a la magnitud del problema.

—¿La Asociación Argentina de Carreteras auspicia la realización de planes integrados de infraestructura rural?

—Efectivamente. El camino será mejor aprovechado si se lo ejecuta simultáneamente con programas de electrificación y comunicaciones rurales. El gran desafío argentino —el inexorable desafío— en un mundo cada vez más ávido de alimentos y de materias primas requiere producir más, explotando mayores áreas y nuevas fuentes de recursos, con manejos prudentes y racionales, así como aumentando la eficiencia. Hay que fortificar el

sector agropecuario, que juega en esto un papel decisivo, y hay que alentar la radicación del poblador rural. Pero no sería lícito ni factible pretender arraigos sin brindar al hombre rural elementales servicios de transporte y comunicaciones, seguros y permanentes, del mismo modo que el disfrute de cierto confort que brinda la tecnología moderna. Caminos, electricidad y comunicaciones es, pues, la fórmula mínima a implementarse en nuestro dilatado territorio, y la cooperación de usuarios y beneficiarios es, en todos los casos (consorcios, cooperativas) la base de la necesaria acción a realizarse.

—¿Qué nos dice del estado general de nuestro sistema de transportes?

—El camino ha debido atrontar la mayor cuota de responsabilidad para satisfacer la demanda de transporte en el país —no creo exagerar si digo que la ha salvado— absorbiendo tráficos que no le son propios por incompetencia del ferrocarril y del transporte por agua. Esto ha significado el encarecimiento de las estructuras viales y aun su prematura destrucción. Hace falta una verdadera política de transportes que dé solución o fije metas, de modo que el conjunto funcione al más bajo costo social para el país.

—La Asociación Argentina de Carreteras se ha ocupado intonsamente del tránsito en la Argentina. ¿Qué nos puede decir al respecto?

—La Argentina está en los primeros planos mundiales en materia de accidentes de tránsito; esto es, por cierto, un lamentable privilegio. En los grandes centros urbanos, particularmente, el tránsito es fuente de agudos problemas: ruidos, por abuso de bocinas y escapes libres o en malas condiciones de funcionamiento; gases, humo, así como indisciplina para conducir y estacionar; comportamiento desaprensivo de peatones, etc.

También hay problemas en las rutas. Considero que son ineficaces tanto las políticas de educación vial, único medio idóneo de soluciones, como los mecanismos vigentes de prevención y represión de infracciones. La formación de una conciencia vial debe respaldarse en un régimen de severa represión de infracciones.

—¿Cuál es su opinión sobre la crisis de energía?

—La crisis del petróleo, como consecuencia del agotamiento de reservas, se trasladará, sin duda alguna, al transporte. Confío, no obstante, que la tecnología encontrará fuentes de energía sustitutivas, pero el problema se creará durante ese período de transferencia a dichas nuevas fuentes. Ya he dado mi opinión por lo que respecta a la Argentina. Hoy la reitero: si debemos ir a la restricción en los consumos, y así lo han entendido las autoridades, deberá comenzarse por contener la circulación particular urbana, donde considero que hay derroche, despilfarro, pero sin afectar el transporte en nuestras áreas rurales, donde, por el contrario, deberán construirse más y más caminos y acrecentarse las facilidades al transporte, pues están estrechamente ligadas a las inexorables exigencias de nuestro desarrollo. En el ámbito urbano será necesario, además, desarrollar los transportes masivos mejorando los servicios públicos. El transporte privado, por otra parte, en los grandes conglomerados ya constituye una solución relativa: por un lado existen las grandes dificultades de circulación y estacionamiento; por otro, es fuente de contaminación ambiental, flagelo que debe contenerse. De todo cuanto dejamos dicho y le atañe, deberá formarse conciencia el conductor y el usuario; es inexcusable tributo de solidaridad con sus semejantes y con el país.



La noche en sus ojos, la miel en su boca,  
yo traigo la copla del cañaveral;  
de la luna que alumbra en Simoca  
cuando se le antoja de noche alumbrar.

Yo le hablo a mi rancho, a los cañaverales,  
ojalita que ella pudiera escuchar.  
Cuando salga la luna en Simoca,  
con poquita cosa se ha de conformar.

(Chango Rodríguez)

# SI

## Y SUS



SIMOCA tiene una feria y esa feria no puede ser contada, hay que verla. Es inefable su animación y colorido. El acontecimiento tiene lugar todos los sábados y es única en el país. La tradición la hace remontar a los primeros años de la conquista. Quiere decir que es el proceso de siglos que ha desembocado en este espectáculo de tradición, cantado repetidamente por el folklore. Los caminos que conducen a Simoca primero fueron sendas de indios y luego se ensancharon con el constante transitar de los protagonistas de la feria, que se congregan en Simoca desde más de 50 kilómetros a la redonda. El sulky es el vehículo preferido. Más de un millar congestionan las calles a lo largo de la estación ferroviaria, cruzan las vías y se internan en el pueblo con el lento movimiento impuesto por la intensa actividad de feriantes, vecinos y turistas, todos compradores en potencia.

La feria es completa. Se compra, 22. autoclub



se vende y se canjea de todo. Está matizada por gran cantidad de "puestos" de comida. Se ofrece una gran variedad de aves de corral, cerdos, huevos, fiambres y embutidos caseros, hortalizas, legumbres, arropo de tuna o de chañar, miel de caña, queso amasado con ajíes, quesillos de cabra, quesos, chorizos, golosinas diversas, rosquetes, cigarros de chala perfumados con semillas de anís, tabaco manojado, randas de El Cercado, artículos de cuero, canastos de fibras, esteras, pantallas de palma, y entre tanta artesanía casera se han agregado numerosos puestos de artículos de bazar y menaje, ropas, calzados, alhajas de fantasía, etc. En los puestos de comidas, en su mayor parte preparadas, se pueden adquirir además de carne asada y milanesas, empanadas, empanadillas, pan casero, tortillas, tamales, locro, humita, etc. Todo ello rociado con vino y, para terminar, una copita de aguardiente de uva. Entre las comidas locales no podemos dejar de señalar las gigantes empanadas simoqueñas, que por sí solas constituyen un almuerzo, y también los chunchules, chinchulines sin trenzar, cocidos en sartenes, con cebolla salteada y papas cortadas muy chicas.





# MOCA

## SABADOS DE FIESTA

1

1. La Feria de Simoca es una auténtica fiesta donde se aúnan remotas tradiciones y costumbres de intenso sabor regionalista.

2. Centenares de sulkys transportan mercancías y gente desde más de 50 kilómetros a la redonda.

3. "Puesto" en el que se venden las exquisitas naranjas tucumanas.

4. Uno de los muchos puestos de comida, en los que se ofrece la más extensa variedad de platos regionales que se pueda imaginar. Son famosas las empanadas y los chunchules.



Simoca, pueblo de prosapia indígena, es mencionado ya en el siglo XVI y a su nombre se le atribuía el significado de lugar de soledad y silencio. Fue posta de carretas y carruajes junto al camino de Córdoba al Tucumán. Se llamó primitivamente El Puesto y el original nucleamiento indígena fue su fundamento, como el de muchos otros pueblos tucumanos.

En la actualidad es centro de una extensa región agrícola de pequeños propietarios. El cultivo principal fue siempre la caña de azúcar. La limitación impuesta a la expansión de la industria azucarera, hace algunos años, repercutió sensiblemente en Simoca. No se crearon nuevas fuentes de trabajo y se produjo el éxodo de la población desocupada, a pesar del característico arraigo del tucumano a su suelo natal. La postergación a que fue sometida se fue superando lentamente y las expectativas se presentan más favorables.

Simoca —altitud 325 metros—, es estación del F.C. General Belgrano y dista 60 kilómetros, por el camino pavimentado N° 301, de la capital provinciana.

**GUSTAVO A. G. GOMEZ**  
Fotos del autor  
autoclub 23



LOS últimos rayos del sol iluminaban apenas las laderas de **Lihué Calel**. Luego de mi excursión por las sierras era ya la hora de retornar al valle. Me detuve un momento: noté que mi respiración era muy agitada; me sentía agotado, había caminado durante todo el día, subiendo y bajando por las gastadas piedras. Las sienas me latían furiosamente: tenía fiebre. Una fiebre que se acentuaba a cada momento. Seguí ascendiendo una vez más, pero casi sin saberlo. Presentí que me acercaba a una inmensa cueva, y al llegar a su entrada caí de pronto sobre una roca. No supe cuándo pude levantar la cabeza, tampoco supe cuándo oí esa voz enronquecida y autoritaria que me decía: **¿Qué quieres? ¿Qué buscas?** Como envuelto en la niebla, alcancé a ver dentro de la caverna la figura de un anciano que me observaba. Aunque no comprendía bien la presencia de aquel hombre en ese lugar tan solitario, logré, con mucho esfuerzo, contestar su pregunta: **"Quiero esclarecer ciertos misterios que rodean a estos lugares. Quiero componerme en la historia desde la creación del Universo y conocer su evolución a través del tiempo. Busco la belleza en todo su esplendor"**. Comprendió el anciano mi ansiedad y comenzó a contarme el relato más extraño que jamás había escuchado:

**"Hacé casi dos millones de años, este lugar era una enorme y elevada cordillera con rugientes volcanes. Los terremotos se sucedían uno tras otro. Te imaginarás lo atormentada que era la vida para mí, rodeado de monstruosos cataclismos que sacudían con violencia las montañas.**

**"Felizmente yo no estaba solo en este maremágnum. Puelchana, la más hermosa de las mujeres, era mi compañera; su belleza inundaba estos valles. Su enorme cabellera, rubia, de un rubio blanquecino, rodeaba y cubría su cuerpo, un cuerpo tan delgado como**



Xilografía  
de la  
Puelchana,  
por  
Ventura Valente.

*...una mañana en  
que el sol brillaba  
como nunca, logré  
llegar al lugar donde  
la había dejado...*

# la leyenda de LA PUEL



el tallo de un cactus, y tan cimbreante como un junco.

"Miles de años compartí a su lado. Cuando las masas hirvientes de lava llegaban hasta nuestro refugio, corrimos juntos hacia el cerro más cercano para conseguir una nueva cueva que nos protegiera de esos descomunales fenómenos físicos.

"¿Cuántas veces intenté llevarla hasta la llanura, para poder librarla de todos los peligros que nos acechaban! Pero a pesar de mis súplicas nunca conseguí arrancarla de su lugar natal.

"Por cada siglo que transcurría se me hacía más insoportable nuestra existencia: La tierra se transformaba, los animales se reproducían en forma alarmante y trataban de devorarnos. Nos escondíamos en las grietas, era una constante lucha para poder sobrevivir. Los ríos comenzaban a cubrirlo todo, aguas torrentosas y turbulentas que arrastraban grandes piedras de un lugar a otro.

"Cierta día, mientras Puelchana dormía, ascendí hasta la cumbre del cerro más elevado, con el propósito de hallar un refugio seguro que pusiera a salvo su preciosa vida.

"Cuando ya llegaba a la cima, contemplé el espectáculo más dramático y dantesco que un hombre pueda imaginar: los cerros habían desaparecido bajo las aguas, que llegaban casi hasta mis pies. . . Y luego el frío, un frío intenso envolvió la atmósfera y congeló las montañas.

"Creí morir de angustia imaginando a Puelchana sepultada bajo millones de toneladas de hielo. Aquella vida que me diera su amor y su dulzura, estaría ahora destrozada en el lugar en que yo la había dejado.

"La impotencia de llegar hasta ella me obligó a permanecer en la cumbre, hasta que al cabo de unos años los glaciares comenzaron a derretirse. Grandes témpanos arrastraban a su paso parte de las montañas. Pulían sus abruptas piedras al descender hacia los valles. Una mañana en que el sol brillaba como nunca, logré llegar

hasta el lugar donde dejara a Puelchana.

"El milagro que allí ocurrió es el que me ha llevado a contarte esta historia: su cuerpo estaba intacto; su belleza era ahora alumbrada por la palidez de la muerte acentuando su hermosura. Me quedé allí sumido en la adoración de su alma, sin tener noción del tiempo que transcurría. Sus pies estaban adheridos a la roca con unas raíces tan poderosas, que ninguna fuerza habría podido arrancárselas.

"Una luminosidad extraña sobre un mundo que parecía detenido cubría las cosas con tonalidades irreales. Un silencio agobiante, interminable, prolongaba la transformación de su cuerpo.

"Así, lentamente, ante esa magnificencia de color y belleza, Puelchana mutaba su imagen en un fino y fuerte tallo. Sus cabellos, antes tan suaves, eran ahora blancas y agudas espinas que envolvían su desnudez. Ante mis ojos quedó Puelchana convertida en cactus, sujeta al lugar en que nació, de donde nunca quiso irse, ni aun después de su muerte. . .

"Por eso Puelchana está en todo el valle; y hoy, en cada lugar que ella ha pisado existe un arbusto, un cactus, como representación del gran amor que durante siglos y siglos ha sentido por Lihué Calef. Así es que permanece pegada a sus rocas, defendiéndose con agresividad ante todo aquel que quiera llevársela, hincando sus agudas espinas, demostrando su lealtad al lugar que la viera nacer".

Con esta última frase finalizó el anciano su extraño relato, al mismo tiempo que se esfumaba en la penumbra de la caverna. . .

A veces pienso si lo he soñado; sin embargo, tengo en mis manos las cicatrices que me ocasionaron las espinas de la Puelchana y aún hoy recuerdo claramente esta historia, palabra por palabra.

Como se recuerda una hermosa leyenda. . .

H. P. ABUIN

## LA TRAICIONERA



La OPUNTIA PUELCHANA, PUELCHANA, PUELCHENIE o comúnmente TRAICIONERA es una hermosa cactácea, de troncos retorcidos e inconfundible en la maraña del fachinal pampeano. Tiene su hábitat en las sierras de Lihué Calef, en el centro de la provincia de La Pampa, y se considera a esta penca como exclusiva de esa pequeña región argentina.

Estas sierras de extraña conformación, de colores tornasolados, rojizos, verdes, amarillos, grises, albergan en sus diez mil hectáreas de superficie una flora y fauna autóctonas, con ejemplares de extraordinaria rareza. Entre ellas se distingue la PUELCHANA. Sus ramificaciones están cubiertas de fuertes espinas de color blanquecino, que alcanzan hasta unos cuatro centímetros de largo. En primavera adquiere su mayor atractivo con apretadas flores cobrizas a las que sigue un fruto amarillo, cuyo colorido resalta en todo momento sobre el verde de toda otra vegetación. Las espinas se clavan con mucha facilidad en la piel y son muy difíciles de extraer, de ahí su denominación vulgar de traicionera. Cuando la OPUNTIA está seca, sus ramas adquieren un hermoso aspecto decorativo y los habitantes de la zona las pintan y usan como adorno. (G. A. G.)

## LOS NAMUNCURA

Lihué Calef: una sierra que surge repentinamente en medio de una inmensa llanura. Por su extraña fisonomía, historias y leyendas, entre huellas y rastreadas, campean las creencias de los lugareños acerca de ánimas, apariciones y LUCES MALAS; de mitos, supersticiones, misterios y sucesos.

Este pintoresco lugar pampeano fue habitado desde antes de su ocupación por los primitivos habitantes de nuestro país. Fue el último reducto pampeano en la sangrienta lucha por la conquista del desierto. Allí estuvo refugio NAMUNCURA, después de ser expulsado de Salinas Grandes, con su familia y los restos de sus bravos guerreros, antes de su retirada definitiva a la cordillera de los Andes. Ahora un arroyo que serpentea entre las sierras lleva el nombre del padre de CEFERINO y una olla natural, de metro y medio de profundidad, es conocida como BAÑOS DE NAMUNCURA, pues sirvió para ese fin al famoso cacique.

Ese cuadro de creencias halla su escenario adecuado en las fantasmagóricas formas de sus sierras, labradas por la erosión. Entre cavernas, tajamares, ollas, ojos de agua, pinturas rupestres y cementerios indígenas, entre los cuales sorprende uno de difícil acceso, ubicado en el VALLE DE LOS ANGELITOS, y destinado exclusivamente al entierro de menores de edad. Surgen a cada paso repositorios con muestras de la industriosa aborigen en forma de utensilios domésticos, de puntas de lanzas y flechas, hachas y otros elementos.

El que esto escribe, hace algo más de diez años, impulsado por pobladores del lugar pudo observar hacia la media noche una LUZ MALA de gran intensidad, a una distancia imposible de calcular, y que a ellos los tenía muy intrigados, pues se presentaba regularmente. Se la veía en lugar desierto en dirección al Salitral Levalle. Acuciados por la curiosidad, en dos noches consecutivas, tratamos de acercarnos en automóvil, pero en ambas ocasiones, después de avanzar varios kilómetros, la LUZ MALA desapareció misteriosamente. Fue toda una experiencia, pero el fenómeno no tuvo explicación.

Las sierras de Lihué Calef, en el centro sur de La Pampa, se encuentran a unos 220 kilómetros de Santa Rosa, por camino pavimentado. En un faldeo, junto a la ruta nacional 152 se hallan un motel y una estación de servicio anexa del Automóvil Club Argentino (G.A.G.)

# CHANA



# TUERQUITAS

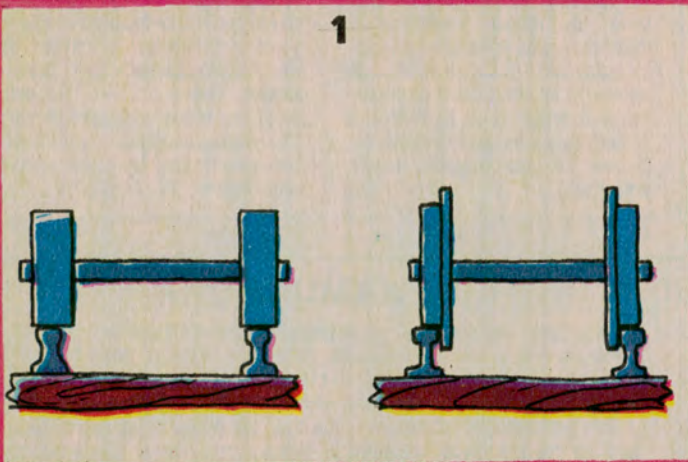
## la sección de los niños

por MARTA ORTIZ

Una breve historia del desarrollo del ferrocarril, en tarjetas para armar y coleccionar.

Pegar esta página sobre cartulina y recortar cada uno de los recuadros numerados. Luego pegar, atrás de cada uno, la leyenda que le corresponda, según su número. Por ejemplo: la tarjeta N° 1 con la leyenda N°1, y así sucesivamente.

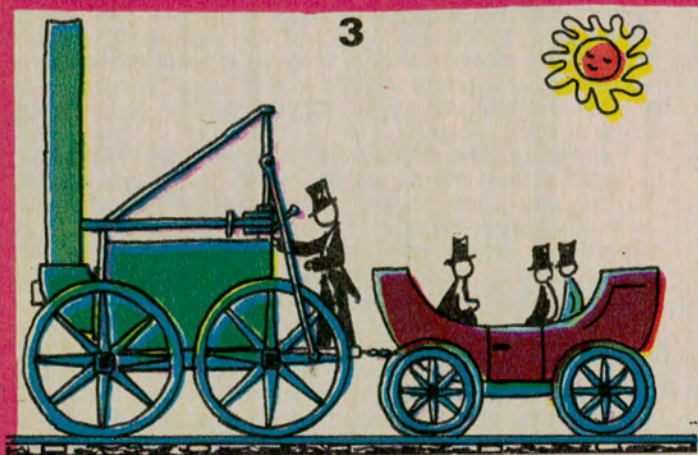
1



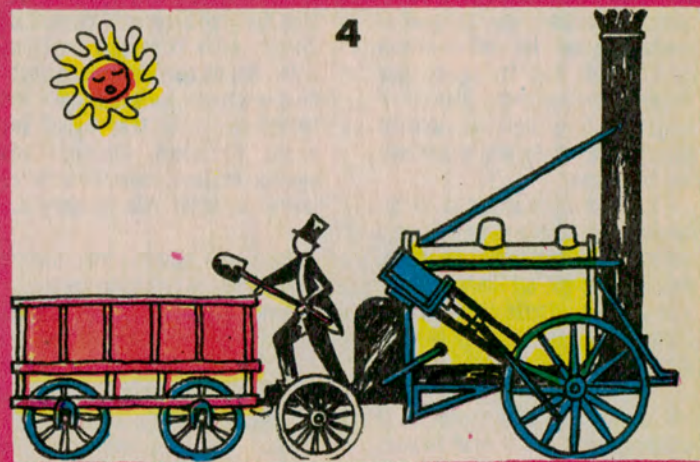
2



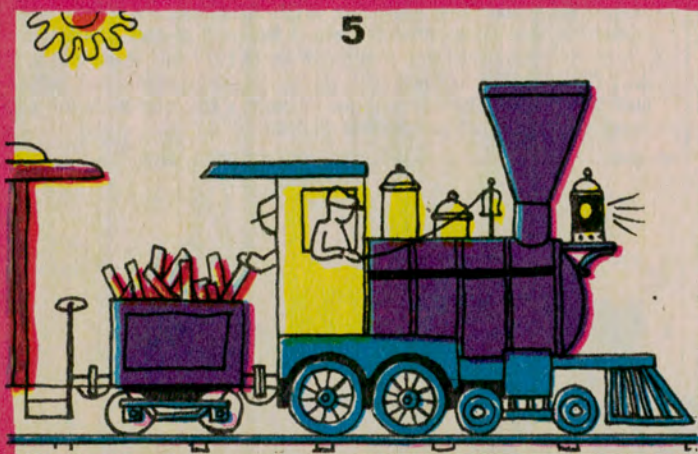
3



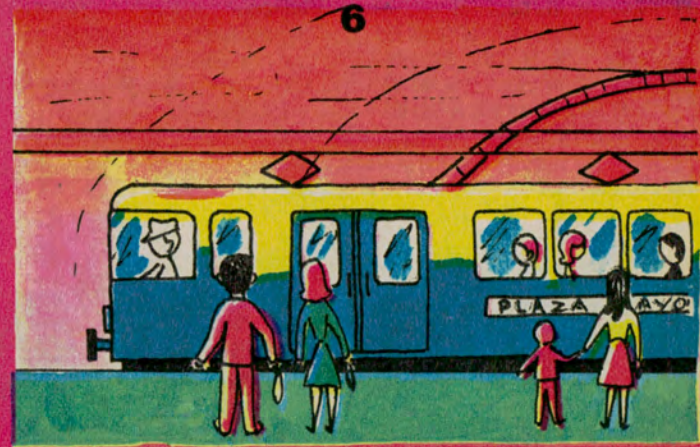
4



5



6





**En esta página están las leyendas correspondientes a las ilustraciones de la evolución de la locomotora; recortarlas y pegarlas cuidando no confundir el orden de las mismas.**

1

—Los rieles o carriles ya se conocían en la Edad Media; se utilizaban para evitar que las ruedas de las vagonetas se atascaran en los túneles de las minas. Primero fueron de madera, luego de metal, pero recién en el siglo XVIII se guarneció las ruedas metálicas con un reborde de acero, por su lado interior, para impedir los descarrilamientos y solucionar el problema de la dirección de las vagonetas.

2

—La locomotora nació en la oscuridad de una mina. Era necesario solucionar el problema del transporte de los vagones, que debían ser empujados por los mineros o tirados por animales. Fue el inglés Trevithik quien, aprovechando el invento de la máquina de vapor, logra asociarla con las ruedas y los rieles construyendo, en el año 1804, el primer ferrocarril capaz de arrastrar las vagonetas cargadas.

3

—Trevithik sacó su locomotora "Catch me who can" (Que me alcance el que pueda) a la luz de la superficie el año 1808. En los terrenos de Euston Square instaló una vía circular por donde debía correr su máquina, rodeó todo con una empalizada y cobró cinco chelines la entrada a quien quiso ver el "transporte sin caballo" y un chelín más por dar una vuelta en la vagoneta que arrastraba la locomotora. A partir de entonces no se detuvo el progreso del "camino del hierro".

4

—En Inglaterra, en el año 1829, se organizó un concurso con un premio de 500 libras para la locomotora que arrastrara 20 toneladas de mercadería a la velocidad de 16 km en un trayecto que no alcanzaba a dos millas. Cinco máquinas se inscribieron, pero la ganadora indiscutida fue la "Rocket" de Jorge Stephenson, un obrero inglés que, enamorado de la máquina de vapor, trabajó en ella y la perfeccionó, convirtiendo el invento del ferrocarril en una sensacional conquista del mundo.

5

—El éxito de las locomotoras, en Inglaterra, hizo que en las líneas férreas ya instaladas se cambiase el tiro de los caballos por estas máquinas, y a mediados del siglo XIX ya el ferrocarril corría por Europa continental y por las Américas con toda clase de perfeccionamientos: túneles, puentes, vías dobles, señales, estaciones, etc.

6

—El progreso hizo necesario cambiar la máquina de vapor por la energía eléctrica y pensar en los servicios subterráneos, para evitar los problemas de las urbes demasiado pobladas. En la Argentina el primer tramo de ferrocarril se inauguró el 30 de agosto de 1857 y se extendió desde "El Parque" (hoy teatro Colón) hasta la estación "Floresta" del pueblo San José de Flores. La construcción de la primera línea subterránea se inauguró el 14 de septiembre de 1911, siendo su recorrido desde Plaza de Mayo a Caballito.



# CONOZCA SU AUTOMÓVIL

## TAREAS DE MANTENIMIENTO

### FRENOS

Verificar el nivel del líquido de frenos en el depósito de la bomba. El líquido que se utilice debe ser de primera calidad y no se deben mezclar diferentes marcas.

### AMORTIGUADORES

Verificar que no haya pérdidas de líquido.

### ESCAPE

Controlar que las abrazaderas estén en buen estado y que el caño no haya sido corroído por el óxido.

### SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Si el motor del automóvil no estuviera provisto de un sistema de enfriamiento eficaz, los metales con los que está construido se fundirían a causa de las altas temperaturas que se desarrollan en su interior durante el proceso de combustión de la mezcla.

El procedimiento generalmente empleado es el de enfriamiento por agua (Fig. 97). La culata (C), válvulas (V) y cilindros (G), están rodeados por una envoltura hueca, llena de agua.

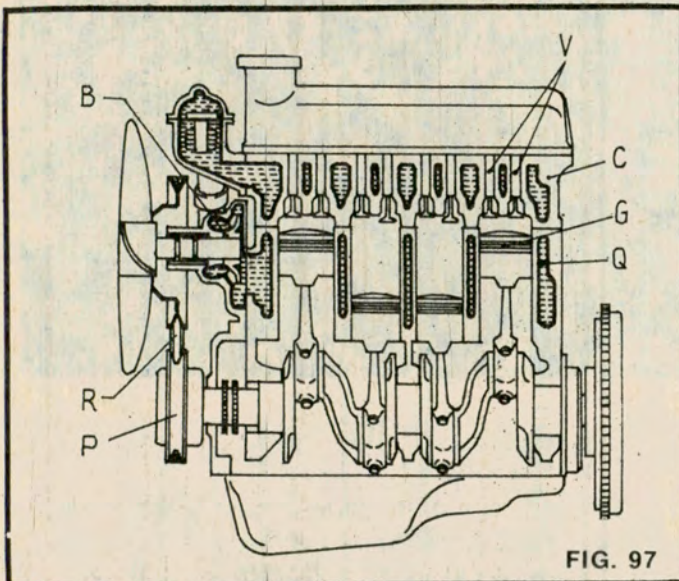


FIG. 97

El agua se enfría en el radiador por la acción de una corriente de aire, pasa por las cámaras de los cilindros y vuelve otra vez al radiador para recomenzar el proceso.

La circulación de agua es mantenida mediante una bomba (B) intercalada en el circuito e impulsada generalmente por una correa (R), accionada desde la polea conductora (P) montada en el extremo exterior del cigüeñal.

*Evitando las velocidades muy altas y muy bajas, ahorrará nafta.*

### BOMBA DE AGUA

La bomba de agua generalmente más usada (Fig. 98) está compuesta por un plato con paletas (L); el agua llega por el tubo (I) a la parte central de la bomba; las paletas al girar impulsan con fuerza el agua hacia afuera, obligándola a pasar a las camisas del bloque de cilindros (Q) (Fig. 97).

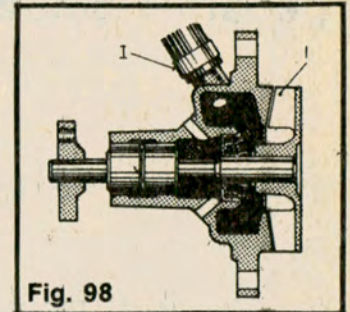


Fig. 98

### EL RADIADOR

El radiador es el elemento donde se produce el enfriamiento del agua calentada en el bloque del motor. El agua circula dentro de los tubos rodeados y sujetos por aletas (Fig. 99). El calor del agua se irradia rápidamente por el metal de los tubos y aletas, pasando de allí al aire que circula entre unos y otros. En la parte inferior del radiador, la temperatura del agua es más baja que en la parte superior.

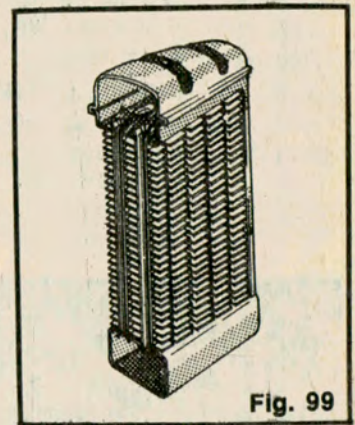


Fig. 99

### EL VENTILADOR

La función del ventilador es activar la corriente de aire que pasa a través del radiador durante la marcha del vehículo y sobre todo cuando está detenido con el motor en funcionamiento.

El agua no debe calentarse demasiado ni tampoco estar muy fría. Para que el motor trabaje en óptimas condiciones, el agua debe mantenerse alrededor de los 90° C.

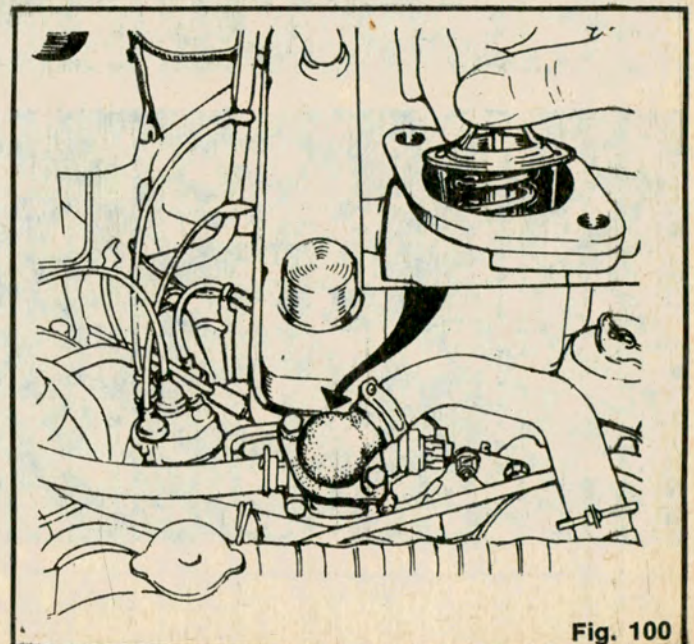


Fig. 100



## SISTEMA DE ENFRIAMIENTO DEL MOTOR

### EL TERMOSTATO

El termostato está ubicado entre la tapa del cilindro y la parte superior del radiador (Fig. 100).

Cuando se pone en marcha el motor, el agua del sistema de enfriamiento se encuentra a temperatura ambiente y el termostato permanece cerrado. En esta forma el agua circula por el motor calentándose rápidamente y disminuyendo el tiempo durante el cual el motor trabaja en frío, perjudicándose. Cuando la temperatura del agua es la correcta para el funcionamiento del motor, el termostato se abre y el agua comienza a circular por el radiador y a enfriarse en el grado necesario.

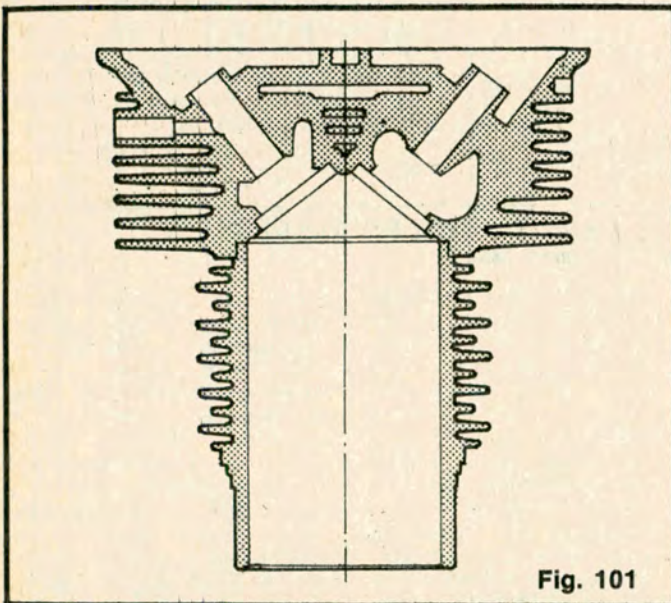
### LA TAPA DEL RADIADOR

La tapa del radiador cierra herméticamente el sistema no permitiendo que el agua llegue a hervir aun pasando los 100° C y evitando su evaporación.

Deben tomarse precauciones al retirar la tapa con el motor caliente o en funcionamiento para no quemarse con el vapor de agua.

### ENFRIAMIENTO INDIRECTO

Algunos automóviles utilizan este tipo de enfriamiento (Fig. 101), también aplicado en los motores de motocicletas. La corriente de aire, intensificada por el vehículo en marcha, enfría al cilindro provisto de aletas que aumentan su superficie de enfriamiento.



### CALENTAMIENTO NORMAL DEL MOTOR

Los motores de combustión interna alcanzan su mejor funcionamiento dentro de determinadas temperaturas, consideradas óptimas.

El sistema de enfriamiento es el encargado de mantener la temperatura a un nivel constante, ya sea mediante la acción refrigerante del agua o del aire.

Generalmente se cree que el calentamiento del motor es perjudicial para su duración. Es así si el calentamiento es excesivo; pero no es menos perjudicial que el motor marche "en frío", es decir, sin haber alcanzado su temperatura normal de funcionamiento. Esta es la razón por la que se desgastan más los motores de automóviles que efectúan recorridos cortos, como los de los repartidores, por ejemplo, que los motores de taxímetros o colectivos que permanecen largo tiempo en marcha, a una temperatura correcta.

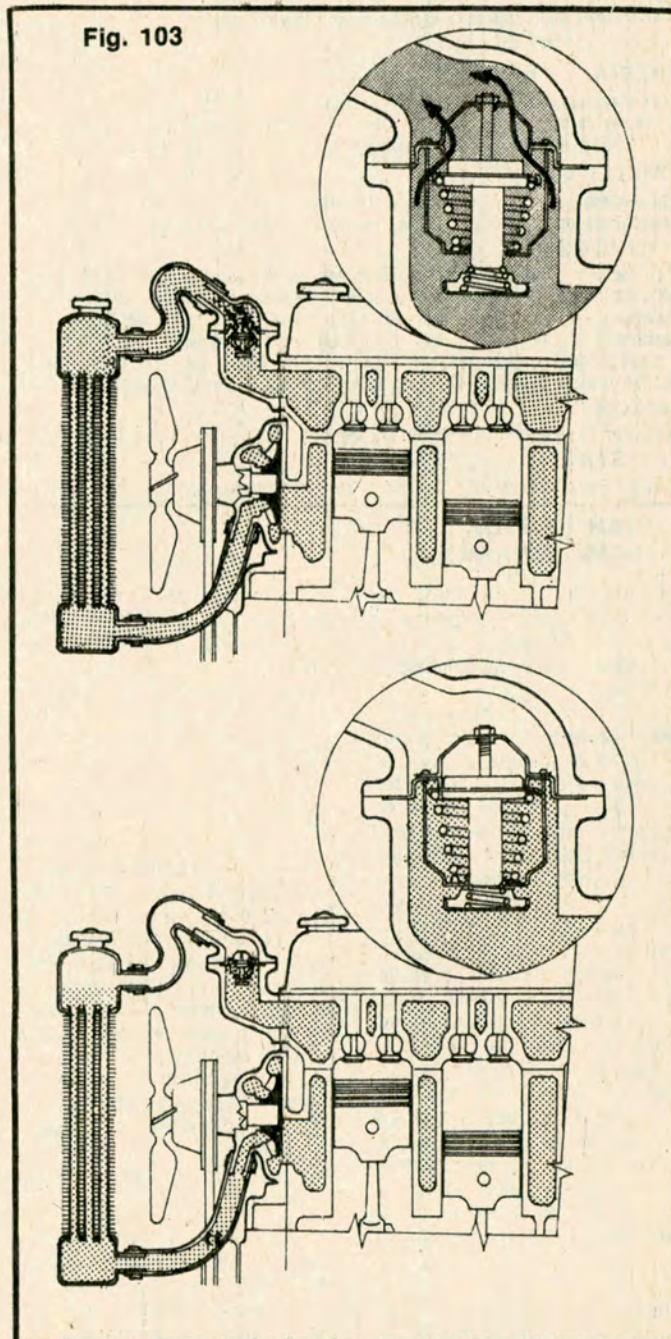
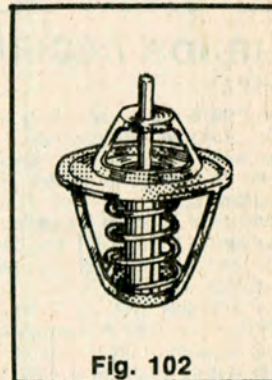
Si el motor funciona "en frío", los lubricantes no alcanzan el grado de fluidez necesaria para evitar el desgaste que el frotamiento produce en pistones, aros, válvulas y bielas.

Para mantener invariable, tanto en invierno como en verano, la temperatura del motor se ha ideado un dispositivo que

interrumpe la circulación del agua desde el motor al radiador cuando la temperatura no ha llegado a ser la óptima requerida.

Este dispositivo es el termostato (Fig. 102).

El termostato consiste en una válvula que, cuando se pone en marcha el motor y el agua para el enfriamiento se encuentra a temperatura ambiente, permanece cerrada impidiendo el paso del agua del bloque de cilindros al radiador. Por esta razón el agua se calienta rápidamente y disminuye el tiempo en que el motor trabaja frío. Cuando la temperatura del agua alcanza 90° C, la válvula se abre permitiendo su paso hacia el radiador, donde se enfría (Fig. 103).



Este material ha sido producido por TELESUELA TECNICA. Director: Francisco Pavón; Profesores: César J. Angeletti, Joaquín Giannuzzi, Olga Itrat y Alberto H. Pozzo. Consultas: Telesuela Técnica, San Juan 250, Capital. Tel.: 30-0973.



# Letra nueva

## LIBROS RECIBIDOS

### ENSAYO

**Recuerdos de treinta años.** por José Zapiola, Francisco de Aguirre S.A. 334 págs., 1974.  
**Días oscuros en Chile.** por Maurice Herve, Francisco de Aguirre S.A., 268 págs., 1974.  
**Para leer a Neruda.** por Hugo Montes, Francisco de Aguirre S.A., 166 págs., 1974.  
**Temas de psicología especulativa.** por Nehemiah Jordán, Troquel, 334 págs., 1974.  
**La Difunta Correa.** por Agustín Pérez Pardella, Plus Ultra, 206 págs., 1975.  
**Transición al socialismo y experiencia chilena.** por Vuskovic y otros, Rodolfo Alonso Editor, 332 págs., 1974.  
**Periodismo y Literatura (1).** por José Acosta Montoro, Ediciones Guadarrama, 317 págs., 1973.  
**Periodismo y Literatura (2).** por José Acosta Montoro, Ediciones Guadarrama, 311 págs., 1973.  
**La estética anarquista.** por André Reszler, Fondo de Cultura Económica, 138 págs., 1974.  
**La próxima generación.** por Donald N. Michael, Fondo de Cultura Económica, 210 págs., 1974.  
**Minoridad: una experiencia argentina.** por María Isaura Canals, Losada S.A., 224 págs., 1975.  
**Quién fue quién en Dolores.** por José Fernando Selva, sin mención de editorial, 185 págs., 1975.  
**El proceso de integración en América Latina en 1973.** BID/INTAL, 281 págs., 1974.  
**Lotería Nacional.** por Oscar Horacio Elía y Publio Tomás Pardo, Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos, 329 págs., 1974.  
**La intervención del Estado en la explotación del juego por apuestas.** por Oscar Horacio Elía, Lotería de Beneficencia Nacional y Casinos, 93 págs., 1974.

### POESIA

**Rimas y poemas.** por Gustavo Adolfo Bécquer, Francisco de Aguirre S.A., 121 págs., 1974.  
**Los puntos de contacto.** por Carlos Latorre, Rodolfo Alonso Editor, 54 págs., 1974.  
**Pasar la vida.** por Raúl Aráoz Anzoátegui, Limache, 71 págs., 1974.

### NARRATIVA

**Conejitos con hijitos.** por Marta Mercader, Plus Ultra, 68 págs., 1975.  
**Memorias de un cineasta.** por Dziga Vertov, Labor S.A., 314 págs., 1974.

### TECNICOS

**Organización y didáctica de la Escuela Industrial.** por G. Harold Silvius y Ralph C. Bohn, Troquel, 460 págs., 1974.  
**Fallas de tránsito.** por J. C. Bavasso Roffo, Depalma, 171 págs., 1975.  
**Mecánica I.** por W. Shockley-W.A. Gong, Labor S.A., 178 págs., 1973.  
**Mecánica II.** por W. Shockley-W.A. Gong, Labor S.A., 134 págs., 1974.  
**Técnicas de análisis financiero.** por Erich A. Helfert, Labor S.A., 255 págs., 1973.  
**XIV Concurso de trabajos sobre temas viales.** por autores varios, Direc. de Vial de la Prov. de Bs. As., 237 págs., 1972.

### VIARIOS

**Libro práctico de lectura de 4° grado.** por María H. Lacau y Ione María Artigas de Sierra, Plus Ultra, 152 págs., 1975.

### REVISTAS

**Estudios Internacionales** (N° 25,26,27 y 28), por autores varios, Francisco de Aguirre S.A., 1974.

## "LA DIFUNTA CORREA"

por Agustín Pérez Pardella

La obra de Agustín Pérez Pardella "La Difunta Correa" (editorial Plus Ultra, 201 páginas), constituye un esfuerzo de reconstrucción novelada del destino de Deolinda Correa, personaje que ha cobrado legendaria realidad en nuestro país. Hija de Pedro Correa, mujer de Baudilio Bustos y protagonista —más valiera decir agonista—, de sucesos históricos acaecidos en la zona cuyana, ha sido retratada por la experta pluma de Pérez Pardella, con singular eficacia.

La obra es historia viva. Sin embargo, y como para que el lector sitúe la acción en tiempos de leyenda y no de historia, no aparecen en la obra circunstancias expresas de tiempo. No hay cronología. Los hechos ocurren en la época del fraile José Félix Aldao, con eso basta. Desfilan figuras de nuestro pasado histórico, pero sólo deben ser consideradas como estructurales puntos de referencia, del personaje legendario. La obra adolece, tal vez, de un tratamiento excesivamente "literario", pero ofrece vías verosímiles y bellas para la mejor comprensión y conocimiento de "La Difunta Correa", personaje pleno de humanidad y simpatía.

Sin duda constituye un acierto del autor haber omitido las formas lugareñas del lenguaje. Los típicos "modismos" del hombre de la campaña —que sólo se justifican en muy contadas ocasiones, es necesario decirlo— hubieran distraído y tal vez alejado la atención del lector del verdadero propósito con que fue escrita esta obra.

## "PASAR LA VIDA".

por Raúl Aráoz Anzoátegui.

El poeta Raúl Aráoz Anzoátegui ha publicado un libro sorprendente y hermoso: "Pasar la vida".

El aserto exige una inmediata justificación.

En tal intento, lo primero que corresponde destacar es la condición de salteño de su autor, es decir, de coterráneo y coetáneo de una brillante generación de escritores que, a la sombra de ese gran árbol de humanidad que fue don Juan Carlos Dávalos, creció en aquella lejana y hermosa provincia argentina: Salta.

Los poetas de la generación a que nos estamos refiriendo, exaltados cantores de las excelencias de su tierra natal casi todos, no han podido o no han querido alejarse demasiado —espiritualmente claro está—, del ámbito original. Con la excepción de Santiago Sylvester y de Jacobo Regen, cuya diversa formación cultural les permitió trascender lo comarcano, han cultivado y cultivan la "Salteñidad". Son felices en su aire, en sus sabidos lugares, en su cielo.

El libro de Aráoz Anzoátegui es sorprendente —ante todo—, porque es fruto de una actitud distinta frente al arte: la de un alma abierta a lo universal a través de un tema del que podía pensarse que "ya se ha dicho todo": el amor.

30 autoclub

La calidad de "Pasar la vida", trasciende del clima espiritual que vive su autor, solicitado por algo más esencial y profundo que la mera referencia a los elementos antonomásticamente característicos de la zona: el monte, los animales, la montaña, el clima, o las apelaciones a modos y modismos típicos.

Y —para concluir con la justificación—, es hermoso, indudablemente, por la segura y sutil delicadeza con que ha ahondado y decantado su lirismo y su idioma.

La expresión de Raúl Aráoz Anzoátegui en "Pasar la vida", está a la altura de las más altas voces de la poesía argentina actual. Cuando fragmentos del amor lo sacuden "invisibles o casi transparentes", el poeta transfigura la realidad, crea el recuerdo, lo sitúa en palabras y se recrea en él, logra instantes de admirable y poética intensidad.

Expresarle no constituye solamente un acto de justicia, sino también un motivo de alegría, porque nada puede conmovir más a un lector que tener en sus manos la obra de un poeta verdadero, es decir, cuando "escucha con los ojos", no una voz coral, sino la voz de un auténtico creador.

## "QUIEN FUE QUIEN EN DOLORES"

por José Fernando Selva.

Acaba de aparecer en una edición de 187 páginas, la obra "Quién fue quién en Dolores", del señor José Fernando Selva.

Es una continuación de "Dolores, sus hijos dilectos, sus varones ilustres, sus vecinos destacados", que el autor publicó en 1967, al cumplirse el sesquicentenario de la fundación de su ciudad natal.

Prosigue así el señor Selva una labor encomiable no sólo por cuanto significa como búsqueda e investigación del pasado del solar

nativo, sino por la actitud sentimental con que ha sido encarada.

La obra permitirá informarse debidamente de la existencia de vidas dolorenses pródigas en esfuerzos fecundos, inspiradas en un acendrado patriotismo.

Completa la labor histórica del autor una "Miscelánea de fe y amor", de la señorita Edelweis Ferrera Borjas, quien, generosamente, hizo posible la aparición de esta obra altamente elogiada por su intención y por su realización.

## "FALTAS DE TRANSITO"

por J.C. Bavasso Roffo.

Esta obra constituye una guía práctica para el estudio de las distintas características de los juicios por contravenciones a las leyes de tránsito.

La primera parte está destinada a "indicar el procedimiento a seguir ante el Tribunal Municipal de Faltas, las penas, la reincidencia, la condena en suspenso y las modalidades de este juicio".

La segunda considera las infracciones de tránsito, siguiendo el orden de la codificación policial.

En el prólogo de su obra, dice el autor: "El objeto de este trabajo no es la defensa ni la crítica de la institución, sí sólo su divulgación, aunque sin dejar de señalar los posibles reparos que la legislación comparada y la experiencia propia o ajena, indiquen".

Enriquece su contenido la inclusión de las últimas ordenanzas sobre tránsito y un índice alfabético que facilita el aprovechamiento del material reunido en este útil y excelente libro.



# El Fallecimiento del Doctor Manuel Goldstraj



Este hecho infortunado toca de cerca a la revista AUTOCLUB, a la cual dedicó sus mejores esfuerzos durante más de una década, y cuya Jefatura de Redacción desempeñó hasta muy poco antes de su deceso

Una personalidad múltiple, que descolló en todos los ámbitos en que actuó por natural gravitación de sus dotes de inteligencia, cultura y sentido de responsabilidad, ha desaparecido con la muerte del doctor Manuel Goldstraj, ocurrida repentinamente en esta capital el 10 de mayo pasado.

Pierde con ello la revista AUTOCLUB a su Jefe de Redacción y al virtual ejecutor de las ideas y directivas que el Presidente del A.C.A. quiso imprimir, desde que lo fundara en 1961, al órgano periodístico de la Institución.

En el ejercicio de esa función el doctor Goldstraj realizó una labor que mereció en reiteradas ocasiones el reconocimiento público de la masa societaria, de las autoridades de la Entidad y de instituciones de relevancia en nuestro medio, como el Premio "A la mejor Publicación año 1963-1964", otorgado a AUTOCLUB por la Asociación de la Prensa Técnica Argentina, y el

diploma de honor por "la labor realizada en favor de la confraternidad humana", con que la Revista fue distinguida por la Asociación Casa Argentina en Israel, Tierra Santa, entre otros.

Objetivamente considerada, la desaparición de una figura intelectual de relieve es siempre lamentable. Pero lo es más aún, o afecta de modo más flagrante cuando, como en este caso, con esa figura se han compartido durante muchos años —todos los que tiene de existencia la revista AUTOCLUB— los ideales, las inquietudes, los anhelos, los triunfos y los reveses con que está tejida la trama de toda empresa humana.

El doctor Manuel Goldstraj poseía las cualidades necesarias para interpretar las líneas de pensamiento y de política institucional sobre las que debía marchar la revista y le dio el enfoque, el nivel y el estilo que se consideraron en su momento más adecuados y convenientes.

Además, enriqueció el material de lectura de la publicación con notas agudas, inteligentes y amenas sobre distintos lugares de nuestro país, de la América latina y de Europa, que visitó en reiteradas ocasiones. En ellas captó lúcida-mente diversos aspectos de la realidad geográfica o terrestre de aquéllos, pero sobre todo estudió con morosa delectación a las gentes de esos lugares, cuyas costumbres consideraba con sincera simpatía y cuyos propósitos y posibilidades futuras descubría con perspicacia.

Su laboriosidad, hecha con esfuerzos y esperanzas; su apasionada dedicación a los superiores intereses del país y de la Institución eran constantes, como era inalterable su trato afable, cordial, con un dejo de ternura que no podía ocultar, pero que no aminoraba la firmeza de sus determinaciones ni la seguridad de sus juicios.

Nacido en Entre Ríos, el 27 de marzo de 1900, se graduó de ba-

chiller con medalla de oro en el histórico colegio de Concepción del Uruguay, fundado por Urquiza. En 1923 obtuvo el diploma de médico en la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires, y en 1930, llevado por una vocación auténtica, se graduó de abogado en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la misma Universidad.

Fue médico agregado en el hospital Alvear de esta capital y ejerció la dirección del Hospital de Chivilcoy; en su carácter de abogado se desempeñó como representante de la provincia de Córdoba ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación desde 1935 hasta 1941 y más tarde como miembro de la Comisión Investigadora de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires y asesor del Ministro de Obras Públicas del gobierno bonaerense en 1956.

Afiliado desde su juventud a la Unión Cívica Radical, fue precandidato a diputado nacional por esa agrupación política en 1938, 1940 y 1946.

Pero la actividad en que más decollaron las virtudes del doctor Goldstraj como hombre ampliamente dotado para la función pública, fue la de secretario político del ex Presidente de la Nación, doctor Marcelo T. de Alvear, a quien acompañó durante diez años mientras desempeñaba la Primera Magistratura del país y como titular de la Unión Cívica Radical.

Fruto de sus preocupaciones políticas, del manejo de la cosa pública y del trato con ciudadanos de todos los niveles y matices fue su libro "Años y Errores", editado en 1957, obra que ofrece una visión reflexiva y madura de la realidad social y política del país, muy distinta de aquella —entre combativa y optimista— de su libro "El camino del exilio", aparecido en 1935; publicó, además, muchísimos artículos, notas y ensayos en diversas épocas y sobre temas muy variados en "Crítica", "Argentina Libre", "El Hogar", "Atlántida" y otros difundidos órganos periodísticos locales.

Deja inédita la novela "Las siete vidas de Jeremías Galkind".

El doctor Manuel Goldstraj se desempeñó como secretario general y delegado ejecutivo de la Dirección de la Revista AUTOCLUB desde 1961 hasta el 31 de diciembre de 1968 y desde esta fecha hasta el 15 de abril pasado, en que se retiró para acogerse a los beneficios de la jubilación, como Jefe de Redacción y Delegado Ejecutivo de la Dirección.



# QUEDARON INTEGRADOS LOS

Realizados en un marco de perfecto orden, los comicios para la renovación parcial de autoridades pusieron de relieve el alto grado de integración de los socios a la vida institucional



La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en uso de atribuciones que le son propias, convocó a comicios ordinarios para el 28 de abril pasado, con el objeto de renovar parcialmente sus cuerpos directivos.

La convocatoria se efectuó para elegir, de acuerdo con los artículos 22°, 23°, 24° y 25° del Estatuto Social, 55 (cincuenta y cinco) Delegados Titulares, por renovación por 4 (cuatro) años; 7 (siete) Delegados Titulares por incorporación de socios al padrón, y 21 (veintiuno) Delegados Suplentes por renovación por el término de 4 (cuatro) años. La convocatoria también establecía que "entre los siete Delegados Titulares, se practicará por el cuerpo al que se incorporan, el sorteo correspondiente, para determinar los 3 (tres) elegidos a quienes corresponde el mandato por 4 (cuatro) años y los 4 (cuatro) elegidos a quienes corresponde mandato por 2 (dos) años".

Conforme a los artículos 34°, 35°, 36°, y 37° del Estatuto Social, se convocó también para elegir 1 (uno) Presidente; 1 (uno) Vicepresidente Segundo; 8 (ocho) Vocales Titulares y 4 (cuatro) Vocales Suplentes, por renovación, por 4 (cuatro) años para la Comisión Directiva, y, para la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, de acuerdo con el artículo 55° del Estatuto Social, 5 (cinco) Miembros Titulares y 3 (tres) Miembros Suplentes, por el término de 2 (dos) años.

Asimismo, se dejó constancia de

La organización del comicio, que mereció múltiples expresiones de elogio, y el alto número de votantes caracterizaron el acto. Los grabados muestran (a la izquierda) una vista general durante su realización, el 28 de abril pasado. A la derecha, dos asociados en momentos en que se retiran del "cuarto oscuro" después de haber emitido su voto.

## ESCRUTINIO DEFINITIVO

El escrutinio definitivo de las elecciones para renovación parcial de autoridades del Automóvil Club Argentino arrojó los siguientes resultados:

	Lista N° 1	Lista N° 2	En blanco	Anulados	Total
Capital Federal	16.818	13.048	15	22	29.903
Prov. Buenos Aires	12.912	12.110	10	29	25.061
Catamarca	109	43	—	—	152
Córdoba	1.184	849	2	2	2.037
Corrientes	281	159	1	—	441
Chaco	139	155	—	—	294
Chubut	178	180	1	—	359
Entre Ríos	870	682	1	—	1.553
Jujuy	182	153	—	—	335
La Pampa	295	117	—	1	413
La Rioja	58	61	—	—	119
Mendoza	1.174	520	—	1	1.695
Misiones	470	160	2	1	633
Neuquén	193	204	—	—	397
Río Negro	237	315	1	2	555
Salta	278	132	—	—	410
San Juan	427	279	—	—	706
San Luis	246	143	—	—	389
Santa Fe	1.595	1.392	4	1	2.992
Santiago del Estero	150	170	—	—	320
Tucumán	436	634	1	2	1.073
Totales	38.232	31.506	38	61	69.837



# CUERPOS DIRECTIVOS DEL A.C.A.



que todos los cargos electivos tienen carácter honorífico.

## IMPORTANTES REFORMAS

Por primera vez en la historia de la Entidad, las elecciones se cumplieron de acuerdo con importantes reformas introducidas en el Reglamento Electoral, oportunamente aprobadas por la Asamblea de Delegados y refrendadas por la Inspección General de Personas Jurídicas.

Dichas modificaciones permitieron que los socios del interior del país —que anteriormente votaban por correspondencia— emitieran el sufragio en el local más próximo a su domicilio, para lo cual contaron con mesas en cantidad proporcional al número de electores que hubiera en la zona respectiva. Los locales habilitados ascendieron a 11 en la Capital Federal, 16 en el Gran Buenos Aires y 58 en el resto del territorio nacional.

Las mencionadas innovaciones respondieron a la inquietud de la Comisión Directiva de la Entidad en el sentido de facilitar al máximo posible la expresión de la voluntad societaria.

## EL RESULTADO ELECTORAL

Tal como lo informamos en nuestra edición anterior, una vez cumplidos los diversos pasos estatutarios quedaron oficializadas dos nóminas de candidatos. Por una

## COMISION DIRECTIVA

*Fotografía obtenida durante la reunión constitutiva de la nueva Comisión Directiva. En la oportunidad, el presidente de la Institución, doctor César C. Carman, dio la bienvenida a los integrantes del Cuerpo recién incorporados, a quienes auguró el mejor de los éxitos en su gestión.*

parte, la **Agrupación Lista Blanca**, la **Agrupación Juventud - Lista Celeste** y la **Agrupación Lista Azul** presentaron una nómina conjunta, que participó del comicio con el N° 1. Por otra, la **Agrupación Recuperación Institucional - Lista Naranja** y la **Agrupación Apertura Institucional - Lista Gris**, también presentaron nómina única que participó con el N° 2.

Como resultado de la elección —cuyas cifras damos en recuadro por separado— correspondió la mayoría a la Lista N° 1, y la minoría a la Lista N° 2.

Por tanto, incorporáronse a los cuerpos directivos de la Entidad, en representación de la mayoría, un (1) Presidente; un (1) Vicepresidente 2°; (6) seis Vocales Titulares de Comisión Directiva y (3) tres Vocales Suplentes; (4) cuatro Miembros Titulares de Comisión Fiscalizadora de Cuentas y (2) dos Miembros Suplentes; (42) cuarenta y dos Delegados Titulares a Asamblea y (13) trece Delegados Suplentes. En representación de la minoría (2) dos Vocales de Comisión Directiva Titulares; (1) un Vocal Suplente; (1) un

Vocal Titular de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y (1) un Vocal Suplente; (20) veinte Delegados Titulares a Asamblea y (7) siete Delegados Suplentes.

Cumplidos todos los requisitos establecidos por el Estatuto de la Institución, los cuerpos directivos de la Entidad quedaron constituidos en la forma como se indica en la página 7 de esta edición.

## CORRECCION Y ORDEN

El número de votantes resultó excepcional con relación a elecciones anteriores, lo que puso de manifiesto el creciente grado de integración, por parte de los asociados, a la vida institucional. Es destacable, asimismo, el orden y la organización que privaron durante la jornada del comicio en los locales habilitados en todo el territorio nacional. En este sentido, el actual presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, emitió la siguiente declaración inmediatamente después de cerrado el acto eleccionario:

“Cualquiera resulte ser el veredicto de mis consocios en esta renovación parcial de autoridades del Automóvil Club Argentino, deseo destacar ante los afiliados y ante el país todo, lo siguiente:

“La gran afluencia de votantes ha puesto de manifiesto el alto grado de responsabilidad de nuestros consocios y su acendrado espíritu de solidaridad para con nuestro Club. Las elecciones se han desarrollado en todo el territorio nacional disciplinadamente, sin alteraciones ni denuncias. Esto constituye un ejemplo de madurez societaria que enorgullece justificadamente a todos los miembros del ACA en particular y a los argentinos en general.

“También me satisface hondamente destacar la excelente organización del comicio, que permitió agilizar al máximo las averiguaciones previas de los socios sobre empadronamiento, locales y mesas de sufragio, así como también la emisión del voto. Por todo ello hago llegar mis calurosas felicitaciones a la Junta Electoral, autora de tan exitosa planificación, y a todos quienes de un modo u otro, desde las funciones de más alta responsabilidad hasta aquellas que fueron auxiliares pero también indispensables, han contribuido a realizar esta ejemplar expresión democrática, en la que siempre habrán triunfado el Automóvil Club Argentino y el país.”

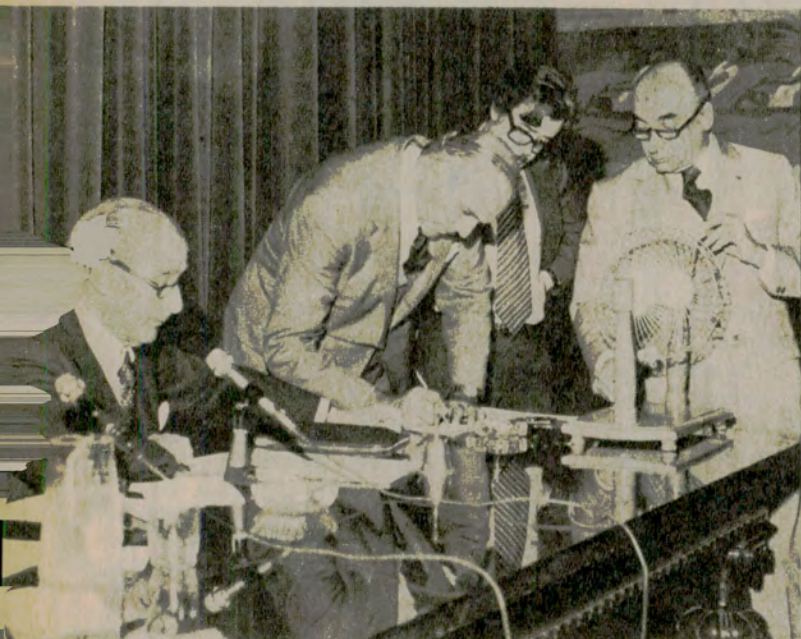




## COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Reunión constitutiva de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas. En primera fila, sentados, aparecen de izquierda a derecha: el doctor Ramón Carlos Jueguen, vocal titular; el presidente de la institución, doctor César C. Carman; el doctor Horacio Frías Pasman, presidente de la referida comisión, y el señor Jorge A. Isely, secretario. De pie: doctor Héctor J. Parma, auditor del Club; señor Luis Atilio Ballerini, vocal suplente; vicecomodoro Juan Antonio Benvenuto, vocal suplente; ingeniero Bartolomé Naón, vicepresidente, señor Enrique Pedro Rossi, vocal suplente.

## ASAMBLEA DE DELEGADOS



Dos aspectos de la sesión constitutiva del Cuerpo. La foto de la izquierda registra el momento en que se realiza el sorteo de mandatos por dos y cuatro años. Aparecen, de izquierda a derecha, el doctor Alejandro Lastra, presidente de la Asamblea; el doctor Ismael Montovio; el doctor Julio César Cataldo y el secretario del Cuerpo, señor Santiaao Artusi.

## TRIBUNAL DE HONOR

Sesión constitutiva del Tribunal de Honor de la Entidad. De izquierda a derecha: Almirante Manuel Leone; doctor José Canasi (presidente); brigadier Hugo Martínez Zuviria; el titular del ACA, doctor César C. Carman; doctor Rafael Demaría; doctor Roberto López Novillo y a general de división Eduardo Uriburu.



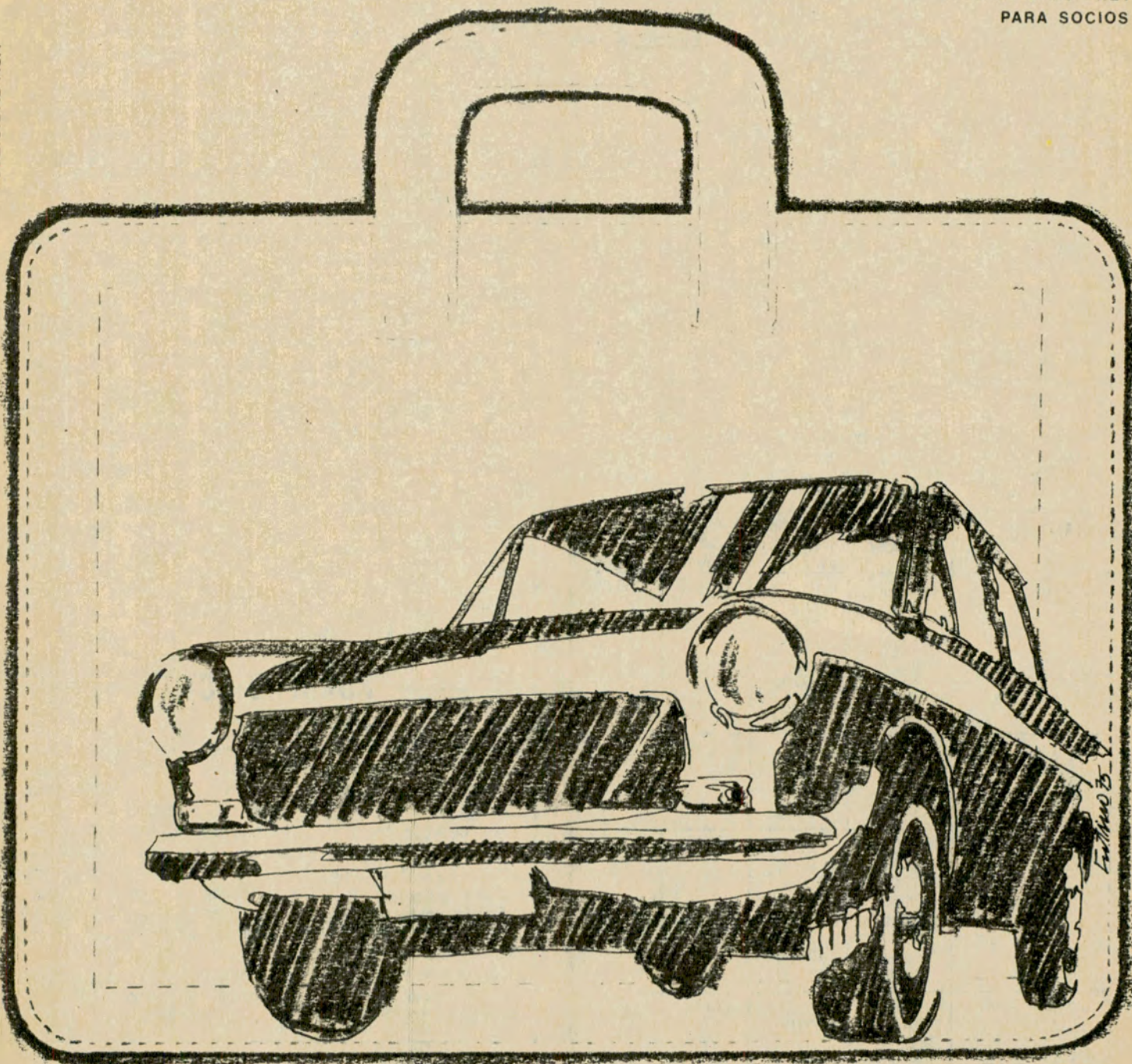


# El automotor es parte importante de su patrimonio



SERVICIO DE PREVISION  
PARA SOCIOS

PUBLICIDAD ACA



## **POR ESO, DESDE LAS 12 HS. DEL 1º DE JULIO SE ACTUALIZARON AUTOMATICAMENTE LOS CAPITALS ASEGURADOS**

LOS ASOCIADOS CON SEGURO EN LAS POLIZAS 1 Y 2 RECIBIRAN POR CORREO LA INFORMACION SOBRE EL CAPITAL INCREMENTADO Y LA DIFERENCIA DE PRIMA A ABONAR POR EL RESTO DE LA ANUALIDAD.

CONSECUENTEMENTE, SIN MOLESTIA PERSONAL ALGUNA, SU AUTOMOTOR ESTARA PROTEGIDO A VALORES ACTUALES.



# NUEVA ESCALA DE CUOTAS SOCIALES

El cuadro anexo informa sobre las cuotas sociales que rigen a partir del 1° de agosto de 1975. Ellas fueron aprobadas oportunamente por la Asamblea de Delegados, que también trató el reajuste presupuestario para el presente ejercicio.

Los incrementos operados responden, lógicamente, a la necesidad de mantener el nivel de eficiencia de las prestaciones sêrviciales, dentro de un indispensable paralelismo con la realidad del ambiente económico en que la Institución desenvuelve sus actividades. No obstante, cabe señalar que dichos aumentos oscilan en un promedio aproximado del 200 % para las diversas categorías de asociados, porcentaje que adquiere su significación real si se lo compara con el de otros servicios o productos. A título meramente ejemplificativo, damos a continuación algunos incrementos de precios registrados durante los últimos meses:

Camión Ford F-350 Diesel	223,3 %
Nafta	689,5 %
Mano de obra en talleres de mecánica del automóvil	733,3 %
Lavado de carrocería de auto mediano	550 %
Engrase de auto mediano	250 %
Correspondencia simple	400 %
Correspondencia certificada	462,5 %
Diarios	700 %

También cabe formular una reflexión sobre las pautas consideradas en entidades similares a la nuestra, tanto de Europa como de Estados Unidos, para determinar el importe de la cuota social: en general, ésta equivale al precio de 20 litros de nafta. En el caso de nuestro Club la cuota social es inferior en un 50 % a dicho monto en aquellas categorías que más abonan. Finalmente, el importe de las cuotas sociales de la Entidad se halla muy por debajo del costo mensual de un periódico diariamente adquirido. Y esto también es un tema de reflexión, dadas la complejidad y la cantidad de los servicios especializados del A.C.A. en todo el territorio nacional y los actuales costos operativos. Hace algún tiempo, nos referimos editorialmente a este tema bajo el título: "El precio de la eficiencia". Ahora lo hemos actualizado para una adecuada información de nuestros asociados, que son quienes siempre han posibilitado esa eficiencia con su aporte masivo y solidario al quehacer del Automóvil Club Argentino.

CATEGORIA	Cuota Anterior	Nueva cuota socios al 31/7/75	Cuota para socios que ingresan a partir del 1/8/75	
			Cuota Mensual	Cuota Ingreso
PLENARIOS	38,00	120,00	200,00	200,00
	40,00	120,00		
	42,00	130,00		
	43,00	130,00		
	45,00	150,00		
	48,00	150,00		
	51,00	150,00		
54,00	150,00			
ACTIVOS "A" CAP.	38,00	120,00	160,00	160,00
	40,00	120,00		
	42,00	130,00		
	43,00	130,00		
ACTIVOS "A" INT.	29,00	90,00	110,00	110,00
	31,00	90,00		
	33,00	100,00		
	34,00	100,00		
	37,00	120,00		
	38,00	120,00		
	40,00	120,00		
42,00	120,00			
ACTIVOS "B" INT.	18,00	60,00	55,00	55,00
	19,00	60,00		
	20,00	70,00		
	21,00	70,00		
	23,00	80,00		
	24,00	80,00		
	26,00	80,00		
28,00	80,00			
ADHERENTES	13,00	40,00	55,00	55,00
	14,00	40,00		
	15,00	40,00		
	16,00	40,00		

# EL CICLO "JUEVES TURISTICOS" de 1975

Con el salón de actos colmado por un público atento y entusiasta, se realizó, en el primer piso del local social de la Entidad, la reunión inaugural de la serie denominada "Jueves Turísticos A.C.A." correspondiente a este año.

Ocupó la tribuna el doctor Ernesto F. Malbec, destacado hombre de ciencia argentino, que se ha distinguido también por su amplia obra como publicista y conferencista.

El orador, que fue presentado por el secretario de la Comisión Directiva de la Institución, doctor Luis Petraglia, desarrolló el tema "La vida en las Malvinas".

Antes que se iniciara la disertación se proyectaron films turísticos de la Argentina y en el curso de la conferencia, muchas diapositivas de la zona a que se refirió el doctor Malbec, quien fue muy aplaudido.

En la sesión siguiente, el arquitecto Néstor Echevarría disertó sobre: "México, turismo y cultura". En esta ocasión, el orador fue presentado por el vicepresidente de la Comisión Directiva de la Entidad, señor Federico Lajud. Se encontraban en el estrado, además de los nombrados, la vocal suplente de la Comisión Directiva, señora Sara Pradere de Gayán y el ex secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague.

En la tercera reunión del ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", ocupó la tribuna la Directora de Turismo y Cultura de la Casa de Neuquén en

Buenos Aires, señora Vera Pichel.

La oradora, a quien acompañaban en el estrado el vicepresidente de la Institución y el secretario de la Comisión Directiva, doctor Luis Petraglia, fue presentada por éste con conceptuosas palabras.

La señora Pichel desarrolló el tema: "Neuquén hoy". Su disertación fue ilustrada con proyección de diapositivas y la actuación del conjunto musical de los Hermanos Berdel.

El último acto realizado en junio estuvo a cargo del señor Raúl Mofat, quien habló sobre "Viaje a la Polinesia y a la Isla de Pascua".

El orador fue presentado por el doctor Luis Petraglia.

En julio, el señor Manuel N. Suárez Aboy se refirió a "Aspectos históricos y panorámicos de Tierra del Fuego", luego que se proyectaron films turísticos sobre España.

En esta ocasión el orador fue presentado por el señor Santiago Artusi, secretario de la Asamblea de Delegados del A.C.A.

En el último acto efectuado dentro de esta serie, que se desarrolló con el habitual éxito de público, ocupó la tribuna de la entidad la Directora de la Casa de Mendoza, señora Gloria Guiñazú de Madariaga quien habló sobre el tema: "Mendoza llama todo el año", disertación que fue ilustrada con proyección de diapositivas y films sobre la provincia a que se refirió la señora de Madariaga.

## PROXIMOS ACTOS

En los sucesivos actos de la serie "Jueves Turísticos ACA", se desarrollará el siguiente programa: el jueves 21 de agosto, el doctor Juan León disertará sobre "Encantos de la provincia de Jujuy". Previamente, se proyectarán films turísticos de España.

El 4 de septiembre, luego de una proyección de films documentales de Francia, los señores Hernando Aráoz y Oscar López Lobo, hablarán sobre el tema: "Reseña de la Patagonia" y el jueves 18, el señor Ricardo Weis, relatará su experiencia de "Un viaje en automóvil por Canadá y Estados Unidos". En esta misma sesión se proyectará el film "El mar nos une" (Islas Malvinas), del que es director y productor el señor Alberto Larrán.

Como es tradicional, estos actos se realizarán en el salón del primer piso de la sede central de la Entidad, avenida Libertador 1850 y comenzarán a las 18.30.

## CREDENCIAL FAMILIAR

El 31 de diciembre próximo vencen, indefectiblemente, las credenciales familiares para recreos, campamentos y balnearios de nuestra Entidad.

En consecuencia, se comunica a los interesados que su renovación puede efectuarse a partir del 1° de noviembre venidero, en todas las filiales y estaciones camineras del país.





# Memoria y Balance General Ejercicio N° 70 Año 1974

## DE LA COMISION DIRECTIVA A LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

Honorable Asamblea:

Al culminar un nuevo año en la vida de la Entidad, esta Comisión Directiva cumple en elevar a consideración de la Honorable Asamblea de Delegados, la Memoria del Ejercicio 1974, la que constituye una síntesis de la intensa obra desplegada durante este año por el Automóvil Club Argentino, siempre en beneficio de sus socios y del país.

Esta obra, cuya continuidad ubica al A.C.A. en un lugar destacado en el concierto nacional e internacional, ha seguido afirmando la presencia de la Institución en todos los ámbitos del territorio argentino y ha merecido nuevas y concluyentes pruebas de reconocimiento por parte de sus destinatarios.

Entre esas pruebas, corresponde señalar como la más elocuente, por su valor de estímulo y adhesión, el apoyo recibido de parte de miles y miles de automovilistas que se han sumado al conjunto societario, impulsados por la confianza que siempre inspiran las realizaciones serias y concretas. De este modo, el caudal de socios de la Entidad al finalizar el año 1974 ha superado la cifra de 688.000 adherentes, con 138.810 incorporaciones durante el ejercicio, marcando un crecimiento que indudablemente compromete los mejores esfuerzos por parte de la dirección para mantener y perfeccionar las estructuras serviciales.

Bajo tales premisas, se han proporcionado los mejores medios para acrecentar los niveles de eficiencia de las prestaciones, así como para ampliar la capacidad de las mismas en la medida de lo posible. Por eso en el transcurso de este ejercicio, ha continuado la expansión de la red servicial, aumentándose el número de estaciones de servicio y caminerías, sumándose nuevas unidades para alojamiento y recreación de turistas, agregando vehículos a la flota de auxilio mecánico. También se han intensificado, entre otras, las actividades de cartografía y señalamiento, las de instrucción de conductores y de educación vial, así como la organización de excursiones y el asesoramiento en materia turística, tanto en el orden nacional como internacional.

Toda esta labor se ha visto favorecida, como en años anteriores, por la invalorable colaboración de los organismos e instituciones oficiales, con la cual el A.C.A. ha consolidado su expansión servicial. Entre ellos, vaya nuestro reconocimiento a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, a la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, al Banco de la Nación Argentina, a la Dirección Nacional de Vialidad, a la Dirección Nacional de Correos y Telecomunicaciones, a la Dirección Nacional de Turismo, al Servicio Nacional de Parques Nacionales y a las autoridades provinciales y municipales que brindaron su aporte para ejecutar trabajos en beneficio del país. Todos ellos, en sus respectivos órdenes de actividad, así como empresas y demás entes privados, han cooperado con la obra del Club y han demostrado la más amplia comprensión de los objetivos que la Entidad persigue.

De igual modo, corresponde el reconocimiento a los señores asociados integrantes de las Comisiones Asesoras, de las Comisiones de Filiales, de las Delegaciones y los que actuaron como Delegados y veedores, quienes otorgaron su valioso aporte con el único interés de coadyuvar a la concreción de una tarea noble. Para el personal de la Institución en todos sus niveles, los señores concesionarios de servicios y los integrantes de la red de estaciones adheridas, nuestro agradecimiento por su trabajo fecundo y constante.

Por último, vaya nuestro más sincero reconocimiento a los señores miembros de la Asamblea de Delegados, quienes con la confianza puesta en los directivos de la Entidad y la fe en la realización de los objetivos propuestos, han ofrecido el mejor aliciente para impulsar sin desmayos la obra de la Institución.

Señores Delegados:

Elevamos a vuestra consideración la Memoria del Ejercicio 1974 y, al solicitar vuestra aprobación, expresamos nuestra confianza de que la misma refleja un nuevo e importante hito en el camino de progreso que la Entidad está transitando, con el fin de contribuir al desarrollo espiritual y material de la comunidad. (Firmado): Ing. ABEL M. LISSARRAGUE, Secretario; Dr. CESAR C. CARMAN, Presidente.

## MEMORIA

### ACCION INSTITUCIONAL

#### INGRESO Y MOVIMIENTO DE SOCIOS

Durante el año 1974 el Automóvil Club Argentino recibió la adhesión de 138.810 nuevos socios, lográndose alcanzar, de esta manera, la cifra de 688.329 asociados.

La encomiable tarea y la función social que le cupo desarrollar a esta Institución dentro de nuestras fronteras, ha sido de tal magnitud que hoy día trasciende el plano internacional.

La tradicional Conscripción de Socios sin Cuota de Ingreso, realizada en el mes de enero, permitió incorporar a 83.402 nuevos asociados. No obstante ese éxito, en los meses de julio y agosto se llevó a cabo una campaña especial de adhesión con motivo del 70° Aniversario de la Entidad. La misma arrojó un total de 44.538 ingresos, superando ampliamente los resultados obtenidos en anteriores oportunidades.

Esta respuesta masiva fue producto de una intensa coordinación de esfuerzos con un objetivo central: promocionar la imagen institucional del Club en todo el país.

Con esa finalidad se practicaron estudios de mercado que posibilitaron incrementar los niveles de eficiencia en la prestación de los servicios que brinda la Entidad.

A efectos de mayor detalle de lo precedentemente expresado, se exponen a continuación distintos cuadros en los que se puede ver reflejada la acción desarrollada.

#### COMPARATIVO DE EGRESOS AÑOS 1972 - 1973 - 1974

CONCEPTOS	1972	1973	1974
RENUNCIAS	9.744	7.782	6.126
FALLECIMIENTOS	3.639	3.414	3.426
MOROSOS	45.572	59.326	48.551
TOTALES	58.955	70.522	58.103



MOVIMIENTO DE SOCIOS AÑO 1974

CATEGORIAS	SALDO AL 31/12/73	ALTAS		BAJAS		SALDO AL 31/12/74
		INGRESOS DIRECTOS (x)	PASES DE CATEGORIA	BAJAS DIRECTAS	PASES DE CATEGORIA	
HONORARIOS	194	35		29		200
VITALICIOS	15.407	2	1.206	290		16.325
PLENARIOS	333.824	73.441	1.379	31.774	2.860	374.010
ACTIVOS "A" CAPITAL	7.711	28	12	253	190	7.305
ACTIVOS "A" INTERIOR	139.683	42.368	1.037	14.238	1.097	167.653
ACTIVOS "B" INTERIOR	102.747	25.394	772	10.439	853	117.621
ADHERENTES	5.280	347	1.490	1.009	893	5.215
<b>TOTALES</b>	<b>604.846</b>	<b>141.615</b>	<b>5.896</b>	<b>58.132</b>	<b>5.896</b>	<b>688.329</b>

(x) incluidas Bajas sin efecto

COMPARATIVO DE INGRESOS AÑOS 1972 - 1973 - 1974

CATEGORIAS	1972	1973	1974
HONORARIOS	59	48	35
VITALICIOS			
PLENARIOS	55.425	31.858	72.258
ACTIVOS "A" CAPITAL			
ACTIVOS "A" INTERIOR	29.712	17.673	41.773
ACTIVOS "B"	25.820	11.877	24.491
ADHERENTES	224	168	253
<b>TOTALES</b>	<b>111.240</b>	<b>61.624</b>	<b>138.810</b>

TOTAL DE SOCIOS  
COMPARATIVO AÑOS 1972-1973-1974

SOCIOS AL 31 DE DICIEMBRE CATEGORIAS	1972	1973	1974
HONORARIOS	202	194	200
VITALICIOS	13.621	15.407	16.325
PLENARIOS	342.887	333.824	374.010
ACTIVOS "A" CAPITAL	8.387	7.711	7.305
ACTIVOS "A" INTERIOR	136.445	139.683	167.653
ACTIVOS "B"	103.162	102.747	117.621
ADHERENTES	5.698	5.280	5.215
<b>TOTALES</b>	<b>610.402</b>	<b>604.846</b>	<b>688.329</b>

RESULTADO ECONOMICO

De acuerdo a lo expuesto en el Balance General e Informe de Tesorería, el Estado Económico no ha alcanzado a presentar un equilibrio en su desenvolvimiento. Ha sido origen de esta situación, fundamentalmente, el crecimiento de costos operado, con creciente ritmo, en el segundo semestre, que no pudo ser acompañado por el consecuente ajuste de ingresos.

La presión inflacionaria se manifestó, asimismo, en el mayor valor asignado a los Bienes de Uso, de acuerdo a las normas vigentes sobre Revaluación de Activos, lo cual trajo aparejado una incidencia negativa en las amortizaciones de los mismos. Dadas las características de las causas enunciadas y su necesaria momentaneidad, es factible augurar la no afectación de la estructura económico-financiera de la Institución.

RELACIONES CON ORGANISMOS OFICIALES Y PRIVADOS

La obra mancomunada que en bien del país vienen realizando Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el Automóvil Club Argentino desde el año 1936, ha sido altamente satisfactoria en el transcurso del ejercicio que nos ocupa.

Inspirado por idéntico patriotismo, con los mismos ideales e igual voluntad de servicio, el Automóvil Club Argentino ha estado y está espiritualmente ligado a la obra que realiza Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que hoy por su magnitud no sólo es la más importante de las empresas argentinas, sino una de las más grandes del mundo.

Durante el año 1974, las relaciones que vinculan a ambas instituciones fueron enmarcadas por la confraternidad que las caracteriza.

La vinculación con la Caja Nacional de Ahorro Postal, hoy Caja Nacional de Ahorro y Seguro, se inició en 1958 cuando el A.C.A. contrató su primera póliza.

El ejercicio que nos ocupa fue testigo del fortalecimiento de los vínculos que unen a ambas instituciones en la obra que vienen desarrollando.

Conforme a la tónica impuesta a las relaciones del Automóvil Club Argentino con el Banco de la Nación Argentina, fueron estrechados en el transcurso de este ejercicio los lazos que unen a ambas entidades.

Una vez más y como en años anteriores, llegaron a feliz término todos los trabajos encarados por el Automóvil Club Argentino en convenio con la Dirección Nacional de Vialidad.

Asimismo, y de acuerdo al convenio que vence en 1977 con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, todos los trabajos proyectados para este ejercicio fueron concretados en forma eficiente.

En materia de publicaciones turística-cartográficas, fueron realizados distintos trabajos de actualización e impresión en común acuerdo con la Dirección Nacional de Vialidad, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y la Dirección Nacional de Turismo.

Distintos contratos y convenios con provincias y municipios comprometieron al Automóvil Club Argentino en la realización de diferentes obras, cuyos trabajos fueron concluidos eficazmente, lo que provocó haber contraído nuevos compromisos de los que podemos afirmar, llegarán a feliz término.

Una vez más se puso de manifiesto, en el programa turístico desarrollado por nuestra Entidad, el invaluable apoyo que le brinda la Dirección Nacional de Turismo.

En materia de competencias automovilísticas, durante el ejercicio que nos ocupa el Automóvil Club Argentino ha tenido la honda satisfacción de haber organizado eventos de carácter nacional e internacional. Los mismos fueron enmarcados por un rotundo



éxito, todo ello gracias a la desinteresada pero efectiva colaboración brindada oportunamente por distintas empresas de nuestro país.

En base a lo expuesto, queremos expresar nuestro más profundo agradecimiento.

## ACTIVIDADES DE LAS COMISIONES ASESORAS

La actividad desarrollada por el Automóvil Club Argentino implica la atención de asuntos que varían dentro de una gran gama.

Es por ello que dicha actividad, para ser efectiva y eficiente, debe ser controlada y considerada en sus distintos matices por verdaderos especialistas, los que conformando diversas comisiones la arbitran celosamente.

## REPRESENTACIONES Y DELEGACIONES DEL INTERIOR

A efectos de que todos los servicios brindados por la Institución a sus asociados lleguen a todos y cada uno con igual eficacia y utilidad, es necesario que dicha actividad sea ofrecida, guiada y estimulada por celosos representantes.

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino agradece profundamente la amable y desinteresada acción de estos colaboradores, por el acertado cumplimiento de la labor que les cupo en sus respectivas jurisdicciones.

El movimiento operado en el ejercicio que nos ocupa, fue el siguiente:

**FILIALES APROBADAS:** ZARATE (Buenos Aires); VIEDMA (Río Negro); MERCEDES (San Luis); RIO GRANDE (Tierra del Fuego); USHUAIA (Tierra del Fuego); PARANA (Entre Ríos); FORMOSA; DOLORES (Buenos Aires); MIRAMAR (Buenos Aires); NECOCHEA (Buenos Aires); PEHUAJO (Buenos Aires); CARLOS CASARES (Buenos Aires); GENERAL PICO (La Pampa); MERCEDES (Buenos Aires); CHIVILCOY (Buenos Aires); RAFAELA (Santa Fe); SANTA ROSA (La Pampa); AMERICA (Buenos Aires); JUNIN (Buenos Aires); ROJAS (Buenos Aires); CANADA DE GOMEZ (Santa Fe); SAN CAYETANO (Buenos Aires); CONCEPCION DEL URUGUAY (E. Ríos); PRES. ROQUE SAENZ PEÑA (Chaco); GOYA (Corrientes); CASILDA (Santa Fe); CONCORDIA (Entre Ríos) y AVELLANEDA (Buenos Aires).

**DELEGACIONES APROBADAS:** SAN ANTONIO OESTE (R. Negro); CARMEN DE PATAGONES (Bs. As.); PUERTO SANTA CRUZ (Sta. Cruz); CALAFATE (Sta. Cruz); CORONEL DORREGO (Bs. As.); MONTE CARLO (Misiones); ALBERTI (Bs. As.); COLON (Bs. As.); y APOSTOLES (Misiones).

**FILIALES CONSTITUIDAS:** CIPOLLETTI (Río Negro); CHOEL CHOEL (Río Negro); y 25 DE MAYO (Misiones)

**DELEGACIONES CONSTITUIDAS:** SAN MARTIN DE LOS ANDES (Neuquén) ROSARIO DE LA FRONTERA (Salta); CINCO SALTOS (R. Negro); y RIVADAVIA (Mendoza).

**MOVIMIENTO DE DELEGADOS:** DESIGNACIONES: 50; BAJAS POR RENUNCIA: 40; BAJAS POR FALLECIMIENTO: 8; BAJAS POR FINALIZACION DE MANDATO: 10; BAJAS SIN EFECTO: 4; y CONFIRMACION NUEVO PERIODO: 204.

## INFORMACION Y PRENSA

Durante el año 1974, esta oficina mantuvo contacto permanente con el periodismo en general, no sólo para hacerle conocer las actividades del Club, sino también para su promoción. En este sentido se emitieron 94 gacetas de prensa, además de comunicados diversos, tales como los que se emitieron en ocasión del Gran Premio de la República Argentina Fórmula 1, disputado en el Autódromo Municipal en el mes de enero. Nuestra oficina tuvo parte muy activa en la información de ese evento, ya que produjo el libro de los resultados de la misma y la información general, mereciendo el general beneplácito del periodismo extranjero y nacional, tanto escrito como radiofónico.

Además hemos participado en conferencias de prensa sobre diversos convenios con gobiernos de provincias y hemos mantenido las relaciones con la mayoría de las oficinas estatales, para obtener y sacar resultados de los expedientes vinculados al A.C.A.

Además se efectuaron viajes al interior, acompañando al Señor Presidente en sus giras de inauguración de dependencias, para ponerlo en contacto con el periodismo.

Como de costumbre se emitieron los Boletines Internos y otras comunicaciones al personal, ordenados por la Gerencia General.

## CONGRESOS, REUNIONES Y ASAMBLEAS

El aporte de la Entidad al progreso del país se verifica también mediante su activa participación en congresos, reuniones y asambleas vinculadas con sus actividades específicas. La representación es asumida por los señores miembros de Comisión Directiva, autoridades locales de las Filiales y funcionarios especializados de la Entidad.

Como en años anteriores, la actuación que les cupo a los delegados del Automóvil Club Argentino y los resultados obtenidos de las reuniones que se celebraron durante el presente ejercicio, fueron altamente positivos acrecentando aún más el prestigio de la Entidad.

Se enumeran cronológicamente los eventos donde el A.C.A. estuvo representado: **Reunión Extraordinaria de la Comisión Deportiva Internacional (FIA) y Delegados Comisiones Deportivas Clubes Latinoamericanos:** Realizada del 11 al 15 de enero en Buenos Aires. La reunión de la Comisión Deportiva Internacional de la Federación Internacional del Automóvil que, por invitación especial de las autoridades de la Entidad se desarrolló en la Sede Central, alcanzó singular trascendencia por su carácter de extraordinaria y por ser ésta la primera vez que se realiza en un país de América latina. Concurrieron la totalidad de los miembros del organismo fiscalizador del automovilismo deportivo en el orden mundial y los representantes de las comisiones deportivas de las entidades latinoamericanas que poseen el poder deportivo otorgado por la F.I.A.

Se trataron aspectos relacionados con el automovilismo deportivo, con las reglamentaciones, con la organización de carreras, resolviéndose además formar bajo la presidencia del delegado del A.C.A. en la comisión deportiva, una secretaría zonal encargada

de proseguir la obra de acuerdo entre el órgano de la F.I.A. y la de los países de esta parte del continente.

Asimismo en una de sus resoluciones la comisión agradeció "al Automóvil Club Argentino, portavoz de la opinión sudamericana ante la F.I.A., haber logrado incrementar y coordinar los vínculos administrativos necesarios para una política de concertación de acuerdos". Además de los miembros de la comisión participaron delegados de: Automóvil Club Argentino, Ing. Rafael Sierra y Esc. Víctor G. Zemborain; Automóvil Club Boliviano, Ing. Francisco Jáuregui; Confederacao Brasileira de Automovilismo, Sres. André Richer, Raimundo Malato y Roberto Aranches; Automóvil Club de Chile, Sres. Luis Hernández Videla, Ing. Jacob Hejo y Sergio Santander; Touring y Automóvil Club Paraguayo, Ing. Víctor R. Dumont Martínez; Touring y Automóvil Club del Perú, Sres. Alfonso Bryce, Godfrey Hemmerde y doctor Ernesto Moreno Figueroa; Automóvil Club del Uruguay, Sres. Gustavo de León Alcorta, Dr. Federico Gianeto e Ing. Héctor Brugini y por el Touring y Automóvil Club de Venezuela, los Sres. Pietro Turco y Leopoldo Barboza.

**Comisión Permanente de Estatus y Asuntos Legales de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.):** Se reunió el 29 y 30 de marzo en Montevideo (Uruguay). Representaron al A.C.A., los Dres. Ricardo E. Aráoz y José María Gastaldi en su calidad de Miembros de la referida Comisión.

**XVII Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina (C.O.T.-A.L.):** Se efectuó del 21 al 26 de abril en Buenos Aires. Conjuntamente la Entidad y el Touring Club Argentino asumieron la representación de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes ante este Congreso. Por parte de la Entidad concurrieron el Dr. Luis Petraglia y el jefe de la División Turismo, quienes tuvieron una destacada actuación en las deliberaciones. Cabe señalar que de los debates surgieron criterios de singular interés para la promoción del turismo continental.

**Asamblea Extraordinaria de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.-A.C.):** Celebrada del 18 al 23 de mayo en Lima (Perú). En virtud del carácter extraordinario de la Asamblea y por celebrarse simultáneamente el quincuagésimo aniversario de la Fundación del Touring y Automóvil Club del Perú, la Entidad envió una nutrida representación encabezada por el Dr. Baltazar Martínez Briones a quien acompañaban, en calidad de delegados: el Dr. Luis Petraglia, el Sr. Pedro Campos, el Sr. Santiago Artusi y la Sra. María A. de Schlieper y en carácter de observadores, los señores Aníbal Armendáriz, Joffre Pérez Macchi y Juan Nicolás Paredes. El Dr. César C. Carman viajó en su condición de Presidente Honorario Ad-Vitam de la F.I.T.A.C.

Además de la Asamblea, que examinó cuestiones vinculadas a los Estatutos de la Federación, se reunieron diversas comisiones permanentes de la misma tratando temas de importancia para los clubes afiliados y para el desarrollo del turismo, el automovilismo, la vialidad y el tránsito de todo el continente.

**Jornadas Turísticas de la Patagonia:** Se llevaron a cabo del 27 al 29 de setiembre en Comodoro Rivadavia, Chubut. Funcionaron diversas comisiones de trabajo examinándose las pautas para intensificar el desarrollo del turismo en la región patagónica, como uno de los polos turísticos de interés nacional. Además de autoridades provinciales participaron representantes de organismos oficiales de turismo, de las regionales de la Confederación General del Trabajo, de las Confederaciones Económicas y de las 62 Organizaciones y en calidad de "invitados especiales" numerosos representantes de entes, instituciones y organismos oficiales y privados, cuyas actividades se relacionan directa o indirectamente con la infraestructura turística. El A.C.A. estuvo representado en la oportunidad por el Sr. Gerente de Moteles, don Marcelo Tornquist a quien acompañó el Arq. Pedro Jorge Quiroga.

**Asamblea General de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.):** Se realizó del 7 al 11 de octubre, en París (Francia). La Entidad estuvo representada por su titular, doctor César C. Carman, el Sr. Juan Manuel Fangio y por el Asesor de Relaciones Internacionales, señor José D. C. Rucci. En esta importante reunión a la que concurrieron más de 190 delegados de 63 clubes, correspondientes a igual cantidad de países, entre otras cuestiones se resolvió realizar en un futuro cercano una "Mesa Redonda de la F.I.A.", para estudiar en forma específica y con profundidad los servicios que brindan los clubes y aspectos del turismo y la circulación.

La Entidad ratificó su posición de privilegio en la Federación al ser elegido su Presidente como Miembro del Tribunal de Apelación Internacional, Cuerpo éste de mucha importancia en la Federación ya que su competencia es a la vez deportiva y jurídica, siendo el encargado de dirimir en última instancia los diferendos de orden deportivo que puedan surgir entre los clubes miembros de la F.I.A.

Simultáneamente con la Asamblea se realizaron reuniones del Comité, de Comisiones y de la Comisión Deportiva Internacional. En esta última, por la oportuna argumentación del Sr. Fangio se logró que la prueba de los 1.000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires lograrse fecha para la segunda quincena de octubre de 1975. La F.I.A. hizo entrega a la Entidad del Trofeo Permanente "Challenger sobre Seguridad Vial" que obtuviera en 1971.

En la renovación y elección de autoridades en los diferentes cuerpos de la F.I.A., el Automóvil Club Argentino, ocupa los siguientes cargos: El Dr. César C. Carman es Miembro del Comité; Miembro Correspondiente de la F.I.A. para los países Iberoamericanos; titular del Tribunal de Apelación Internacional y está a cargo de la Secretaría Deportiva Regional de la Federación Internacional del Automóvil; el Dr. Ricardo E. Aráoz es Miembro del Tribunal de Apelación Internacional; los Sres. Juan Manuel Fangio y Juan Manuel Bordeu son Delegados Titular y Alterno respectivamente, de la Comisión Deportiva Internacional y el señor José D. C. Rucci es Miembro de las Comisiones Internacionales de Turismo, de la de Aduanas y de la de Circulación.

**Primera Reunión de Cooperación Informativa:** Organizada por el Consejo Federal de Inversiones, se realizó en el mes de setiembre y contó con la participación de 35 Centros de Información. El A.C.A. estuvo representado por personal especializado de la Biblioteca.

Se detallan reuniones celebradas en el país y en el extranjero durante 1974. De las mismas se obtuvieron actas, estudios y trabajos de significativa importancia, por su íntima relación con las tareas que desarrolla la Entidad.

*Reunión de Directores de Agencias de Viajes de los Clubes de la F.I.A., París (Francia); XII Semana Internacional de Estudios de Ingeniería de Tránsito y Seguridad (Comité Paritario F.I.A.-A.I.T.) y A.I.P.C.R., Belgrado (Yugoslavia); Primera Reunión del Comité Paritario A.I.T.-F.I.A., Londres (Inglaterra); Segunda Reunión del Comité Paritario F.I.A.-A.I.T., París (Francia); Comité Paritario A.I.T.-F.I.A., Basingstoke (Inglaterra); Comisión Internacional de Circulación de la F.I.A., Sofía (Bulgaria); Reunión de Primavera de la F.I.A.*



Sofia (Bulgaria); Comisión de la Circulación, Comité Paritario F.I.A.-A.I.T., Ginebra (Suiza); V Congreso Internacional de Recreo y Turismo de la A.I.T., Algarve (Portugal); 76º Congreso y Asamblea General de la A.I.T., Londres (Inglaterra); XIII Semana de Estudio de la A.I.T., Florencia-Calenzano (Italia); XV Reunión del Consejo de Dirección de F.I.T.A.C., San Salvador (El Salvador); Congreso Mundial de Turismo (A.S.T.A.), Montreal (Canadá); I Seminario Internacional de Canarias, Santa Cruz de Tenerife, Canarias (España); Seminario sobre Planificación del Desarrollo Turístico (C.I.C.A.T.U.R.), México; VII Reunión de la Comisión Técnica de Organización y Capacitación de los Congresos Interamericanos de Turismo (O.E.A.), La Paz (Bolivia); VII Reunión de la Comisión Técnica de Facilitación del Comité Directivo Permanente de los Congresos Interamericanos de Turismo (O.E.A.), Santo Domingo (República Dominicana); XIII Período de Sesiones del Comité Ejecutivo Permanente de los Congresos Int. de Turismo, Buenos Aires (Argentina); XII Congreso Interamericano de Turismo, Panamá; XII Congreso Interamericano de Carreteras, San José (Costa Rica); Congreso Internacional sobre Ingeniería del Tránsito "INTERTRAFFIC", Amsterdam (Holanda); Seminario Internacional para Ingenieros sobre Conservación del Medio Ambiente, La Motte (Francia); V Simposio Internacional sobre Educación Vial, Turín (Italia).

## AFILIACIONES

La Entidad mantiene su afiliación a distintos organismos, tanto oficiales y/o privados de Turismo, Vialidad, Tránsito, etc., lo que le permite contar con una valiosa actualización de informaciones y participar en las reuniones que se efectúan.

Las afiliaciones mantenidas durante el transcurso del año 1974, son las siguientes:

FEDERACION INTERAMERICANA DE TOURING Y AUTOMOVIL CLUBES (F.I.T.A.C.); ALIANZA INTERNACIONAL DE TURISMO (A.I.T.); ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS; ASOCIACION ARGENTINA DE AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO (A.A.V.Y.T.); ASOCIACION NATURA; ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA (A.P.T.A.); CAMARA ARGENTINA DE TURISMO; CONFEDERACION ARGENTINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (C.A.D.A.D.); CONFEDERACION DE ORGANIZACIONES TURISTICAS DE AMERICA LATINA (C.O.T.A.L.); FEDERACION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL (F.I.A.); FEDERACION METROPOLITANA DE PESCA Y LANZAMIENTO (F.E.M.E.P.Y.L.); FEDERACION TURISTICA DE LA ATLANTIDA ARGENTINA; INSTITUTO ARGENTINO DEL PETROLEO; INSTITUTO ARGENTINO DE RACIONALIZACION DE MATERIALES (I.R.A.M.); INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACION (I.V.C.) Y REGISTRO NACIONAL DE PRODUCTORES AGROPECUARIOS.

Como en años anteriores, la Institución siguió manteniendo contacto permanente con organismos nacionales, oficiales y privados, aportando su colaboración y capacidad en los mismos, a través de sus representantes.

Se detallan dichas comisiones:

**Comisión Consultiva del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor:** Representante el Sr. Marcos Victorica, Asesor Honorario de la Entidad y un funcionario especializado.

**Comisión Organizadora Permanente de los Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito:** Actúan en esta Comisión dos funcionarios de la Entidad.

**Comisión de Parques Nacionales, Monumentos Naturales y Reservas Nacionales:** Representante Arq. Miguel A. Cesari, Delegado a Asamblea y un funcionario especializado.

**Comité de Seguridad en el Tránsito de la Provincia de Buenos Aires:** Representante el Vicepresidente de la Filial La Plata y funcionarios de la Entidad.

**Liga Argentina contra el Ruido:** Representante, el Dr. Baltazar Martínez Briones, Vocal Titular.

**Comisión Semana del Mar:** Representante, Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli, Tesorero de la Entidad.

**Consejo Municipal de Turismo de General Lavalle:** Representante, el Vocal Titular, Dr. Baltazar Martínez Briones.

**Comisión Permanente de Apoyo para Competencias Internacionales Automovilísticas:** Representante, Esc. Enrique F. Ghezzi, Prosecretario y un funcionario de la Entidad.

Por otra parte, directivos y funcionarios especializados de la Institución, participaron en las siguientes Comisiones y Organismos:

Instituto Argentino del Petróleo; Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo; Cámara Argentina de Turismo; Comisión Permanente de Homenaje al aviador alemán Gunther Plüschow; Consejo Asesor para los cursos que dicta el Instituto Geográfico Militar; Instituto Argentino de Racionalización de Materiales; Asociación Argentina de Carreteras; Asociación Argentina contra la Contaminación del Aire; Dirección de la Junta Civil de la Ciudad de Buenos Aires; Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo; Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina; Comisión Honoraria de Festejo del Día de los Parques Nacionales; Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad de los Congresos Panamericanos de Carreteras, con sede en Washington (USA) y Comisión de Fomento de las Organizaciones Viales Gubernamentales con Sede en Bs. As.; Comisiones Permanentes de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.);

De Estatuto y Asuntos Legales: Dr. Ricardo Aráoz y un funcionario especializado. De Seguros: Dr. Roberto N. Lobos y un funcionario especializado. De Servicios Sociales y Asistencia Técnica: Ing. Rafael Sierra y un funcionario especializado. De Viajes y Turismo: Dr. Luis Petraglia y un funcionario especializado. De Vialidad, Tránsito y Seguridad: Dr. Baltazar Martínez Briones y un funcionario especializado.

## ACTOS SOCIALES

Celebración del 70º Aniversario de la fundación del Automóvil Club Argentino.

Acto conjunto del A.C.A. y la Asociación Argentina contra la Contaminación del Aire, adhiriendo al Día Mundial del Medio Ambiente.

## ACTIVIDADES CULTURALES

Conferencia a cargo de la Srta. Rosa Vickers, titulada "El desarrollo del Arte Contemporáneo en Australia", con el auspicio de la Embajada de Australia, ilustrada con diapositivas.

## JUEVES TURISTICOS

El ciclo de jueves turísticos se desarrolló entre los meses de mayo y octubre con un envío total de 35.000 invitaciones que cubrieron las necesidades del ciclo.

## CREDENCIALES HONORARIAS Y ESPECIALES

**Socios Honorarios:** Esta categoría corresponde a miembros del Poder Ejecutivo Nacional, Provincial y Cuerpo Diplomático. Se hizo entrega de 37 carnets y caducaron 28 credenciales.

**Catería Especial:** Corresponde a funcionarios nacionales y provinciales de acuerdo a los cargos que los mismos ocupen. Fueron entregadas 355 y caducaron 235.

## ACTIVIDAD AUTOMOVILISTICA DEPORTIVA

La Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo tuvo a su cargo durante el año 1974, el estudio previo, programación y organización del XVI GRAN PREMIO DE TURISMO NACIONAL 1974 "UNIDAD NACIONAL", reservado para la Categoría Turismo Nacional en sus Clases hasta 1.300 c.c. y de 1.301 a 2.000 c.c. de cilindrada, así como también del XLIX GRAN PREMIO DE TURISMO DE CARRETERA 1974 "RECONSTRUCCION NACIONAL", reservado para la Categoría Turismo de Carretera.

Al mismo tiempo actuó en la programación y organización técnico-deportiva del "GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA", competencia para coches de Fórmula 1 Internacional, realizada con puntos para el Campeonato del Mundo de Conductores y que fuera galardonada como la prueba mejor organizada de todo el Campeonato.

Asimismo, la Oficina de Automovilismo Deportivo atendió todos los asuntos relacionados con las competencias internacionales; Campeonato SUDAM; así como también las diversas consultas del interior y exterior del país relacionadas con el desarrollo del deporte automovilístico nacional y mundial, este último a través de la Federación Internacional del Automóvil.

Cabe destacar que durante la disputa del GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, se llevó a cabo en la Sede del Automóvil Club Argentino una Reunión Extraordinaria de la Comisión Deportiva Internacional de la Federación Internacional del Automóvil.

## ACCION SERVICIAL

### SERVICIO DE RADIOCOMUNICACIONES

Mediante el Sistema Telegráfico Público, y de acuerdo al convenio suscripto con la Subsecretaría de Estado de Comunicaciones, las estaciones del Club afectadas al servicio telegráfico público cursaron telegramas, durante el ejercicio que nos ocupa.

Asimismo fue incorporada al mencionado sistema, nuestra estación de Ita-Ibaté, sumando así 45 las estaciones que funcionan como "AGENCIAS A.C.A."

### ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS

A efectos de satisfacer la creciente y constante demanda de servicios que se presta a los asociados, fueron realizadas importantes modificaciones, ampliaciones e inauguraciones que permitieron aumentar la capacidad servicial.

Por tal motivo, se habilitó la primera etapa correspondiente a la remodelación del Puesto de Abastecimiento Río Juramento, de la Provincia de Salta.

Importantes obras de remodelación y ampliación fueron ejecutadas en gran número de dependencias como por ejemplo: Oberá, Río Cuarto, Córdoba, Villa Carlos Paz, Chepes, Villa La Paz y Tucumán.

En la ciudad de Rosario, se habilitó una nueva Estación de Servicio. En la Filial de dicha ciudad fue instalado un moderno taller de Mecánica de Emergencia, que resultó un valioso complemento servicial para los Talleres Pueyrredón de la misma.

En el siguiente cuadro puede observarse la demanda servicial que ha sido satisfecha en nuestras dependencias de todo el país.

SERVICIOS	AÑO 1973	AÑO 1974	DIFERENCIA	PORCENTAJE %
LAVADO	1.252.911 serv.	1.171.174 serv.	-81.737	6,52
ENGRASE	661.155 "	613.418 "	-47.737	7,22
MECANICA Y GOMERIA	2.111.124 "	1.603.343 "	-507.781	24,05
VENTA DE LUBRICANTES	3.310.789 Its.	2.974.799 Its.	-335.990	10,14
VENTA DE COMBUSTIBLES	444.240.806 "	440.733.979 "	-3.506.827	0,8



La Revista AUTOCLUB prosiguió en el transcurso del año 1974 publicando artículos de carácter general y especializado, dando preferencia a los temas relacionados con el turismo en el territorio argentino e informando a la masa societaria de las actividades y servicios del Automóvil Club Argentino.

Durante el año 1974 se imprimieron 3.377.000 ejemplares, distribuidos en cinco ediciones.

Teniendo en cuenta que los asociados deben estar informados sobre la extensa gama de servicios y beneficios que les presta la Entidad en todo el país, bajo el título de "Noticias y Actividades del A.C.A." se publicó una amplia información de todas las actuaciones realizadas en el transcurso del año en materia de vialidad, tránsito, hotelería, turismo y automovilismo. La Dirección de AUTOCLUB mantuvo el criterio adoptado desde la creación de la Revista, en el sentido de publicar artículos de autores de notoria responsabilidad y jerarquía, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

Asimismo, se han publicado en forma permanente noticias referentes a las tareas desarrolladas por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.), la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), y otros organismos internacionales a los que el Automóvil Club Argentino se halla estrechamente vinculado.

Durante 1974 AUTOCLUB mantuvo su afiliación a la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (A.P.T.A.) y al Instituto Verificador de Circulaciones (I.V.C.).

Fueron cuarenta y tres en total las notas referidas a nuestro país y se discriminaron por regiones geográficas en la siguiente forma: Buenos Aires 8; Catamarca 1; Córdoba 3; Corrientes 1; Entre Ríos 3; Jujuy 1; La Rioja 3; Mendoza 3; Misiones 1; Neuquén 2; Río Negro 2; Salta 1; San Juan 3; San Luis 2; Santa Cruz 2; Santiago del Estero 3; Tierra del Fuego 1; Tucumán 3. También se publicaron 9 notas sobre temas extranjeros (discriminadas por países o regiones): Bulgaria 1; Costa Rica 1; España 1; Grecia 1; Italia 1; México 1; Paraguay 1.

El órgano oficial del Automóvil Club Argentino ha continuado en el período transcurrido, siendo un medio de comunicación permanente con los asociados y también con entidades del país y del extranjero. Todas las representaciones argentinas en el exterior, como asimismo las embajadas extranjeras en nuestro país, han continuado recibiendo la Revista que constituye un material de consulta apreciado por un amplio y calificado núcleo de lectores. La sección "Nos escriben..." en la que se publicó, necesariamente resumida, parte de la correspondencia de los lectores, permite evaluar la función que AUTOCLUB desempeñó durante el período analizado, en la promoción institucional del Automóvil Club Argentino y en el fomento del turismo hacia todas las regiones del país.

## DESARROLLO DE LA ESTRUCTURA SERVICIAL

Es la obra del Automóvil Club Argentino, más que su denominación, lo que hace de él una institución argentina por excelencia.

El potencial técnico y financiero de la Entidad se vuelca plenamente en beneficio exclusivo del país, propendiendo al desarrollo armonioso del automovilismo y el turismo en todas sus regiones, sin exclusividad alguna, y con preferencia hacia aquéllas que más lo requieren.

La extensa red servicial, es objeto de continuos estudios, modificaciones y controles realizados con la finalidad de que los servicios brindados sean cada día más y mejores.

Setenta años de ininterrumpido accionar han hecho que para el Automóvil Club Argentino existan objetivos, pero no límites.

En el ejercicio que nos ocupa podemos afirmar que lo proyectado para el mismo ha sido efectuado con suma eficiencia.

## AUXILIO MECANICO

Durante el año próximo pasado prestaron servicio activo un total de 695 unidades de auxilio mecánico, continuándose, asimismo, operando con el sistema de procesamiento electrónico de datos y tareas por medio de computadoras, que involucra unidades de representación visual, impresoras, memorias electrónicas, etc.

Si bien por causas conocidas se ha operado durante el año 1974 una retracción en la circulación de vehículos en la Capital Federal, se realizaron en la misma, conjuntamente con el conurbano, un total de 811.757 servicios, que representan el 67% del total general del país, que alcanzó la cifra de 1.212.605 servicios, lo que da una idea de la densidad servicial que refleja la atención de esta Sede Central.

Finalmente se menciona que por lo expuesto precedentemente la cantidad de servicios de Capital Federal y Gran Buenos Aires ha disminuido en esta oportunidad en el orden del 6,69%, comparado con el ejercicio anterior.

## SERVICIO DE AVIACION

Este servicio está destinado fundamentalmente al traslado de asociados que así lo solicitan, por enfermedades, accidentes y otras necesidades que requieren cierta urgencia.

Durante el ejercicio que nos ocupa, y de acuerdo con los objetivos señalados, el servicio desarrolló las siguientes actividades.

Se volaron 1.040,15 horas, sobre un total de 1.150,05 horas de 1973. La disminución ha sido del 10%.

Respecto del kilometraje volado, el total correspondiente a 1974 asciende a 292.000 km, sobre 299.807 km de 1973, indica una disminución del 3%.

Fueron transportados 684 pasajeros, que relacionados con 778 pasajeros de 1973, evidencian una disminución del 12%.

Se evacuaron 139 accidentados o enfermos sobre 168 de 1973, lo que indica una disminución del 17%.

Del mismo modo, se realizaron 195 vuelos, contra un total de 228 en 1973. La disminución ha sido del 15%.

Del total de vuelos mencionados, en 1974, corresponden al A.C.A. (Servicio de Apoyo), 62 vuelos; mientras que a los asociados corresponden 133.

Durante 1974 el A.C.A. tuvo a su cargo el 32% del total de los vuelos efectuados, correspondiendo a los asociados el 68%.

Con respecto al año anterior, los vuelos disminuyeron en un 1% para el A.C.A. y aumentaron en 1% para los asociados.

Las Pólizas Colectivas N° 1 y N° 2 de Seguros de Automotores, N° 14.295 correspondiente a Seguros de Vida para nuestros asociados y N° 94.295 destinada a cónyuges de los mismos, concertadas con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, continúan demostrando a través de su cartera total de 157.214 pólizas, que es uno de los servicios de mayor aceptación entre los socios, ya sea por su bajo costo o por su prestación en todos los lugares del país donde el A.C.A. ha llegado con su constante accionar en progreso del mismo.

La cartera de la Póliza N° 1 ha registrado una variación incremental del 8,24% con un total de 68.295 seguros al finalizar el año 1974.

Cabe destacar que la Entidad, en su afán de superarse en beneficio de sus asociados, ha puesto a disposición de éstos, desde el 1-8-74, un plan de financiación de primas en tres cuotas bimestrales para los contratos que cubren los riesgos de Robo, Hurto, Incendio, Destrucción Total y Responsabilidad Civil.

También la cartera de Póliza N° 2 ha evolucionado favorablemente con una variación positiva del 1,58%, totalizando 73.658 seguros al concluir el ejercicio que nos ocupa.

El lanzamiento a partir del 1-1-74 de un plan de financiación de primas en cuatro cuotas bimestrales para los seguros de la Póliza N° 2, que cubren unidades prepagadas, es otra de las realizaciones de la Entidad en favor de sus asociados, ya que pretende favorecer a quienes han adquirido un vehículo, tendiendo a no sobrecargar el esfuerzo económico que ello implica.

En lo que se relaciona con la expansión en la prestación del servicio, el 29 de octubre de 1974 se descentralizó Neuquén que tiene un radio de acción que abarca los límites de siniestros de las Filiales Choele-Choel, Cipolletti, Neuquén, Zapala, San Martín de los Andes, Bariloche, El Bolsón y Chos Malal. Asimismo, cabe agregar a ella las zonas de influencia de las estaciones camineras de Cinco Saltos, Colonia 25 de Mayo, Villa La Angostura, Confluencia y Piedra del Águila.

En el ejercicio comentado se abrieron 37.591 expedientes de siniestros.

Con respecto al Seguro de Vida, la cantidad de asegurados asciende, al completarse el ejercicio, a 15.261 pólizas.

## HOTELES, HOSTERIAS, MOTELES, UNIDADES TURISTICAS Y ALBERGUES

La actividad hotelera de la Entidad, iniciada hace apenas una década, ha continuado su ascenso, prestando cada vez mayores y mejores servicios a la masa societaria y a la comunidad en general, contribuyendo positivamente al desarrollo del turismo, especialmente de las zonas en las cuales la actividad privada no ofrece las comodidades necesarias.

Durante el año 1974 la actividad del A.C.A., tal como en el año anterior, se dirigió con más énfasis hacia el mejoramiento de las unidades existentes que hacia la incorporación de nuevas dependencias, aunque sin descuidar este último aspecto, ya que se habilitaron una Hostería y un Motel y se rehabilitó otra Hostería cuyos servicios se habían suspendido. Asimismo, se suscribieron significativos convenios con autoridades provinciales y municipales, mediante los cuales púsose de manifiesto la firme intención de continuar con el progreso de esta actividad.

Vale la pena destacar la ampliación del comedor efectuada en el Motel de Puerto Madryn (Chubut) y la instalación de aire acondicionado en los establecimientos de Chepes y Santa Teresita de Mazán (La Rioja), obras que, a la par que llenan una sensible necesidad de los asociados, cumplan compromisos contraídos oportunamente con las Provincias respectivas.

Sin perjuicio de ello, los esfuerzos de la Entidad permitieron habilitar la Hostería de Cachi (Salta), en el mes de junio, el Motel de Choele-Choel (Río Negro), en julio, y concluir las obras tendientes a la rehabilitación de la Hostería Puerto Pirámides (Chubut), la que se produjo en el mes de enero de 1974.

Además de las realizaciones mencionadas, prosiguieron los trabajos que permitirán incorporar, probablemente en el transcurso de 1975, los Moteles de General Roca (Río Negro) y Colonia 25 de Mayo (La Pampa), y la Hostería de Rosario de la Frontera (Salta).

En prueba del incesante impulso que el A.C.A. se propone dar a esta actividad, se suscribieron diversos convenios con entes gubernamentales y organismos oficiales, como fruto de los cuales se erigirán Hoteles de Turismo en Bahía Blanca, Tandil y en las ciudades de Córdoba, San Juan y La Rioja (todos ellos de importantes proporciones) y se invertirán \$ 6.400.000 en la Provincia de Tucumán para la concreción de obras de gran magnitud.

Asimismo, el A.C.A., haciéndose cargo de la repercusión geopolítica de los cruceros a Malvinas y a Antártida organizados por el Ministerio de Bienestar Social, brindó su aporte a los mismos colaborando en el apoyo de la parte terrestre de dichos cruceros, por intermedio de las Hosterías Kaikén y Petrel, considerándose sumamente satisfecho por haber podido contribuir a la concreción de tan importantes acontecimientos.

## RESTAURANTES, BARES, BUFFETS, CAFETERIAS, PELUQUERIAS, PEDICURIAS, PROVEDURIAS Y QUIOSCOS

En este rubro se ha continuado con la política adoptada en años anteriores para la prestación de estos servicios a los socios, dada su gran aceptación por parte de los mismos.

En tal sentido, se han efectuado los arreglos necesarios para el mejoramiento de los establecimientos existentes, y adoptado diversos recaudos para que los servicios se presten de la mejor manera posible, sin perjuicio de cumplirse —como en todo tipo de establecimientos de la Entidad— todas las disposiciones emanadas de autoridades nacionales, provinciales y municipales.

Fueron habilitados durante el año 1974 un Buffet en Río Juramento (Salta) y una Cafetería en Ita Ibaté (Corrientes).

Asimismo, ha sido preocupación de la Entidad que en los años próximos sean satisfechas las necesidades de la masa societaria en lo que respecta a estos servicios, como consecuencia de lo cual se han llevado a cabo trabajos de importancia que permiten prever la habilitación, para el año 1975, de Restaurantes en Zapala (Neuquén), Río Gallegos (Santa Cruz), Mercedes, Balneario Las Brusquitas de Miramar y Balneario Neco-



chea (Provincia de Buenos Aires), un Bar en la Estación Miramar (Bs. Aires) y Cafeterías en Perito Moreno (Santa Cruz), Chollila, Pampa de Agnia, Garayalde (Chubut), Piedra del Aguila (Neuquén), como así también en la Escuela de Mecánica y en el edificio de Pringles y Rocamora, de la Capital Federal.

## RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS

Año tras año se incrementa significativamente el interés de los asociados por este tipo de servicios, habiendo aumentado en un 7% la concurrencia a los Recreos de la Entidad, con respecto al año 1973, y en un 16% la concurrencia a los Campamentos. Este auge resulta más gráficamente significativo si tenemos en cuenta que la cantidad de gente que se vuelca hacia nuestras dependencias ha aumentado en casi un 60% en los últimos cuatro años, en lo que respecta a los Recreos, y se ha duplicado en el mismo lapso la concurrencia a los Campamentos.

Tal interés no ha escapado a la política de la Entidad, la que ha llegado a sendos acuerdos con los representantes de dos importantes Autocampings: Los Eucaliptos (Mar Chiquita, Buenos Aires) y La Trucha (Río Negro) para adherir en forma exclusiva los mismos al A.C.A., estimándose que se concretará dicho acuerdo en los primeros meses de 1975.

Asimismo, se han habilitado un Recreo en Punta Indio (Buenos Aires) y un Campamento en El Cadillal (Tucumán), como así también se ha construido un local para Proveeduría en el Campamento de Villa Carlos Paz (Córdoba) y se han forestado el predio de 10 hectáreas ubicado en Lobos y el terreno contiguo al actual Recreo de Chascomús.

También se están realizando los trabajos tendientes a habilitar, en 1975, un Recreo en la localidad de Ingeniero Maschwitz (Provincia de Buenos Aires).

Durante 1974 se ha hecho realidad la concreción de los convenios firmados con las Municipalidades de General Alvarado y de Necochea, habiendo finalizado las obras que completaron la erección de 2 Balnearios modelo que pueden considerarse los más importantes de América Latina.

Con esto, el A.C.A. resulta una vez más pionero en cuanto a perfeccionar los establecimientos relacionados al quehacer turístico, habiendo sabido sus dirigentes encauzar los esfuerzos hacia un campo de gran repercusión en la comunidad, sirviendo de estímulo y guía a la actividad privada.

Por otra parte, al ganar las licitaciones efectuadas por la Provincia de Buenos Aires (por intermedio de la Dirección de Turismo y del Banco de la Provincia), respecto a los Balnearios de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, el A.C.A. se ha comprometido a la realización de obras mediante las cuales continuará dando su aporte a esta actividad.

Los esfuerzos mencionados han sido retribuidos por una extraordinaria acogida por parte del público y, tal como en años anteriores, a la actividad desarrollada por el A.C.A. en la costa atlántica, manteniéndose colmada la capacidad de nuestros Balnearios de San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó, Alfar, Las Brusquitas y Necochea.

Sensible a esta reacción de la masa societaria, la Entidad ha acelerado los trabajos tendientes a la habilitación de restaurantes modelo para Las Brusquitas y Necochea, permitiendo asegurar que los mismos serán inaugurados en los primeros meses de 1975, o sea una temporada veraniega antes de lo que se estipulaba en los correspondientes convenios.

La inversión superior a los \$ 6.400.000 en Las Brusquitas y Necochea da una idea clara de la magnitud del esfuerzo realizado por la Entidad en este sentido.

## PESCA DEPORTIVA

La pesca deportiva también ha tenido en el A.C.A. uno de sus más sobresalientes propositos, tal como ocurre desde hace varios años.

Merece señalarse el éxito conseguido por la sexta edición de la "Copa Confraternidad de Pesca Deportiva" en la que participaron el Club Regatas Chascomús, el Club Pescadores Buenos Aires, el Club Juverlandia, la Asociación de Pesca y Náutica, el Club de Pesca Guazú, la Asociación Argentina de Pesca, la Escuela de Pesca Parque Chacabuco, el Club Obras Públicas, el Club Banco de la Nación, el Club Banco Ganadero, el Club La Rotonda, el Club Personal Ferrocarril Belgrano, el Club Mar de Ajó y el equipo representativo de la Entidad.

Este evento se realizó el 23 de junio de 1974, imponiéndose el Club Regatas de Chascomús, resultando ganador individual el señor Juan Babuzzo, quien obtuvo 24 piezas.

Tal como otros años, se realizaron cuatro excursiones de la misma índole a la Laguna de Chascomús, las que contaron con la masiva adhesión de los aficionados, característica que acompañó también a una similar que se realizó, por primera vez, en la Bahía San Blas (Provincia de Buenos Aires).

## ASESORAMIENTO Y DOCUMENTACION PARA VIAJES AL EXTERIOR

Con la finalidad de facilitar la tramitación de los distintos documentos que el socio debe presentar para trasladarse con su automóvil fuera de los límites nacionales, el Automóvil Club Argentino, a través de su servicio de Documentación Internacional, realiza diversas tareas acordes con el tiempo y las circunstancias.

El movimiento operado en la Oficina de Documentación Internacional, en el ejercicio que nos ocupa, ha sido el siguiente.

	1973	1974
L.P.A. y/o C.P.D.	18.873	25.066
Certificado Internacional para Automóviles	18.873	25.066
Permiso Internacional para Conducir (Convenio 1949)	24.425	33.861
Permiso Interamericano para Conducir (Convenio 1943)	36.973	44.285
Carta de Garantía ante clubes extranjeros	13.858	18.590
Chapa Distintivo "R.A."	2.276	2.558
Carnet de Presentación (F.I.A. y F.I.T.A.C.)	398	322
Permiso Internacional de Conducir (extranjeros, visados)	1.972	2.528
Habilitación L.P.A. y/o C.P.D. (2º Viaje)	—	—
Certificado Internacional para automóviles extranjeros (Visados)	—	—

## CHEQUE DE VIAJERO

Este servicio ha sido considerado por el consenso societario como el complemento ideal para sus incursiones en el turismo nacional. Prueba de ello es la mayor aceptación que dicho servicio tiene por los socios de la Entidad.

El movimiento operado en 1974 evidencia un incremento del 33% con respecto a 1973.

## VIAJES Y TURISMO

Frecuentemente las oficinas de Viajes y Turismo de Sede Central y de las dependencias del interior, son visitadas por los señores asociados, quienes requieren nuestro asesoramiento y orientación para la realización de sus viajes.

Conciente de las posibilidades de integración socio-económicas y culturales que se pueden lograr a través de una coherente y planificada acción en materia de turismo, el Automóvil Club Argentino se ha impuesto un ambicioso plan que viene desarrollando en forma exitosa e ininterrumpida.

La etapa fijada para este ejercicio ha tenido un positivo resultado, cumpliéndose ampliamente el objetivo propuesto.

## ASESORAMIENTO E INFORMACION TURISTICA Y VIAL

Cumpliendo con una de las causales de su fundación, el Automóvil Club Argentino contribuye al desarrollo y difusión del turismo y del automovilismo deportivo, brindando información acerca del estado de las rutas, climatología, así como también de los caminos de acceso a los distintos puntos de nuestro país.

A continuación se halla sintetizado el movimiento registrado en el ejercicio que nos ocupa, en el Servicio de Información Turística y Vial.

	1973	1974
Atención de consultas telefónicas en materia de información caminera, orientación vial y actividades turísticas, tránsito, patentes, recreos y campamentos, moteles, etc. y otros servicios sociales	171.800	192.450
Comunicaciones telefónicas y de radio establecidas con dependencias del interior del país, en proceso de recopilación de datos sobre meteorología, vialidad y turismo, servicios de balsas, etc.	3.790	3.842
Boletines diarios, sobre información vial y turística (Capital Federal e Interior del país)	608	595
Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos de itinerarios y material cartográfico, sobre consultas formuladas por asociados, delegaciones, filiales y dependencias del interior, fichas de inspección, remitos, telegramas, reparticiones, entidades varias.	7.554	9.345
Material cartográfico valorizado remitido a Delegaciones, Filiales y Dependencias del interior del país.	141.333	142.125
Hojas de Ruta, remitidas a Delegaciones, Filiales y Dependencias del interior del país.	942.820	989.924
Público atendido en el mostrador, sobre consultas de carácter vial, itinerarios, actividades turísticas, tránsito, patentes, servicios sociales, moteles, recreos, campamentos, servicios de balsas, etc.	237.150	292.050
Publicaciones cartográficas, sin cargo, Hojas de Ruta, descripciones, folletos y otros elementos ilustrativos facilitados en el mostrador.	574.689	581.456
Publicaciones valorizadas (Mapas, Guías, Cartas Turísticas, etc.) vendidas en el mostrador de la Oficina de Información Vial	74.221	75.861
Debitadas y entregadas a distintas dependencias de la Entidad	5.683	7.412
Publicaciones para uso de las Dependencias de la Entidad y atenciones	10.791	5.789
Insignias Radiador, vendidas en el mostrador de Información Vial	460	657

## TRAMITES ADUANEROS

El Automóvil Club Argentino, a través de su Servicio de Aduanas, ha realizado distintas clases de operaciones, que conforman los despachos que se detallan a continuación:

	1973	1974
EXPORTACIONES TEMPORARIAS	6.491	9.063
RETORNOS DE EXPORTACIONES	6.306	8.275
IMPORTACIONES TEMPORARIAS	532	507
RETORNO DE IMPORTACIONES	556	533
TOTAL	13.885	18.378

Por lo expuesto, el total general correspondiente al año 1974 es de 18.378 operaciones, el que comparado con el del año 1973 acusa un incremento de 4.493 operaciones.

## PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS

Consecuente con sus fines específicos, el fomento del turismo, la vialidad y el auto-



movilismo, a través de la División Cartografía la Entidad ha continuado con su plan de labor destinado al mejor logro de tales propósitos, en cuanto se refiere a la edición de publicaciones de orientación para sus socios.

La obra realizada en tal sentido, que cubrió las necesidades de información sobre numerosas zonas del país, ha sido superior a la tirada total del ejercicio anterior — 1.756.600 —, debido a la mayor demanda de la masa societaria, solicitud que obligó a la edición de 2.020.000 ejemplares, sobre 50 motivos impresos. A ello han concurrido distintos factores, entre los cuales ha sido muy significativo la habilitación de rutas que posibilitaron el acceso a numerosos lugares de turismo, con lo que se dio la exigencia de imprimir nuevas publicaciones que obligaron a un aumento paralelo de la labor del área mencionada.

Cabe destacar que la amplia aceptación de las publicaciones impresas por la Entidad y su valor como medio no sólo informativo sino promocional para el turismo, ha dado origen, como en años anteriores, a pedidos de ediciones especiales, de colaboración, por parte de distintas reparticiones nacionales, provincias y municipalidades en relación con este aspecto tan estrechamente vinculado al desarrollo del país.

También se prosiguió con los trabajos relativos al convenio de cinco años —en materia cartográfica— con la Dirección Nacional de Vialidad, efectuándose las entregas correspondientes a los mapas de las provincias de Catamarca y Salta.

Con la máquina Rotaprint de la División Cartografía se han efectuado, aproximadamente, 91.000 impresiones sobre distintos trabajos de la Entidad, destinados principalmente a información sobre su actividad societaria.

## PUBLICACIONES IMPRESAS

**Publicaciones para el A.C.A.:** Carta Vial de Zona 1: 30.000 ejemplares; Carta Vial de Zona 5: 40.000 ejemplares; Carta Vial de Zona 6 (Provincia de Buenos Aires): 50.000 ejemplares; Plano de la República Argentina: 50.000 ejemplares; Mapa Vial y Turístico de la Provincia de Córdoba: 40.000 ejemplares; Plano de Buenos Aires y Alrededores (Zona Capital): 80.000 ejemplares; Plano de Buenos Aires y Alrededores (Zona Norte): 50.000 ejemplares; Carta de Turismo de Córdoba (Zona Serrana): 30.000 ejemplares; Hojas e Itinerarios de Ruta (39 motivos): 1.590.000 ejemplares.

**Convenio con la Dirección Nacional de Vialidad:** Mapa de la Provincia de Catamarca: 5.000 ejemplares; Mapa de la Provincia de Salta: 5.000 ejemplares.

**Convenios con otros organismos:** Folleto Turístico de San Carlos de Bariloche y Alrededores (Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche): 50.000 ejemplares.

## RELEVAMIENTO DE CAMINOS

Se realizaron recorridos de relevamiento en distintos caminos de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro, Neuquén, Mendoza, San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones. A fin de completar datos para la nueva edición del Plano Buenos Aires y Alrededores, se recorrieron barrios de la ciudad capital y la zona del conurbano. Cabe destacar, también, entre otros trabajos de relevamiento, los ejecutados para la confección de los itinerarios del XVI Gran Premio de Turismo Nacional 1974 "Unidad Nacional" y del XLIX Gran Premio de Turismo Carretera 1974 "Reconstrucción Nacional".

Entre rutas relevadas y actualizadas en el presente ejercicio, corresponden 10.942 km a caminos nacionales y 4.968 a provinciales. Agregados 2.815 km en la ciudad de Buenos Aires y zona aledaña de la provincia de Buenos Aires, se llegó a un total de 18.725 kilómetros durante el año 1974.

## SEÑALAMIENTO CAMINERO Y URBANO

De conformidad con los convenios suscriptos con los organismos viales y municipales, se llevó a cabo la conservación y emplazamiento de señales de acuerdo a las cantidades que se consignan:

CONVENIOS	1973	1974
DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES	9.963	5.790
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD	10.875	7.467
DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD DE SANTA CRUZ		1.113
DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD DE SANTA FE	1.546	
DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD DE LA PAMPA	1.456	
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES	212	
MUNICIPALIDADES	1.217	796
SEÑALES VARIAS	1.936	1.045

## ESTUDIOS DE TRANSITO

Durante el año 1974 se llevaron a cabo estudios de tránsito y proyectos de señalamiento en las ciudades de Formosa, Dolores, General Sarmiento, Las Breñas, Puerto Madryn, Quilmes, Ranchos, Trelew, Zárate, y en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Asimismo, se efectuaron proyectos de señalamientos en los partidos de San Fernando y Lanús, en el Autódromo de Salta y la señalización turística en los alrededores de Comodoro Rivadavia, Provincia de Chubut.

A solicitud de las autoridades, se efectuaron asesoramientos sobre circulación y/o señalamiento en el Hospital de Niños y en la Unidad de Atención Médica Integral Rivadavia — Peralta Ramos.

## EDUCACION VIAL

En el curso del presente año fueron editados los folletos "Conducción Nocturna" y "Prioridad en el Paso", el cuadernillo Ejercitaciones sobre Educación Vial" y se elaboraron los audiovisuales "Una Pequeña Historia" y "Caminemos Peatón".

Para la Revista AUTOCLUB se prepararon los artículos "El Humo de la Inconciencia", "Ir hacia Adelante", "El Valor del Silencio" y "Campaña de Seguridad en el tránsito". Además de la sección infantil de cuentos didácticos "Tuerquitas", se confeccionaron vi-

ñetas para pie de página y las siguientes reproducciones: espejo retrovisor; revise su automóvil; contaminación; respete la prioridad; no encandile; evitar los ruidos molestos; y se confeccionó el original para la tapa relacionada con el Día de la Seguridad en el Tránsito — 10 de junio.

Fueron dictados cursos para docentes en la Sede Central y en las ciudades de Asunción (Paraguay), Mar del Plata, Chascomús y Ranchos, donde también fueron dictados para estudiantes.

Como en años anteriores, se desarrolló un curso de capacitación para docentes en actividad en el Instituto Bernasconi, sobre temas relacionados con la seguridad vial.

Se distribuyó material didáctico a los concurrentes a las exposiciones que la Entidad presentó oportunamente en las ciudades de Salta, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santiago del Estero, Luján, Mar del Plata, Azul, Bahía Blanca, Tres Arroyos, Ranchos, Chascomús y Lanús.

Fueron instaladas temporariamente pistas infantiles de tránsito en las ciudades de Salta, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santiago del Estero, Ranchos y Chascomús, en las cuales participaron alumnos primarios, a quienes se les entregó material didáctico.

El total de elementos impresos distribuidos, láminas, afiches, folletos, desplegables, etc., ascendió a 21.292.438 unidades.

## ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

### DE BUENOS AIRES:

Con el mismo interés demostrado en años anteriores, la concurrencia de aspirantes a conducir fue de importancia relevante. La misma ascendió, en el ejercicio que nos ocupa, a 4.094 alumnos.

Asimismo, nuestro gabinete psicotécnico prestó servicios gratuitos a diversas reparticiones del Estado y privadas, siendo en total 25.337; los exámenes psicológicos ascendieron a 92.

La concurrencia a los juegos de entretenimientos (kartings) ascendió a 42.919 menores.

Fueron adquiridas, en el transcurso del año, 6 nuevas unidades Ford Falcon las que pasan a integrar la dotación de esta escuela.

En la misma forma que en años anteriores, se efectuó el acto de fin de año en conjunto con las Escuelas de Educación Vial y de Mecánica y Capacitación. Este acto fue presidido por el Vicepresidente del Club, autoridades del A.C.A., Municipalidad y CONET

### DE SANTIAGO DEL ESTERO:

Situada en la ciudad capital de esa Provincia, desarrolla una acción dinámica en la formación de conductores de automóviles.

Brinda conocimientos teóricos sobre educación vial, mantenimiento de automóviles y accidentes de tránsito, conocimientos que se complementan con las clases prácticas mediante el uso de cinco automóviles modernos, afectados a esas tareas.

Durante el ejercicio 1974 egresaron 518 alumnos.

## ASESORAMIENTO Y TRAMITES SOBRE PATENTAMIENTO DE VEHICULOS E INFRACCIONES DE TRANSITO

* PATENTAMIENTO Y TRAMITES DEL AUTOMOTOR	1973	1974
Registro Nacional Propiedad del Automotor	3.003	1.329
Registro Créditos Prendarios	1.111	669
Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires	2.230	1.562
Dirección General Impositiva	1.374	1.339
Dirección Rentas Provincia Buenos Aires	415	339
Licencias de Conducir	18.564	19.138
Trámites y Asesoramiento Registros de Conducir y Faltas Municipales		14.818

## ASESORIA JURIDICA

Se exponen a continuación las principales actividades desarrolladas por este sector.

**ASESORAMIENTO Y TRAMITACIONES EXTRAJUDICIALES** — ASESORAMIENTOS: Personales: 1.074; Por correspondencia: 20 y Telefónicos: 826; TOTAL: 1.920.

**GESTIONES EXTRAJUDICIALES ANTE ASEGURADORES Y OTROS:** En trámite al 31-12-73: 64 e Iniciados año 1974: 112; TOTAL: 176.

**SUBSIDIOS POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS** — EXPEDIENTES GESTIONADOS: Pendientes año 1973: 280 e Iniciados año 1974: 354; TOTAL: 634. EXPEDIENTES EN TRAMITACION: Pendientes año 1973 (31-12-74): 73 y Pendientes año 1974 (31-12-74): 229; TOTAL: 302.

## BIBLIOTECA

Durante los meses de agosto y setiembre de 1974, la biblioteca permaneció cerrada al público, ya que se efectuaron tareas de ampliación y remodelación de la misma, con el objeto de que los señores lectores dispongan de mayores comodidades, mejor distribución del mobiliario e iluminación. Por este motivo, las cifras que a continuación se detallan se verán disminuidas, en general, con relación al mismo período del ejercicio anterior.

La cantidad de lectores que concurrió a esta dependencia fue de 4.997, entre asociados y público en general. Se facilitaron en carácter de préstamo 1.543 obras y se confeccionaron fotocopias, como es habitual, de aquellas publicaciones que no se facilitan en préstamo.

Provenientes de compras y donaciones se incorporaron 343 volúmenes y se recibieron 730 publicaciones periódicas, nacionales y extranjeras (promedio mensual), en carácter de suscripción, canje con AUTOCLUB y en forma gratuita. Entre las obras ingresadas, se destaca la incorporación de manuales de taller y de mantenimiento, de los últi-



mos modelos fabricados por empresas nacionales y extranjeras, como asimismo, guías y anuarios turísticos de diversos países de América y Europa.

Se prosiguió con el fichado analítico de aquellos artículos relacionados con el turismo, vialidad, técnica automotriz, etc., que por su relevancia se consideró de interés efectuar. Se continuó, como es habitual, con la encuadernación de las publicaciones especializadas que revisten mayor utilidad e interés. Además, se actualizaron los catálogos de Técnica Automotriz y de Literatura con las últimas obras incorporadas.

## CASAS ADHERIDAS

Teniendo en cuenta la aceptación de los asociados al Plan de Casas Adheridas que brindan descuentos sobre compras o servicios, se logró la incorporación de distintas firmas, totalizando al 31-12-74, 5.400 Casas Adheridas que se encuentran convenientemente distribuidas por todo el país.

## ACCION ADMINISTRATIVA

### ASESORIA DE ASUNTOS LABORALES Y DE CONCESIONES

En el año 1974, la Asesoría Laboral y de Concesiones ha continuado actualizando los diferentes contratos de concesión de Estaciones de Servicio, Hoteles, Moteles, Hostelerías, Auxilio Mecánico, Restaurantes, Bares, Buffets, Cafeterías, Peluquerías y Pedicurías, así como formalizando los contratos con las Estaciones Adheridas, profesionales y empresas con quienes tiene relación el Automóvil Club Argentino.

Los ficheros y estadísticas se han mantenido al día.

También ha tenido a su cargo la defensa legal del A.C.A. en los juicios laborales de todo orden, con el resultado favorable que surge de las estadísticas.

Se ha prestado asesoramiento legal, en todas las ramas de su competencia, a todas las dependencias del A.C.A. que lo han solicitado.

Los contratos con profesionales, empresas, etc. (de locación de obra y de servicios en general), tramitados y realizados durante el año 1974, fueron 34.

La correspondencia de juicios, contratos, personal, etc., tramitados durante el transcurso del año 1974 fue la siguiente.

Asuntos de Personal: 307 notas; Correspondencia de juicios: 165 notas; y Correspondencia de contratos con profesionales, empresas, etc.: 39 notas.

### JUICIOS LABORALES DE 1974

**JUICIOS TRAMITADOS EN CAPITAL FEDERAL:** Pendientes al 1° de enero de 1974, 25; iniciados durante el año 1974, 20; tramitados durante el año 1974, 45; terminados durante el año 1974, 13; y pendientes al 31 de diciembre de 1974, 32.

**RESULTADO DE JUICIOS TERMINADOS EN 1974 EN CAPITAL FEDERAL:** Ganados, 10; conciliados y/o transigidos, 2; perdidos, 1; total terminados, 13.

**JUICIOS TRAMITADOS EN EL INTERIOR DEL PAIS:** Pendientes al 1° de enero de 1974, 17; iniciados en el año 1974, 5; tramitados durante el año 1974, 22; terminados durante el año 1974, 4; y pendientes al 31 de diciembre de 1974, 18.

**RESULTADO DE JUICIOS TERMINADOS EN 1974 EN EL INTERIOR DEL PAIS:** Ganados, 3; y perdidos, 1. Total, 4.

Los contratos de concesión Estaciones del A.C.A., Estaciones Adheridas y Auxilio Mecánico celebrados en el año 1974 fueron 287. Los rescindidos en igual período fueron 97.

La correspondencia referente a contratos de concesión de Estaciones de Servicio, Estaciones Adheridas, Servicio de Auxilio Mecánico y varios, alcanzó, durante el presente ejercicio a 1.287.

### CONTRATOS DE CONCESION DE HOTELES, MOTELES, RESTAURANTES, BARES, BUFFETS, PELUQUERIAS, PEDICURIAS, CAMPAMENTOS, PROVEEDURIAS Y QUIOSCOS

Contratos terminados, 98; contratos rescindidos, 11; y notas varias, 448; total: 547.

## TELECOMUNICACIONES

Al cierre del ejercicio 1974, la Red de Telecomunicaciones del Club, quedó constituida en la forma que a continuación se detalla:

117 estaciones en banda lateral única (B.L.U.); 13 estaciones móviles en B.L.U.; 21 estaciones de base en muy alta frecuencia (V.H.F.); y 257 estaciones móviles terrestres en V.H.F.

A través de las estaciones fijas y móviles en B.L.U. se intercambiaron, en el ejercicio analizado, más de 90.000 mensajes relacionados con el estado de rutas y caminos, puentes, balsas, pasos internacionales y toda otra información de interés general y del tráfico administrativo del quehacer institucional.

Por medio del teletipo y en el orden nacional, fueron transmitidos 540 mensajes y se recibieron 728.

En el orden internacional se transmitieron 398 mensajes y fueron recibidos 412 entre télex y cables.

Actualmente se cuenta con la autorización de la Subsecretaría de Comunicaciones para poner en funcionamiento en el sistema B.L.U. las estaciones de: Esquel, Perito Moreno, Pampa de Agnia, Chollila, Paso del Sapo y Gan Gan.

Con motivo del desplazamiento a que fueron sometidas las estaciones Sierra Grande y Parada Garayalde, se reinstalaron las torres de antenas y los transeceptores B.L.U. de las mismas.

En relación a la red en muy alta frecuencia (V.H.F.) que utiliza el Servicio de Auxilio

Mecánico, actualmente se están instalando las torres de antena en Santa Fe, La Ribera y Colastiné, para dotarlas de transeceptores V.H.F., a las que se les asignará un vehículo de auxilio a efectos de cubrir así un más rápido servicio de Auxilio Mecánico por toda la autopista General López, que une Rosario con Santa Fe.

En el sistema de "Banda Ciudadana" se interconectó a las estaciones Petrel y Kaiken. Telecomunicaciones tuvo a su cargo la reparación y mantenimiento de la totalidad de los equipos tanto fijos como móviles en todo el país, como así también el sistema de intercomunicadores, telefónico y radioeléctricos de stock para reemplazo y servicios especiales. En el ejercicio que nos ocupa se efectuaron 1914 obras, que incluyen trabajos realizados en dependencias del interior del país, atendiéndose los aparatos electrónicos en general que se encuentran al servicio de la Institución.

## PERSONAL

Empleados al 31-12-73, 3.791; ingresos año 1974, 387; bajas año 1974, 258; y total de empleados al 31-12-74, 3.920.

## ACTIVIDADES DE COMPRAS

Solicitudes de compras recibidas, 9.312; licitaciones efectuadas, 728; concursos de precios efectuados, 412; compras directas efectuadas, 2.658; proveedores inscriptos, 188; firmas invitadas, 13.172; y órdenes de compras emitidas, 4.178.

Monto de compras efectuadas por Licitaciones y Concursos de Precios: \$ 24.316.146,42; monto de compras efectuadas por Compras Directas, \$ 16.917.554,27; y monto de compras efectuadas mediante Fondo Fijo y Material Rodante, \$ 170.804,75.

## ABASTECIMIENTO

Teniendo en cuenta las pautas fijadas por el área, en cuanto al cumplimiento de sus funciones y, con el objeto de satisfacer los requerimientos de las distintas dependencias del A.C.A., se ha procedido, en el corriente año, a la división del país en cuatro zonas. Lo expuesto ha permitido racionalizar y unificar las entregas, minimizar costos por fletes y realizar eficientemente las reposiciones en nuestros almacenes.

Cabe consignar que, durante el transcurso de 1974 se recibieron 4.857 pedidos de elementos de stock; éstos, a su vez, llegan a la cifra de 4.951 artículos, aclarando que en el mencionado período se efectuaron 2.517 solicitudes de compras ordinarias con el fin de reponer los mismos.

En lo que se refiere a la sección de Imprenta, se realizaron, en el ejercicio que nos ocupa, 111 encuadernaciones y se emplearon en la confección de distintos trabajos, 1.812.000 hojas.

## ARQUITECTURA

En el transcurso del año 1974 se realizaron tareas de remodelación en distintas oficinas del Edificio Central.

También se efectuaron diversos trabajos e instalaciones en distintas dependencias del interior del país.

**Sede Central.** Mantenimiento de líneas eléctricas y equipos de aire acondicionado (frío-calor). Remodelación del 3er. piso hemiciclo. Construcción vestuario personal de Intendencia. Trabajos generales de adecuación en Guardería Infantil. Traslado y reacondicionamiento del Taller de Carpintería al subsuelo de esta Sede. Trabajos de pintura en el comedor de empleados. Trabajos complementarios de instalación del tablero general subsuelo.

**Capital Federal.** Trabajos varios en el inmueble de Rocamora y Pringles. Trabajos generales de varios gremios en el nuevo edificio de la Asociación Mutual de Empleados. Trabajos de mantenimiento en Estación Palermo, Estación Belgrano, Estación Vélez Sársfield, Estación Flores y Gran Central Once. Construcción del comedor para empleados del inmueble Jaramillo. Trabajos generales correspondientes al Gran Premio Internacional de Fórmula 1.

**Gran Buenos Aires.** Trabajos varios en el Centro Turístico Delta. Trabajos de forestación, albañilería y vigilancia en Balneario Quilmes. Remodelación edificio inmueble Lanús. Trabajos generales de albañilería y pintura en la quinta Aymar.

**Interior.** Colocación de características en Las Brusquitas, Necochea, Miramar, Bahía Blanca, Chollila, Puerto Madryn, Sierra Grande, Esquel, Pampa de Agnia, Cachí (Salta), Centro Servicial Córdoba, Villa Carlos Paz, Campamento Villa Carlos Paz, Villa Allende, Capilla del Monte, Venado Tuerto (Santa Fe), Yapeyú (Misiones).

Trabajos de pintura en las estaciones de General Pirán, Dolores y Samborombón. Trabajos de pintura en Motel General Roca. Trabajos de pintura en Estación Miramar y pintura en muñecos en camping Las Brusquitas. Trabajos de electricidad en motel Choel-Choel. Trabajos de adecuación de diversos gremios en Exposición Floral de Escobar. Trabajos generales correspondientes al Gran Premio de Turismo de Carretera.

**Herrería.** Confección de insignias A.C.A. y 200 banderines campañas publicitarias. Carrozado de 10 unidades F. 3500 tipo grúa. Carrozado de 10 unidades F. 3500 hidráulicos. Carrozado de 30 unidades F. 3500 hidráulicos. Carrozado de 23 unidades F. 350 tipo grúa mod. 71. Trabajo de mantenimiento en equipos material rodante.

## ESTUDIOS Y PROYECTOS

Esta área preparó anteproyectos y completó documentación (incluyendo estudios de factibilidad, programas de necesidades, elección de terrenos, etc.), para la realización de distintas obras que exceden lo programado para el año que nos ocupa.

## ESTRUCTURAS E INSTALACIONES ESPECIALES

Durante el año 1974, y de acuerdo a la tónica puesta de manifiesto en los trabajos que lleva a cabo este sector, se realizaron instalaciones especiales para estaciones de servicio; instalaciones especiales para restaurantes y diversos trabajos de topografía.

Asimismo, se realizaron trabajos de cálculo de estructura de hormigón armado, hierro, madera, instalaciones eléctricas, electromecánicas, instalaciones de gas, calefacción, sanitarias, etc.



## DISEÑO DE EQUIPAMIENTOS

Se realizó durante el transcurso del presente ejercicio, el estudio y documentación del equipamiento para diversas dependencias de la Entidad.

## DIRECCION DE OBRAS

A efectos de hacer más efectiva una metodología de trabajo, tendiente a satisfacer los requerimientos que demanda la Dirección de Obras y el asesoramiento técnico para el mantenimiento de las mismas, se particionó el país en ocho regiones de inspección a cargo de las cuales se comisionaron arquitectos.

## CONTROL ADMINISTRATIVO

La actividad desarrollada por este sector, en el transcurso del año 1974, puede resumirse a través de las siguientes cifras, que reflejan el nivel de actividad:

Llamados a licitación a través de la División Compras (para ejecución de obras), 10; inspección de siniestros por daños ocasionados a inmuebles por socios asegurados en la Entidad, 29; presupuestos por obras, solicitados por los distintos sectores de la Administración, 308; y valuación de edificios propiedad del A.C.A., 298. Control de pagos efectuados por obras ejecutadas y en ejecución: \$ 9.468.231,51.

# BALANCE GENERAL Y CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

## INFORME DE LA COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Buenos Aires, 18 de abril de 1975, Honorable Asamblea:

De acuerdo con lo establecido en los artículos 28 y 57 inc. d) del Estatuto Social, la Comisión Fiscalizadora de Cuentas ha examinado la Memoria, el Inventario, el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos del ejercicio N° 70 que corresponde al período 1° de enero al 31 de diciembre de 1974, que aprobó la Comisión Directiva en su reunión del 16 de este mes.

Dichos documentos muestran adecuadamente la situación patrimonial y económica de la entidad, habiéndose realizado la actualización del valor de sus bienes que dispone la ley 19.742. El resultado de la explotación arroja un déficit de \$ 30.424.656,38, en el que ha influenciado la amortización del referido revalúo, que en ese ejercicio asciende a \$ 31.229.845,76. Se propone que el déficit sea absorbido por el saldo de revalúo, conforme lo prevé el artículo 9° de la ley mencionada.

Por lo tanto esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas se complace en aconsejar a la Honorable Asamblea de Delegados preste su aprobación a la documentación citada.

Asimismo, le es grato expresar su satisfacción por la calidad de la empeñosa y eficaz labor realizada de la que esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas ha sido testigo permanente en todo el período transcurrido. (Firmado: COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS. IVAN IBANEZ, Secretario; y ADOLFO M. DIAZ, Presidente)

## DICTAMEN DE CERTIFICACION

Buenos Aires, abril 15 de 1975. Señores Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, CAPITAL FEDERAL

De nuestra consideración:

Ref: Balance General al 31 de diciembre de 1974

Hemos efectuado el examen del Balance General del Automóvil Club Argentino al 31 de diciembre de 1974 y de su cuenta de Gastos y Recursos por el período iniciado el 1° de enero de ese año, ajustando nuestra revisión a las normas de Auditoría aprobadas por la Villa. Asamblea de Graduados en Ciencias Económicas.

El análisis realizado ha tenido el alcance que se detalla en nuestro informe de la fecha, habiendo controlado cada rubro en particular de acuerdo a las normas y principios de auditoría generalmente aceptados.

El déficit operado fue de \$ 30.424.656,38 y resulta después de haberse computado la totalidad de los gastos del ejercicio, las amortizaciones técnicas acrecidas con el revalúo que se menciona seguidamente, las necesarias provisiones sobre las cuentas a cobrar y otros rubros, como así las provisiones de carácter facultativo detalladas en la cuenta de Gastos y Recursos. El mencionado resultado se disminuye por la incorporación de bienes donados y valorizados en la suma de \$ 1.277.970,00.

Conforme el Decreto—Ley N° 19.742, la Entidad practicó la reactualización del valor de los bienes de uso, significando un aumento de \$ 235.311.572,78 respecto de los valores revaluados al cierre del ejercicio anterior, determinándose así una revaluación total acumulada de \$ 571.031.932,90 y mayores amortizaciones globales por \$ 31.229.845,76. El revalúo fue practicado por cada rubro de bienes, teniendo en cuenta las adquisiciones globales por ejercicio, y ha sido asentado también de este modo en los respectivos registros.

La existencia de bienes de uso surge de anotaciones cronológicas al producirse su incorporación, habiendo limitado nuestra verificación física en proporción razonable a los elementos de real significación en razón de su magnitud.

Las cifras del Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos surgen de asientos contables en libros principales y auxiliares y demás documentación comprobatoria, llevados de conformidad con las disposiciones legales y principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados uniformemente respecto del ejercicio anterior. En el ejercicio bajo comentario se ha variado el porcentaje de Previsión para Deudores por Cuo-

tas, reduciéndose del 100 % aplicado en ejercicios anteriores al 80 % sobre el saldo total, proporción que cubre adecuadamente los riesgos correspondientes. Como resultado final de la tarea cumplida dictaminamos que dichos estados reflejan razonablemente la situación patrimonial, financiera y de resultados del Automóvil Club Argentino al 31 de diciembre de 1974.

En cumplimiento del artículo 10° del Decreto Ley 17.250, informamos que las deudas existentes con las Cajas Nacionales de Previsión, devengadas a la fecha del Balance son las siguientes:

a) Ex Caja de Previsión para el Personal del Comercio y Actividades Civiles .....	\$ 4.041.374,73
b) Ex Caja de Previsión para Periodistas y Gráficos .....	\$ 37.522,58

Saludámostes muy atentamente. SEOANE, CANEPA & CIA. Contadores Públicos Nacionales. Dr. Luis R. Cánepa, C.P.C.E. T° IV N° 110.

## DE TESORERIA A COMISION DIRECTIVA

### ASUNTO:

### BALANCE GENERAL Y CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS DEL EJERCICIO 1974

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 51, inciso d), del Estatuto Social, esta Tesorería somete a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1974.

El resultado que expone la documentación mencionada indica que la gestión económica del aludido período arroja un absoluto equilibrio. Ello deriva de que la actividad económica ordinaria produce un resultado favorable de \$ 805.100.—, incluyendo la suma de \$ 1.277.900.— por terrenos recibidos en donación. El cómputo de \$ 31.229.800.— en concepto de amortizaciones extraordinarias —originadas en la aplicación de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos— produce una diferencia negativa de \$ 30.424.700.—, importe que, finalmente, es absorbido por el saldo emergente del cumplimiento de la citada ley, tal como la misma lo dispone, determinando consecuentemente, el resultado equilibrado arriba mencionado.

Los aspectos más salientes de la gestión económica involucrada en las cifras precedentemente expuestas son motivo de los comentarios que a continuación se efectúan.

### DESENVOLVIMIENTO ECONOMICO

A fin de ponderar detalladamente la evolución de los distintos rubros de la actividad económica del ejercicio, resulta procedente la comparación de los resultados alcanzados con las respectivas cifras consignadas en el Presupuesto correspondiente. A este efecto, cabe recordar que la Asamblea de Delegados aprobó, el 26 de marzo de 1974, la modificación del Presupuesto formulado originalmente el 29 de noviembre de 1973. Esta reconsideración obedeció a la importante disminución de los ingresos que, a un mes de iniciado el ejercicio, se preveía como consecuencia de que los valores de las cuotas de asociados y de las tarifas seriales fueron enmarcadas dentro de las pautas fijadas por el Gobierno Nacional para el país en general.

A continuación se consigna el cuadro comparativo entre el Presupuesto ajustado y el Balance General.

RUBROS	PRESUPUESTO	BALANCE/74	DIFERENCIA	
	1974 (Reajustado)		\$	%
Sueldos y Cargas Sociales	176.871.200	197.663.100	20.791.900	11,76
Gastos	132.988.800	135.083.200	2.094.400	1,57
Subtotal	309.860.000	332.746.300	22.886.300	7,39
Amort., Provisiones y Reservas	57.523.400	74.756.300	17.232.900	29,96
Total Egresos	367.383.400	407.502.600	40.119.200	10,92
Recursos Sociales				
Cuotas Sociales	181.989.500	204.404.100	22.414.600	12,32
Servicios de Previsión	43.938.700	45.199.900	1.261.200	2,87
Otros Recursos Sociales	34.496.800	51.701.500	17.204.900	49,87
Subtotal	260.424.800	301.305.500	40.880.700	15,70
Recursos de Estaciones	75.701.200	75.772.400	71.200	0,09
Total Recursos	336.126.000	377.077.900	40.951.900	12,18
Diferencia absorbida por Saldo Ley 19742	31.257.400	30.424.700	-832.700	-2,66

Según puede observarse, el aumento de los rubros de Sueldos y Gastos (7,39%) puede calificarse de moderado. Su gravitación se vio disminuida por el incremento experimentado por los Recursos (12,18%). De tal modo, la diferencia absorbida por el Saldo de la Ley 19.742 indica que el Balance General superó favorablemente las metas presupuestarias, ya que aquella disminuyó en un 2,66%.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que, en virtud de las ya comentadas circunstancias que dieron lugar a la modificación del Presupuesto, la Comisión Directiva dispuso con la mayor premura la aplicación de un conjunto de medidas de orden económico, financiero y funcional, a fin de neutralizar en todo lo posible la incidencia negativa de aquellas circunstancias. El cuadro comparativo expuesto arriba es una de las manifestaciones de la oportunidad y eficacia con que tales medidas fueron dispuestas y cumplidas.

La comprensión y la idoneidad puestas de manifiesto por el personal en la ejecución de tales medidas fueron factores esenciales para superar con holgura las pautas presupuestarias. En virtud de ello, y en concurrencia con la celebración del 70° aniversario de la Entidad, se abonó, al culminar el ejercicio, un aguinaldo extraordinario, por un monto total de \$ 15.600.000.—, decisión de contenido social que constituyó el merecido premio a la adhesión de los empleados de todas las jerarquías y sectores.



Finalmente, corresponde destacar que el cuadro expuesto más arriba incluye, en el rubro de Amortizaciones, Provisiones y Reservas, la suma de \$ 31.229.800.— en concepto de amortizaciones extraordinarias emergentes de la aplicación de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos.

### DESARROLLO FINANCIERO—PATRIMONIAL

El siguiente cuadro refleja la evolución operada en el patrimonio de la Institución durante el ejercicio que se comenta.

DENOMINACION	AÑO 1973	AÑO 1974	DIFERENCIA	
			\$	%
<b>ACTIVO</b>				
Muebles e Inmuebles (Deducidas amortizaciones)	514.939.000	745.686.000	230.747.000	44,81
Disponibilidades	34.511.000	149.467.000	114.956.000	333,10
Deudores	118.645.000	184.118.000	65.473.000	55,18
Cuentas Varias	13.556.000	52.049.000	38.493.000	283,95
<b>TOTALES</b>	<b>681.651.000</b>	<b>1.131.320.000</b>	<b>449.669.000</b>	<b>65,97</b>
<b>PASIVO</b>				
Fondo Social	252.813.000	340.777.000	87.964.000	34,79
Acreedores en Cta. Cte.	73.886.000	160.756.000	86.870.000	117,57
Acreedores en Cta. Cte. (30 días)	133.240.000	153.869.000	20.629.000	15,48
Acreedores a Largo Plazo	14.791.000	136.234.000	121.443.000	821,06
Ingresos Diferidos	2.637.000	5.069.000	2.432.000	92,22
Provisiones y Reservas	203.552.000	334.615.000	131.063.000	64,39
Resultado Económico	732.000	---	-732.000	---
<b>TOTALES</b>	<b>681.651.000</b>	<b>1.131.320.000</b>	<b>449.669.000</b>	<b>65,97</b>

Como puede observarse, el incremento del rubro Muebles e Inmuebles asciende a \$ 230.700.000.— En el Activo Fijo, el incremento fundamental obedece al ajuste de los valores de los bienes de uso por aplicación de la Ley de Revaluación de Activos, como también a las donaciones obtenidas como resultado de convenios y a las inversiones en obras y equipamiento de dependencias serviciales.

Entre las inversiones más significativas, corresponde citar, por su importancia, las que se llevaron a cabo en Chollila (Chubut), Garayalde nueva (Chubut), Piedra del Águila nueva (Neuquén), Río Gallegos (Santa Cruz), Esquel (Chubut), Río Juramento (Salta), en el motel General Roca (Río Negro), en los restaurantes La Brusquitas y Necococha (2da. etapa), como asimismo las realizadas con motivo de las ampliaciones en la Estación Obrera y en el recreo Laguna de Chascomús y de la remodelación del motel Puerto Madryn.

Asimismo, en el mencionado incremento se destaca el crecimiento de los rubros Instalaciones, Instalaciones Radioeléctricas, Muebles y Enseres, Herramientas e Implementos Diversos, el que alcanzó a \$ 27.600.000.—

Otro rubro de relevancia dentro del Activo Fijo es el de Material Rodante, al que fue incorporada una flota de 60 nuevos equipos, destinados al servicio de auxilio mecánico, por un total de \$ 5.900.000.—

El aumento del rubro Disponibilidades indica el grado de continuidad en la solidez de la situación financiera, lo que posibilitará el armónico desarrollo del programa de expansión de la red servicial.

Por su parte, la evolución que muestra el rubro Deudores resulta consecuente con los mayores fondos aplicados a la financiación del Seguro Automotor Pólizas N° 1 y N° 2, y con el mayor valor de las cuotas sociales pendientes de cobro al finalizar el ejercicio.

El incremento del rubro Cuentas Varias obedece fundamentalmente a la registración de los intereses por el crédito por construcciones consolidado y documentado a largo plazo a favor de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con motivo de la reducción del término de pago oportunamente concertado.

En lo referente al Pasivo, el incremento que manifiesta el rubro Fondo Social procede de la capitalización del superávit del ejercicio de 1973 y de la suma de \$ 117.655.000.— correspondiente: al 50% del revalúo de los bienes de uso operado en el ejercicio que se comenta de acuerdo con la Ley 19.742 de Revaluación de Activos.

El incremento que denota el rubro Acreedores en Cuentas Corrientes se debe fundamentalmente a los mayores costos que han experimentado las compras y servicios en el transcurso del año, como asimismo al crecimiento de los valores con motivo de la actualización de capitales en las pólizas de seguro automotor.

Por su parte, la variación que señala el rubro Acreedores a Largo Plazo es consecuencia de la reducción que sufrieran, en abril de 1974, las condiciones de pago de los productos que se adquieren a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, cuyo monto consolidado y documentado corresponde amortizar de acuerdo con el plan de construcciones convenido.

El rubro Ingresos Diferidos, por su parte, muestra un aumento en los recursos obtenidos anticipadamente y que corresponde imputar al ejercicio 1975.

Finalmente, se consigna que las compras de productos Y.P.F. alcanzaron a \$ 1.262.200.000.— y fueron abonadas puntualmente conforme a los planes convenidos.

El análisis que acaba de efectuarse fundamenta la convicción de que la gestión financiera institucional revistió positivos caracteres de fluidez y solvencia, y apoyó sólidamente el programa de expansión cuya continuación asimismo garantiza.

### CONCLUSIONES

Se han efectuado los principales comentarios que merece la documentación contable del ejercicio 1974, habida cuenta de la abundante información que la misma contiene, así como la que presenta la respectiva Memoria.

Es obvio que toda organización que desarrolla actividades económicas —aun cuando, como en el caso del Automóvil Club Argentino, ellas tengan por fin último el servicio a la comunidad— se encuentra sistemáticamente relacionada con el medio en el que se desenvuelve, a través de una compleja red de interacciones económicas y sociales. Consignar esta observación sería innecesario si no fuera por la particular relevancia que la misma ha adquirido en el ejercicio que se comenta. Puede decirse, sin el riesgo de equivocación, que la capacidad de adecuación a las circunstancias del entorno y a los cambios que las mismas experimentan ha jugado un papel decisivo en la gestión institucional del año 1974. El grado en que una organización posee y ejerce tal capacidad es una categórica medida de la eficiencia con que aquélla cumple sus objetivos.

Es este aspecto el que esta Tesorería desea destacar especialmente, pues es en este terreno en el que se puso de manifiesto la eficiente acción institucional. Una conducta cuidadosa, atenta y detallada permitió la apropiada ejecución de los planes serviciales y económico—financieros y reflejó en sus positivos resultados la exitosa gestión de una institución que ha consolidado su carácter de organización modelo al servicio del país. Acentuar —si cabe— ese carácter será un objetivo que podrá alcanzarse si se continúa ejerciendo una acción conductiva como la que ha signado al período contable a cuya culminación se alude. Por otra parte, ello constituye un imperativo necesariamente derivado del amplio apoyo prestado al Automóvil Club Argentino por su gran masa societaria.

En virtud de todo lo expuesto, esta Tesorería eleva a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio 1974, y de no merecer observaciones, propone la aprobación del siguiente proyecto de

### RESOLUCION

1° — Apruébase el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al 70° Ejercicio de la Institución, comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1974, el que al totalizar los egresos \$ 407.502.621,72 y los recursos \$ 377.077.965,34 determina un déficit de \$ 30.424.656,38 que es absorbido por el Saldo Ley 19.742, conforme lo dispone la citada ley de Revalúo Contable de Activos.

2° — Dispónese incluir en la Orden del Día de la convocatoria de Asamblea de Delegados la consideración del Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio del año 1974, de acuerdo con lo establecido en el artículo 44, inciso n) del Estatuto Social. (Firmado): *Cap. de Navio Ing. Luis M. A. Gianelli, Tesorero.*

### DE GERENCIA GENERAL A TESORERIA

Buenos Aires, 8 de abril de 1975. Señor Tesorero del Automóvil Club Argentino, Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli, S.D.

Ref: **Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio 1974**

De mi consideración:

Con la conformidad de esta Gerencia General se eleva a esa Tesorería el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1974.

Como síntesis de la importante actividad desarrollada por la Entidad en el mencionado período, se consignan las cifras globales de los rubros que se detallan a continuación:

• Sueldos	197.663.100
• Gastos	135.083.200
• Amortizaciones, Provisiones y Reservas	43.526.500
Subtotal	376.272.800
• Amortizaciones extraordinarias por revaluación Activo Fijo conforme a la Ley 19.742	31.229.800
Total Egresos	407.502.600
• Recursos	377.078.000
• Diferencia absorbida con Saldo Ley 19.742 de Revalúo Contable de Activos.	30.424.600
	407.502.600

Como puede observarse, la gestión económica del ejercicio ha arrojado un resultado equilibrado, lo cual deriva de un total de egresos de \$ 407.502.600 y un total de Recursos de \$ 377.078.000 y de la absorción de la consiguiente diferencia por el Saldo de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos, conforme la misma lo dispone.

Desde el punto de vista económico, el hecho significativo del ejercicio radica en el ajuste presupuestario que debió realizarse en virtud de las disposiciones oficiales que originaron la disminución de los recursos previstos por cuotas de asociados y tarifas serviciales. La modificación del programa económico incluyó el cumplimiento por la Administración de las medidas dispuestas por la Comisión Directiva para atenuar el efecto de los cambios operados, acción en la que se empeñaron los esfuerzos de todos los sectores de la organización.

Así pudo cumplirse una gestión económica que puede considerarse satisfactoria y que permitió arribar a una positiva culminación del ejercicio, al cabo del cual, como una nueva manifestación de adhesión a la acción institucional desarrollada, se incorporaron 138.810 nuevos asociados.

Por otra parte, el aspecto financiero merece una favorable ponderación, ya que, luego de un puntual cumplimiento de los compromisos, se mantiene una situación francamente fluida para apoyar el permanente desarrollo de los planes de expansión servicial.

En virtud de lo expuesto, esta Gerencia General eleva a la consideración de esa Tesorería la documentación contable correspondiente al Ejercicio 1974. Me resulta grato saludar al señor Tesorero con mi más atenta consideración. (Firmado): *Domingo M. Armendáriz, Gerente General.*



# BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1974 — CUENTAS DE ACTIVO Y PASIVO-CONCEPTO DE CADA RUBRO

## ACTIVO

**INMUEBLES:** Este rubro comprende el valor de todos los terrenos y edificios de propiedad de la Institución. Dicho valor está formado por el costo original de cada uno de los bienes, aumentado con el importe de la revaluación llevada a cabo en el corriente ejercicio sobre los valores al 31-12-74, conforme lo establece la Ley 19.742 de Revaluación de Activos.

**CONSTRUCCIONES:** Representa el costo de las construcciones efectuadas por la Entidad en terrenos no propios y las mejoras practicadas en las mismas.

**OBRAS EN CONSTRUCCION:** Comprende el valor de lo invertido en las edificaciones aún no terminadas, y que se construyen tanto en terrenos propios como ajenos. En oportunidad de finalizar la obra, la inversión realizada se incorporará al rubro Inmuebles o al de Construcciones, según corresponda.

**INSTALACIONES:** Comprende el valor de todas las instalaciones de los inmuebles y construcciones, interpretándose como tales todo lo que vaya adherido o quede semifijo al inmueble o construcción.

**INSTALACIONES RADIOELECTRICAS:** Corresponde a las instalaciones radioeléctricas adheridas o semifijas a inmuebles y a los elementos de los equipos de transmisión y recepción.

**MUEBLES Y ENSERES:** Representa el valor del mobiliario y enseres de trabajo administrativo.

**MAQUINARIAS:** Comprende el valor de todas las maquinarias destinadas a la prestación de servicios a socios y/o internos, como así también el de los elementos utilizados para el funcionamiento de las mismas (máquinas de lavado, engrase, talleres de imprenta, carpintería, herrería, etc.)

**UTENSILIOS Y HERRAMIENTAS:** Comprende el monto de todos los instrumentos manuales necesarios para la prestación de servicios en las respectivas dependencias.

**MATERIAL RODANTE:** Representa el valor de todos los rodados de propiedad del A.C.A. (camiones de auxilio, camiones de carga, furgones, automóviles y otros vehículos).

**MATERIAL DE NAVEGACION:** Comprende el valor de los aviones y embarcaciones destinados a la prestación de servicios a socios y/o internos, como así también el de los elementos utilizados para el funcionamiento de los mismos (repuestos y accesorios).

**IMPLEMENTOS DIVERSOS:** Comprende el monto de las vajillas de buffet y restaurantes, libros, útiles y elementos de uso administrativo, etc.

**TITULOS Y ACCIONES:** Comprende el monto de los títulos y acciones por su valor nominal.

**MERCADERIAS:** Representa el monto del Activo Circulante al 31-12-74 por su último costo.

**CAJAS:** Comprende el monto de los valores en efectivo y cheques al 31-12-74 en Caja de Sede Central y en sus distintas dependencias.

**BANCOS:** Refleja las disponibilidades en diversos Bancos.

**CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR:** Representa el monto de las cuotas a cobrar de los socios al 31-12-74.

**ENTIDADES OFICIALES Y RELACIONES SOCIALES:** El saldo indica las obligaciones que mantienen con la Institución, entidades oficiales, nacionales, provinciales y municipales por obras y servicios prestados, y otras Instituciones sociales.

**DEUDORES VARIOS:** Este rubro registra los saldos a cobrar.

**DOCUMENTOS A COBRAR:** Representa el monto de los documentos en cartera firmados a favor del A.C.A. por deudas varias.

**PRIMAS DE SEGUROS — POLIZAS N° 1 Y N° 2 — A COBRAR:** Refleja el monto a cobrar de los socios al 31-12-74 por la financiación de primas de seguro de automotor.

**PAGO POR CUENTA DE TERCEROS:** Representa los importes abonados por cuenta de terceros.

**DEPOSITOS EN GARANTIA:** Representa el monto de los depósitos en efectivo y títulos que la Entidad ha practicado en concepto de garantía ante el Ministerio de Economía, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Gas del Estado, Dirección de Administración del Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires y otros, en respaldo de obligaciones contraídas.

**CARGOS DIFERIDOS:** Representa gastos cuyos pagos se han efectuado por adelantado y que deben imputarse en ejercicios venideros.

**MARCAS REGISTRADAS:** Esta cuenta del Activo Nominal representa las marcas registradas a nombre del Club.

## PASIVO

**FONDO SOCIAL:** Refleja el patrimonio neto de la Entidad al 31-12-73.

**SALDO LEY 19.742:** Representa el mayor valor alcanzado por los bienes del Activo Fijo conforme a las disposiciones de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos y que, de acuerdo a las normas contenidas en la misma puede ser capitalizado.

**OBLIGACIONES A PAGAR:** Representa la deuda documentada que tiene la Entidad con Y.P.F., correspondiente a compra de productos, como así también por la compra de inmuebles.

**Y.P.F. CREDITOS PLAN CONSTRUCCIONES:** Corresponde al saldo de los créditos que Y.P.F. otorgara a la Institución para la construcción de Estaciones de Servicio.

**ACREEDORES VARIOS:** Refleja el valor en cuenta corriente de proveedores por las adquisiciones cuya cancelación se producirá en el siguiente ejercicio.

**CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO:** Representa el saldo a favor de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro por las primas del seguro de vida colectivo y automotores a cancelar el próximo ejercicio.

**HABERES PENDIENTES DE PAGO:** Este rubro representa las remuneraciones del personal que no se presentó a cobrar el 31-12-74 y cuyos haberes se hallan a disposición de los mismos.

**PARTICIPACION DEL PERSONAL Y BONIFICACION EXTRA A PAGAR:** Representa la partida destinada al pago de la segunda cuota de la participación del personal sobre el rubro cuotas de asociados, la cual como estímulo fuera acordada conforme al Acta de Comisión Directiva N° 21, punto 3, del 29-12-70. Incluye, asimismo, el monto de la bonificación extra aprobada por Acta de Comisión Directiva N° 26, punto 3, del 26-12-74, que al igual que el concepto anterior se liquida en la primera quincena del mes de enero de 1975.

**CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL:** Representa este rubro los importes no vencidos en concepto de aportes jubilatorios sobre los haberes del mes de diciembre de 1974 y segunda cuota del sueldo anual complementario del mismo año, que se depositan en la primera quincena del mes de enero de 1975 en la Caja Nacional de Previsión Social para Empleados de Comercio y Actividades Civiles y Periodistas y Gráficos.

**OBRA SOCIAL LEY 18.610:** Representa los importes que la Entidad deposita en la primera quincena del mes de enero de 1975 en las Asociaciones Profesionales que nuclean a los trabajadores del A.C.A. y en el Instituto Nacional de Obras Sociales, conforme lo establecido por la Ley del rubro.

**FONDO COMPENSADOR DE JUBILACIONES Y PENSIONES:** Refleja la diferencia por la deuda que mantiene la Entidad con el citado Fondo, que será depositada en enero de 1975.

**COBRO POR CUENTA DE TERCEROS:** Representa los importes que en nombre de terceros el A.C.A. ha recaudado.

**SOLICITUDES Y RENOVACIONES DE SEGUROS DE SOCIOS EN TRAMITE:** Refleja el monto de las primas de los seguros de vida y automotores y las renovaciones de las mismas, en trámite de imputación.

**VALES POR SERVICIOS EN CIRCULACION:** Representa el monto de los vales de nafta que se encuentran en poder de terceros.

**DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA:** Corresponde a los depósitos efectuados por los contratistas de obras y servicios como aval de su prestación y a los efectuados por parte de los socios, sobre la documentación que la Entidad emite a su nombre para uso internacional.

**CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS:** Refleja los ingresos obtenidos en el presente ejercicio que corresponden imputarse a ejercicios próximos, como asimismo el monto percibido por solicitudes de ingreso pendientes de asignación y las cuotas abonadas por los socios correspondientes al año 1975.

**PREVISIONES Y RESERVAS: Indemnización y Preaviso:** representa el saldo al 31-12-74 para hacer frente a los riesgos emergentes de las leyes en vigencia.

**Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilísticos:** El saldo de este rubro al 31-12-74 representa el monto de los subsidios en trámite a dicha fecha.

**Autoseguros:** esta reserva está constituida para hacer frente a los riesgos que se originen en los valores de la Entidad y que no alcancen a ser cubiertos por contratos de seguros.

**Accidentes de Trabajo:** esta previsión se ha formado con destino a la atención de las erogaciones médicas que se originan por accidentes de trabajo.

**Eventuales Quebrantos:** esta previsión está constituida para contrarrestar las eventualidades de incobrabilidad provenientes del Activo Exigible.

**Deudores por Cuotas:** esta previsión se ha constituido para afrontar riesgos provenientes de la incobrabilidad de cuotas sociales pendientes de pago al 31-12-74.

**Liquidaciones Pendientes:** esta reserva se ha formado para hacer frente a las eventualidades originadas por bonificaciones pendientes de liquidación sobre compra de combustibles; por las Cauciones de las Libretas de Pasos por Aduanas y otros.

**Liquidación de Sinistros:** esta previsión se ha constituido con el objeto de hacer frente a las eventuales diferencias que se susciten sobre liquidaciones de siniestros del seguro de automotores.

**SALDO POR ACTUALIZACION CONTABLE LEY 19.742 (No capitalizado):** Representa el mayor valor alcanzado por los bienes del Activo Fijo conforme a las disposiciones de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos y que, de acuerdo a las normas contenidas en la misma, no es capitalizado.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO  
Av. del Libertador 1850  
Capital Federal

# BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1974

Ejercicio N° 70  
Desde el 1° de enero de 1974  
al 31 de diciembre de 1974

## ACTIVO

### CAPITULO I — MUEBLES E INMUEBLES

INMUEBLES			
Terrenos		162.511.737,68	
Edificios	420.756.668,74		
Amortizado	<u>35.617.953,31</u>	385.138.715,43	
CONSTRUCCIONES	35.705.879,91		
Amortizado	<u>8.463.433,68</u>	27.242.446,23	
OBRAS EN CONSTRUCCION		21.151.575,00	
INSTALACIONES	53.702.991,62		
Amortizado	<u>17.215.102,02</u>	36.487.889,60	
INSTALACIONES RADIOELECTRICAS	7.381.344,65		
Amortizado	<u>2.606.600,51</u>	4.774.744,14	
MUEBLES Y ENSERES	42.568.676,37		
Amortizado	<u>14.091.540,48</u>	28.477.135,89	
MAQUINARIAS	15.656.028,50		
Amortizado	<u>5.502.267,37</u>	10.153.761,13	
UTENSILIOS Y HERRAMIENTAS	2.275.960,29		
Amortizado	<u>2.005.331,93</u>	270.628,36	
MATERIAL RODANTE	41.296.784,01		
Amortizado	<u>23.756.037,88</u>	17.540.746,13	
MATERIAL DE NAVEGACION	4.717.480,30		
Amortizado	<u>2.754.827,34</u>	1.962.652,96	
IMPLEMENTOS DIVERSOS	5.677.919,24		
Amortizado	<u>1.781.419,55</u>	3.896.499,69	
Total del Activo Fijo		699.608.532,24	
TITULOS Y ACCIONES		274.910,35	
MERCADERIAS		<u>45.802.083,82</u>	745.685.526,41

### CAPITULO II — EFECTIVO

CAJAS	19.979.894,43		
BANCOS	<u>129.486.768,86</u>	149.466.663,29	

### CAPITULO III — CREDITOS

CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR	23.250.869,60		
ENTIDADES OFICIALES Y RELACIONES SOCIALES	19.305.177,09		
DEUDORES VARIOS	58.099.673,54		
DOCUMENTOS A COBRAR	13.548.714,54		
PRIMAS DE SEGUROS A COBRAR	66.015.614,60		
PAGOS POR CUENTA DE TERCEROS	3.649.097,73		
DEPOSITOS EN GARANTIA	<u>248.524,39</u>	184.117.671,49	

### CAPITULO IV — CUENTAS VARIAS

CARGOS DIFERIDOS	52.049.580,81		
MARCAS REGISTRADAS	<u>694,90</u>	52.050.275,71	
CUENTAS DE ORDEN		1.131.320.136,90	
		<u>201.172.123,46</u>	
		<u>\$ 1.332.492.260,36</u>	

## PASIVO

### CAPITULO I — FONDOS SOCIALES

FONDO SOCIAL		85.685.513,64	
SALDO LEY 19742 (Capitalizable)	285.515.966,45		
Menos afectación para absorber el Déficit del ejercicio	<u>30.424.656,38</u>	<u>255.091.310,07</u>	340.776.823,71

### CAPITULO II — DEUDAS

OBLIGACIONES A PAGAR		147.503.206,81	
Y.P.F. CREDITOS PLAN CONSTRUCCIONES		12.239.373,00	
ACREEDORES VARIOS		176.738.841,64	
CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO		53.071.817,27	
HABERES PENDIENTES DE PAGO		3.230.936,04	
PARTICIPACION DEL PERSONAL Y BONIFICACION EXTRA A PAGAR		23.197.628,94	
CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL		4.742.745,47	
OBRA SOCIAL LEY 18610		965.938,49	
FONDO COMP. DE JUBILACIONES Y PENSIONES	2.242.164,65		
Menos: Depositado en Banco Nación	<u>2.163.475,65</u>	78.689,00	
COBROS POR CUENTA DE TERCEROS		3.792.791,64	
SOLICITUDES Y RENOVACION DE SEGUROS EN TRAMITE		2.279.884,84	
VALES POR SERVICIOS EN CIRCULACION		21.316.792,24	
DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA		<u>1.700.371,72</u>	450.859.017,10

### CAPITULO III — CUENTAS VARIAS

CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS			
Cuotas de Socios de Ejercicios Futuros	2.078.280,80		
Solicitudes de Socios en Trámite	922.823,01		
Ingresos Diferidos	<u>2.069.028,11</u>	5.070.131,92	
PREVISIONES Y RESERVAS			
Indemnización y Preaviso	3.016.831,30		
Subsidio por Fallecimiento por Accidentes			
Automovilistas	402.000,00		
Autoseguros	1.267.748,49		
Accidentes de Trabajo	849.242,50		
Eventuales Quebrantos	16.290.542,12		
Deudores por Cuotas	18.600.695,60		
Liquidaciones Pendientes	8.312.170,34		
Liquidación de Sinistros	<u>358.967,37</u>	49.098.197,72	
SALDO POR ACTUALIZACION CONTABLE LEY 19742		<u>285.515.966,45</u>	<u>339.684.296,09</u>
	Subtotal		1.131.320.136,90
CUENTAS DE ORDEN			<u>201.172.123,46</u>

\$ 1.332.492.260,36



# CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

## DEBE

## HABER

### AMORTIZACIONES

Del Activo Fijo			
Ordinarias	15.367.638,75		
Extraordinarias — Revalúo Ley 19742	<u>31.229.845,76</u>	46.597.484,51	
Del Activo Nominal		<u>143.362,00</u>	46.740.846,51

GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION (Anexo 1)		73.989.810,03	
GASTOS POR COBRANZAS DE CUOTAS		29.049.333,41	
EDIFICIO SEDE CENTRAL		5.417.584,63	
GASTOS POR SERVICIOS			

Turismo Nacional e Internacional, Escuela de Conducción, Señalamiento Vial, Servicios de Previsión, etc. (Anexo 2)	55.766.880,58		
Revista Autoclub	8.168.869,78		
Estaciones de Servicio (Anexo 3)	76.975.553,46		
Auxilio Mecánico (Anexo 4)	<u>69.943.776,16</u>	210.855.079,98	

SUBSIDIOS PAGADOS POR FALLECIMIENTOS POR ACCIDENTES AUTOMOVILISTAS AÑO 1974	125.666,66		
CONTRIBUCIONES Y SUBSIDIOS BENEFICIOS Y SERVICIOS AL PERSONAL	80.436,51		
INTERESES Y COMISIONES BANCARIAS	3.452.543,92		
EXHIBICIONES DEPORTIVAS	6.714.286,48		
PREMIOS POR TORNEOS DEPORTIVOS	1.933.168,34		
BAJA DE BIENES Y ARTICULOS DIVERSOS	843.104,90		
	<u>285.340,05</u>	332.746.354,91	

### CONSTITUCION Y TRANSFERENCIA A PREVISIONES Y RESERVAS

Subsidio por Fallecimientos por Accidentes Automovilistas	70.900,00		
Previsión por Accidentes de Trabajo	606.437,48		
Previsión para Deudores por Cuotas	10.819.069,25		
Previsión para Liquidaciones Pendientes	3.914.635,58		
Previsión para Eventuales Quebrantos	11.504.377,99		
Reserva Autoseguros	100.000,00		
Previsión para Indemnización y Preaviso	<u>1.000.000,00</u>	28.015.420,30	

### CUOTAS DE ASOCIADOS

Cobradas del ejercicio actual:			
Plenarios	123.359.638,73		
Activos "A" Capital	2.285.341,07		
Activos "A" Interior	40.070.752,67		
Activos "B"	15.449.853,56		
Adherentes	<u>445.197,91</u>	181.610.783,94	

Cobradas por Ingresos y Reingresos			907.653,50
------------------------------------	--	--	------------

Vencidas del ejercicio actual:			
Plenarios	9.498.683,15		
Activos "A" Capital	109.474,20		
Activos "A" Interior	6.365.194,10		
Activos "B"	5.822.339,92		
Adherentes	<u>89.931,70</u>	21.885.623,07	204.404.060,51

### RECURSOS POR PRESTACION DE SERVICIOS

Estaciones de Servicio, Auxilio Mecánico (Anexo 5)			75.579.199,19
--	--	--	---------------

### VARIOS

Insignias Sociales	100.093,10		
Guías, Cartas de Turismo y folletos de E. Vial	1.379.828,26		
Documentación Internacional	2.385.683,29		
Servicios de Previsión	45.199.851,24		
Servicio de Aviación	934.151,30		
Balnearios, Recreos y Campamentos	2.718.659,21		
Servicio de Motel	10.967.936,81		
Servicio de Viajes y Turismo	1.114.741,47		
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	2.216.134,22		
Escuela de Mecánica y de Capacitación	193.716,30		
Servicio de Cheques de Viajero A.C.A.	283.156,26		
Duplicados de Carnets	34.722,82		
Trámites Municipales	126.673,02		
Credenciales Familiares	211.857,39		
Otros	<u>27.110,10</u>	67.894.314,77	143.473.513,96

### CONTRIBUCIONES POR CONVENIOS

Para Colocación y Conservación de Señales	4.853.770,58		
Para Afiches, Guías y Cartas de Turismo	<u>43.000,00</u>	4.896.770,58	

### PUBLICIDAD

En Revista Autoclub			2.335.841,99
---------------------	--	--	--------------

EXHIBICIONES DEPORTIVAS			721.992,81
CESION DE LOCALES VARIOS			53.012,45

CONCESIONARIOS DE SERVICIOS DE RESTAURANTE, BUFFET Y PELLUQUERIA			1.164.124,41
--	--	--	--------------

INTERESES SOBRE DEPOSITOS A PLAZO FIJO Y VARIOS			17.452.357,02
---	--	--	---------------

OTROS INGRESOS			1.241.546,64
----------------	--	--	--------------

OTRAS UTILIDADES			56.774,97
------------------	--	--	-----------

BIENES INCORPORADOS AL ACTIVO			<u>1.277.970,00</u>
-------------------------------	--	--	---------------------

SUBTOTAL			377.077.965,34
----------	--	--	----------------

DEFICIT DEL EJERCICIO ABSORBIDO POR SALDO LEY 19742			<u>30.424.656,38</u>
---	--	--	----------------------

\$ 407.502.621,72

\$ 407.502.621,72



**TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL,  
ESCUELAS DE CONDUCCION, SENALAMIENTO  
VIAL, SERVICIOS DE PREVISION, ETC.**

Anexo 2

**GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION**

Anexo 1

Afilaciones	100.918,15
Certámenes, Exposiciones y Actos Culturales	175.849,32
Atenciones, Homenajes y Representaciones	1.325.812,76
Asambleas	114.258,49
Indemnizaciones	14.729,19
Gastos Promocionales	5.542.239,95
Asesorías	1.903.830,51
División Compras	2.136.978,89
División Computación	11.906.402,82
División Sistemas y Programación	1.970.326,73
División Análisis Económico y Sistemas Administrativos	2.053.907,11
División Contable	10.664.615,38
Dependencias y Funciones Adscriptas a la Dirección	3.382.615,14
Comisión Fiscalizadora de Cuentas (Auditoría Interna)	831.536,96
Filiales	7.914.288,32
División Socios	4.475.737,25
Gerencias, Subgerencias y Dependencias Adscriptas	7.404.485,88
Congresos, y Asuntos Nacionales e Internacionales	517.912,28
División Personal	6.323.365,47
División Promoción	2.577.449,40
Representaciones del Interior	360.435,93
División Abastecimiento	2.292.114,10
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 73.989.810,03</b>

Sueldos	40.040.668,18
Aportes por Leyes Sociales	12.334.918,69
Gastos	21.614.223,16
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 73.989.810,03</b>

Insignias Sociales, Guías y Cartas de Turismo y Servicios Internacionales	383.514,79
Hoteles, Restaurantes y Otros Servicios por Concesionarios	11.115.069,81
Balnearios, Recreos y Campamentos	5.462.720,82
División Moteles	2.849.537,69
Señalamiento	2.885.197,56
División Asuntos Viales	4.254.916,39
Servicios de Cheques de Viajero A.C.A.	2.153,16
Servicio de Viajes y Turismo	74.446,03
División Turismo	1.161.120,33
Servicio de Aviación	1.878.622,53
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	3.605.088,09
Escuelas de Mecánica y de Capacitación	615.452,43
Servicios de Previsión	14.137.348,72
División Cartografía	3.008.822,12
Biblioteca	145.343,41
División Propiedad del Automotor	1.102.471,95
División Aduanas y Documentación Internacional	2.620.061,45
Servicio Fotográfico	464.902,30
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 55.766.880,58</b>

Sueldos	28.798.623,62
Aportes por Leyes Sociales	9.516.216,66
Gastos	17.452.040,30
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 55.766.880,58</b>

Anexo 4

**AUXILIO MECANICO**

Sueldos	22.788.324,44
Aportes por Leyes Sociales	7.111.101,80
Gastos	40.044.349,92
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 69.943.776,16</b>

**ESTACIONES DE SERVICIO**

Anexo 3

DEPENDENCIAS	SUELDOS	APORTES POR LEYES SOCIALES	GASTOS	TOTAL
Estaciones de Servicio Explotación Directa	1.964.950,68	633.043,22	587.947,30	3.185.941,20
Estaciones de Servicio Explotación Concesión	18.011.411,76	5.774.364,98	17.309.108,33	41.094.885,07
Estaciones Camineras Explotación Directa	8.579.628,05	2.745.094,87	4.775.340,60	16.100.063,52
Estaciones Camineras Explotación Concesión	1.032.441,84	330.847,45	2.004.636,17	3.367.925,46
Servicio de Radiocomunicaciones	728.306,18	230.087,00	949.032,35	1.907.425,53
División Estaciones	4.783.340,00	1.444.688,75	1.888.338,92	8.116.367,67
Forestación	309.292,28	98.877,73	8.590,30	416.760,31
Estaciones Adheridas			240.114,57	240.114,57
Talleres	229.544,53	72.713,25	127.786,93	430.044,71
Terrenos			170.796,98	170.796,98
Dependencias en Construcción o en Período de Rehabilitación	2.918,83	839,04	89.003,92	92.761,79
Playas de Estacionamiento	813.258,66	269.914,46	769.293,53	1.852.466,65
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 36.455.092,81</b>	<b>11.600.470,75</b>	<b>28.919.989,90</b>	<b>76.975.553,46</b>

Anexo 5

**ESTACIONES DE SERVICIO – AUXILIO MECANICO**

CONCEPTO	ESTACIONES DE SERVICIO		ESTACIONES CAMINERAS		TALLERES	PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO	SERVICIO DE AUXILIO MECANICO	OTRAS DEPENDENCIAS	TOTAL
	EXPLOTACION DIRECTA	EXPLOTACION CONCESION	EXPLOTACION DIRECTA	EXPLOTACION CONCESION					
Beneficios Brutos por Venta combustibles	2.326.298,43	28.542.083,02	14.152.083,02	14.152.738,50	5.630.596,02		30.599,11		50.682.315,08
Lubricantes	235.141,25	3.753.131,16	953.252,12	404.721,41		3.452,24			5.349.698,18
Accesorios y Repuestos	52.324,03	2.203.639,98	551.976,73	92.343,63	23.324,25	489,81			2.924.098,43
Mercaderías Varias	366,05	211.764,82	3.212,86	11.131,16					226.474,89
Cubiertas y Cámaras	261.994,01	7.544.160,32	1.097.410,08	730.665,57	182.148,49	80.591,92		4.846,26	9.901.816,65
Buffet			23.455,56						23.455,56
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 2.876.123,77</b>	<b>42.254.779,30</b>	<b>16.782.045,85</b>	<b>6.869.457,79</b>	<b>205.472,74</b>	<b>115.133,08</b>		<b>4.846,26</b>	<b>69.107.858,79</b>
Servicios Tarifados									615.236,90
Lavados	54.392,79	515.246,51	42.444,09	3.153,51					248.017,57
Engrapes	22.398,35	196.118,97	26.907,41	2.592,84					1.869.580,56
Taller y Gomería	50.216,05	1.628.004,21	154.194,53	25.784,03	11.381,74				2.273.706,01
Estiadas	4.969,45	731.516,16	21.926,10	736,60		1.514.557,70			1.177.261,64
Auxilio Mecánico							1.177.261,64		287.537,72
Servicios Varios	180,59	54.368,39	1.091,51	3.272,34	3.283,53		19.205,08	206.136,31	206.136,31
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 132.157,23</b>	<b>3.125.254,24</b>	<b>246.563,64</b>	<b>35.539,32</b>	<b>14.665,27</b>	<b>1.514.557,70</b>	<b>1.196.466,69</b>	<b>206.136,31</b>	<b>6.471.340,40</b>
Total Recursos de Estaciones	<b>\$ 3.008.281,00</b>	<b>45.380.033,54</b>	<b>17.028.609,49</b>	<b>6.904.977,11</b>	<b>220.138,01</b>	<b>1.629.690,78</b>	<b>1.196.466,69</b>	<b>210.982,57</b>	<b>75.579.199,19</b>





**690** UNIDADES DE AUXILIO MECANICO, **311** ESTACIONES DE SERVICIO, **53** HOTELES, MOTELES Y HOSTERIAS, **5.400** CASAS COMERCIALES ADHERIDAS, **18** RECREOS, CAM. PAMENTOS Y BALNEARIOS, TURISMO (PLANOS, GUIAS Y HOJAS DE RUTA, EXCURSIONES, RESERVA Y VENTA DE PASAJES, DOCUMENTACION INTERNACIONAL PARA EL AUTOMOVIL), CHEQUE DE VIAJERO A.C.A., SERVICIO DE AVIACION, ESCUELAS TECNICAS DE CONDUCCION Y TRANSITO, ESCUELA DE MECANICA, REVISTA "AUTOCLUB", ASESORIA LEGAL, TRANSITO Y PATENTES, SUBSIDIO POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTA, SEGUROS DE AUTOMOTORES Y DE VIDA, RECIPROCIDAD DE SERVICIOS EN EL EXTERIOR, ETC.

# INFORMESE SOBRE SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS



PUBLICACIONES  
CARTOGRAFICAS



ESCUELA TEC.  
DE CONDUCCION Y  
TRANSITO (Bs. As.)



SERVICIO DE  
AVIACION



CENTRO TURISTICO  
DEL DELTA (Bs. As.)



AUXILIO MECANICO



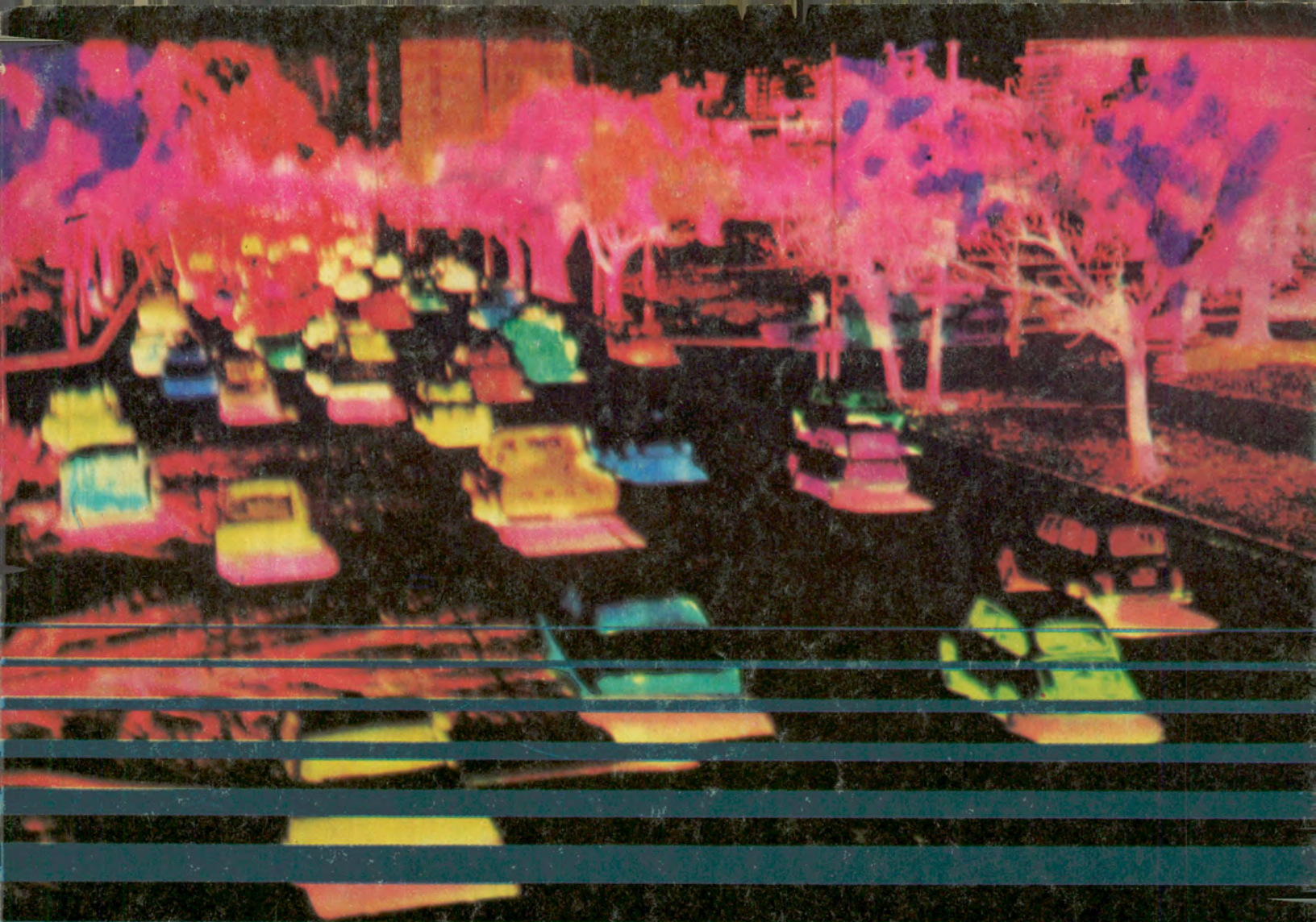
ESTACION DE SERVICIO  
EL BOLSON (R.N.)



HOSTERIA EL DORADO  
(MISIONES)

EL PAIS Y  
SIEMPRE EL PAIS  
IMPULSA AL  
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO





EL  
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO  
NACIO CUANDO NO HABIA  
RUTAS NI PUENTES NI SEÑALES,  
SU HISTORIA ES LA  
HISTORIA MISMA DEL  
AUTOMOVILISMO ARGENTINO.

Desde 1904 al Servicio de  
sus Socios y del Progreso del Pais.

