

CORREO
ARGENTINO
900. 61 (B)

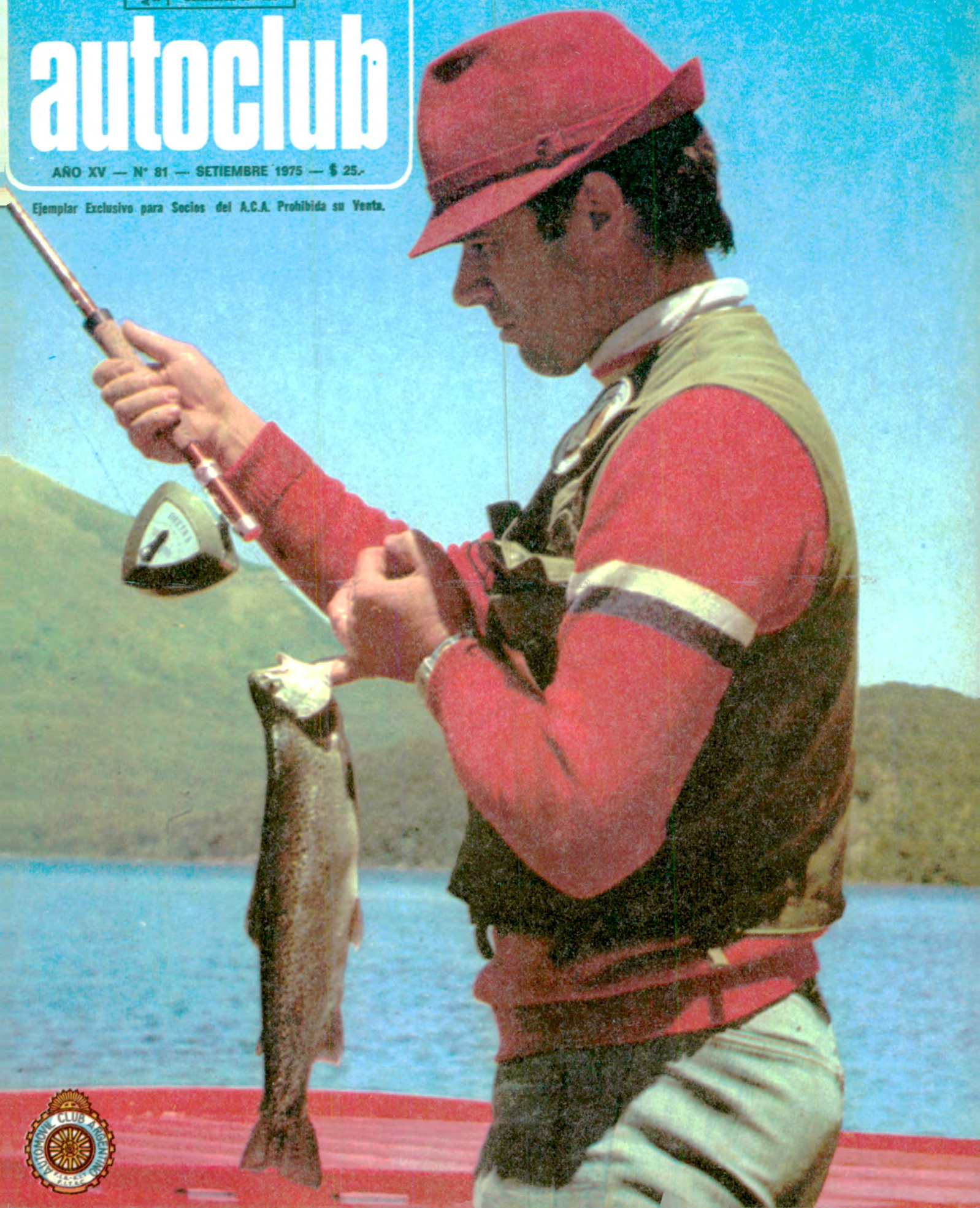
FRANQUEO PAGADO
Concesión N° 4938

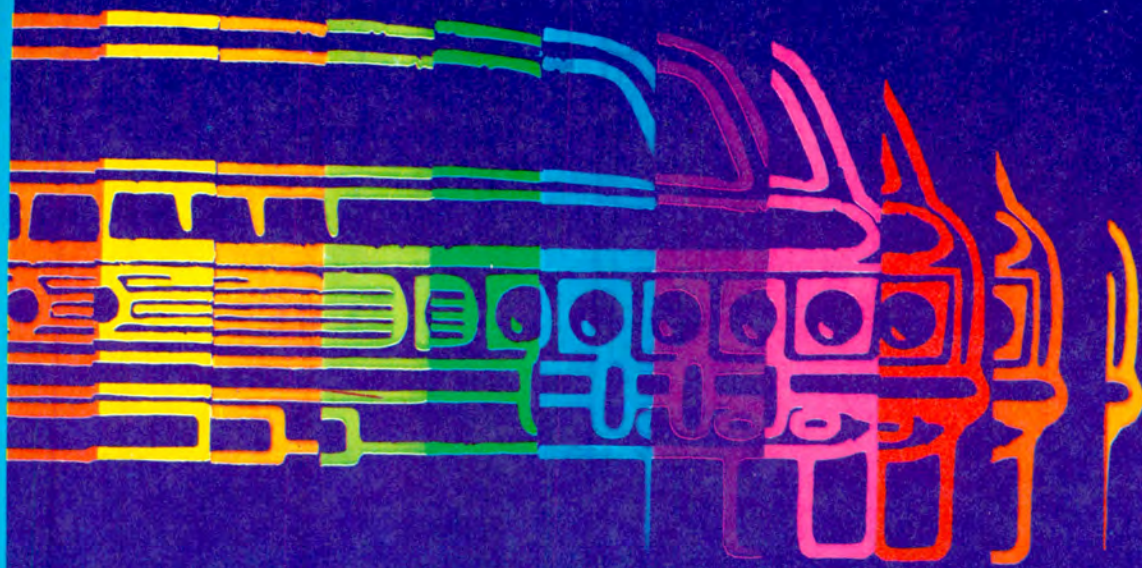
TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 209

autoclub

AÑO XV — N° 81 — SETIEMBRE 1975 — \$ 25.-

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

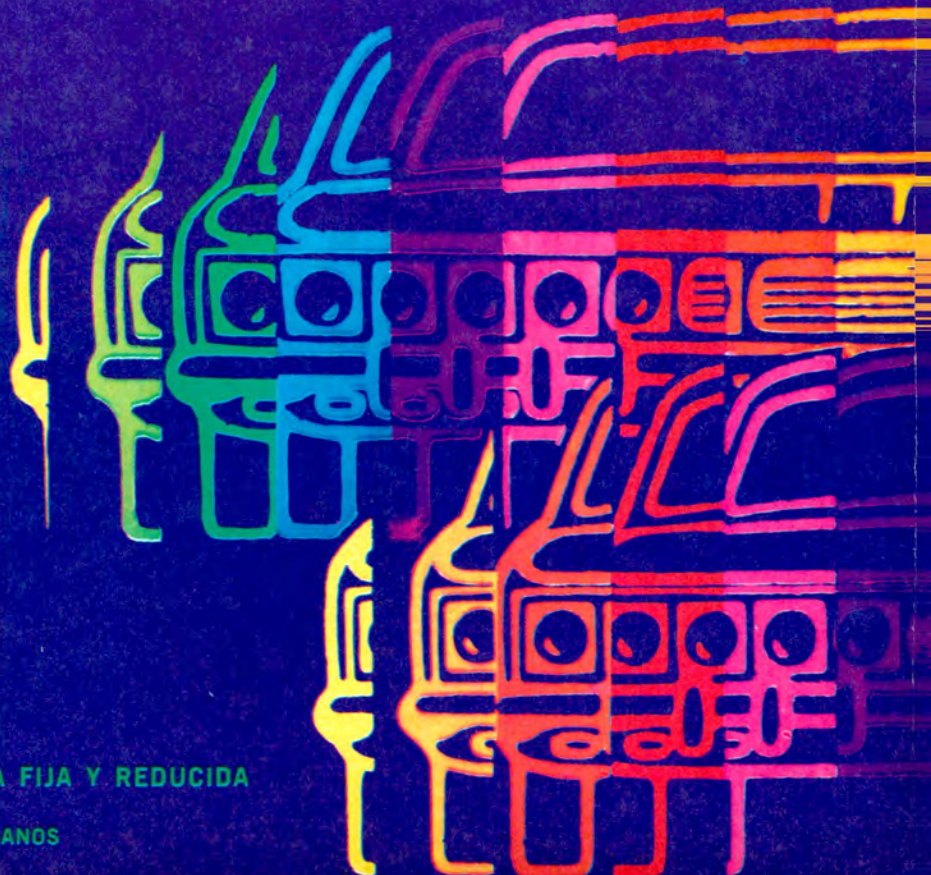
SEGURO DE AUTOMOTORES



- **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

En el marco imponente de los lagos del sur argentino es posible tentar la pesca de cuatro especies de salmónidos. Estos peces acrobáticos fueron introducidos desde principio de siglo y se han adaptado tan bien al medio, que su fama atrae a deportistas de todos los continentes. (Ver nota en pág. 22).

autoclub

81

SUMARIO

DIRECTOR

Dr. César C. Carman
Presidente del ACA

COMISION ASESORA

Presidente

Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º 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 2º 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

JEFE 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

NOS ESCRIBEN	5
ANDACOLLO, Valle del oro, por Elena A. Lafontaine	8
CAMPAÑA PARA LA PREVENCION DE ACCIDENTES	11
ASI VIVEN LOS ISLEROS, por Clara Passafari	14
HITO 50: El Asombro del Viajero, por Roberto Mario Scheines ..	18
MANEJANDO EN EL DIVAN	20
LOS HABITANTES DE LAS AGUAS, por Jaroslav M. Turbanoff ..	22
LA PEQUEÑA CATI, por Tito Narosky	26
AUTOHUMOR, por M. Di Genaro	29
AQUI NOSOTRAS..., por Trixi	30
TUERQUITAS, por Marta Ortiz	34
AUTOCLUB INFORMA	36
LETRA NUEVA	37
MECANICA: Conozca su automóvil, por Telescuola Técnica ...	38
UNA ANTIGUA AMISTAD	40
GENTE DEL ACA	41
NOTICIERO ACA	43

Tirada de esta edición:
752.000 ejemplares

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

REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5º, TEL. 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



Autoridades

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

Vicepresidentes 2º:
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

PROTESORERO:

Esc. Roberto V. Vitale

PROSECRETARIO:

Esc. Enrique F. Ghezzi

ASESORES HONORARIOS:

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

PRESIDENTE:

Dr. César G. Carman

VICEPRESIDENTE 1º:

Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2º:

Dr. Baltazar Martínez Briones

SECRETARIO:

Dr. Luis Petraglia

TESORERO:

Dr. Iván Ibáñez

PROSECRETARIO:

Dr. Marcelo Gowland Acosta

PROTESORERO:

Dr. Juan Carlos Laurens

VOCALES TITULARES:

Esc. Roberto V. Vitale
Dr. Ricardo E. Araújo
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 Baca
Ing. Emilio Rodríguez Reindl
VOCALES SUPLENTE:
Esc. Víctor Zemborain

Ing. Rafael Sierra

Sr. Norberto Paoletti
Sr. Roberto Darwin Reyna
Sra. Sara Pradère de Gayán
Ing. Pedro Petriz
Sr. Eduardo Tarraubella
Sr. Jorge Faustino Lorenzo

Comisión Fiscalizadora

de Cuentas

PRESIDENTE:

Dr. Horacio Frías Pasman

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. Atilio Luis Ballerini

Viccom. 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. Duilio 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. Hugo César Casadella

Sr. Alfonso Castellanos Esquiú

Dr. Eustaquio Castro

Dr. Juan Carlos Casazza

Dr. Julio César Cataldo

Gral. Eduardo José Catán

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 Fagín

Sr. Osvaldo Ferrero

Dr. Osvaldo Enrique Ferrero

Dr. Armando Roberto Florito

Dr. Eric Gustavo Fogelstrom

Dr. Ramón Freigedo

Ing. Leopoldo Frigoni

Sr. Marcos Friszman

Sra. Elena Chapas de Ghezzi

Sr. Armando Gostanián

Dr. Carlos E. González

Cambaceres

Sr. Aníbal 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 Matusевич
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
Sr. Eduardo Morey
Sr. Rodolfo Luis Nieto
Sr. Juan C. Núñez
Dr. Manuel Ortiz Basualdo
Sr. Omar Orueta
Ing. Mario Salomón Oklander
Sr. Luis A. Ottonello
Dr. Juan A. Oyuela
Sr. Mario P. Pantaleo Abalos
Sr. Secundino Parada
Cap. Jorge Andrés París
Sr. Lucio B. Parodi
Dr. Carlos A. Peña Méndez
Sr. Pedro Lázaro Perullh
Sr. Adolfo Rawsi
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 Salvatori
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
Sr. 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. Héctor Rafael Arribas
Sr. Carlos Alberto Bado
Sr. Luis Ricardo Barcán
Sr. Angel Biglieri
Sr. Jorge Francisco Bordignon
Sr. Manuel Buján
Dr. Carlos Jorge Carrión
Sr. James Oliver Coldwell
Sr. Alberto Martín Costoyas
Ing. Luis De Carli
Sr. Carlos Mario Denna
Sr. Eduardo Roberto Enriquez
Sr. Juan Manuel Farías
Sr. Luis Fernández Barrio
Sr. Lázaro Oscar García
Sr. Julio Gómez
Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo
Sr. Germán Halsband
Dr. José A. Lázcano
Sr. Néstor Lecuenis
Sr. Juan Carlos Liporace
Sr. Raúl Manuel Lissarrague
Sr. Salvador López Mansilla
Sr. Rodolfo Maglia
Sr. Arturo Rodolfo Marchini
Dr. Juan R. Michans
Esc. José María Montes
Esc. Francisco Oliver
Sr. Rafael Ernesto Plata
Sr. Pedro Quartucci
Dr. Ricardo E. Richelet
Sr. Julio A. Rojas
Sr. Santiago Saccol
Sr. Ulises Enrique Sordelli
Sr. Alberto M. Stainoh

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



Nos escriben...

DE LA ZONA SANITARIA III

Señor Director:

En nuestro carácter de jefe de la Zona Sanitaria III y de director del Hospital Rural de Chos Malal, cúmpenos agradecer en nombre de la Secretaría de Salud Pública Provincial de Neuquén la desinteresada y encomiable labor organizada y llevada a cabo por el concesionario del motel del Automóvil Club Argentino en Chos Malal, señor Víctor Schuler, en las Jornadas Pediátricas que se efectuaron este año en el mencionado establecimiento.

Asistieron a ellas el Subsecretario de Salud Pública de Neuquén, Dr. Ernesto Castillo —quien las presidió—, funcionarios de esa repartición, médicos del Hospital de Niños de Buenos Aires y más de 40 profesionales de las distintas áreas de la medicina infantil.

Tratáronse los siguientes temas: "La Organización del Programa de Educación Médica Continua", "Patología Respiratoria" y "Presentación de Casos Clínicos", todos ellos de suma importancia.

El conjunto de médicos se llevó un recuerdo inigualable de esta zona por la gran delicadeza puesta de manifiesto por el representante del Automóvil Club Argentino. Cada integrante de las jornadas se sintió en su casa y atendido en forma singular.

Es por ello que deseamos se haga resaltar la figura del Sr. Víctor Schuler, digno representante nuestro, para que de esta forma hechos de tal envergadura no queden sin mención.

Gracias en nombre de la medicina argentina por ser valorada y respetada.

Jefatura de Zona Sanitaria III - Chos Malal - Provincia de Neuquén

Dr. Jaime E. Yoiris

Director Hospital Rural
Chos Malal

Dr. Gustavo A. Vaca Narvaja
Jefe de Zona Sanitaria III
Chos Malal

AUTOMOVIL Y RITMO CARDIACO

Señor Director:

Pese a que yo manejo desde 1922, recién me entero de que la conducción del automóvil, pasando la velocidad de los 80 kilómetros/hora, impone al corazón un ritmo mayor al normal; en otras palabras, aumenta su esfuerzo.

Según estudios realizados en Alemania Federal (y reproducidos por el diario cuyano "Mendoza"), el solo hecho de manejar en el tráfico urbano recargado ya eleva las pulsaciones de 70 a 90 por minuto. Al aumentarse la velocidad en ruta de 100 a 130 kilómetros/hora, suben a 110 las pulsaciones. Al presentarse una dificultad o adelantarse a coches a alta velocidad, alcanzan las pulsaciones a 170. En caso de verdadera dificultad al realizar una maniobra riesgosa, se puede llegar hasta 200 pulsaciones.

La información es muy interesante. Por eso yo apelo a los numerosos médicos cardiólogos lectores de AUTOCLUB para que ratifiquen o rectifiquen lo expuesto y amplíen la información, aclarando puntos que aquélla no trae, a saber:

- 1) ¿Lo dicho se reduce a los conductores o afecta también a los acompañantes: a) tranquilos; b) temerosos; c) asustados?
- 2) ¿Cuáles pueden ser las consecuencias de estas aceleraciones del pulso sobre: a) conductores con insuficiencia coronaria; b) id. que hayan sufrido un infarto; c) id. afectados por arteriosclerosis; d) id. con presión alta?
- 3) ¿Cuáles son los eventuales peligros para la salud de aquéllos?
- 4) ¿Cuál puede ser el aumento eventual del riesgo de sufrir accidentes por aquéllos?
- 5) ¿Qué medicación sería aconsejable para aliviar la aceleración cardíaca y disminuir o anular sus efectos?
- 6) ¿Qué consejos pueden darnos para el caso de que el conductor cardíaco sufra algún trastorno o malestar propio de su dolencia?
- 7) ¿Desde qué momento es contraindicada la conducción de automóviles (y más aún de camiones, ómnibus, etc.) para cardíacos; a) en la ciudad; b) en ruta?
- 8) ¿Desde qué momento debe retirarse el carnet de conductor al cardíaco?

Sólo conociendo a fondo cada uno de los diversos factores

que se suman para provocar accidentes, lograremos disminuirlos y salvar vidas.

Aclaremos, pues, este punto que parece importante.

Saludo a usted atentamente.

Alejandro von Der Heyde Garrigós

Aráoz 2795
Buenos Aires

N. de la R.: Hacemos nuestra la inquietud del señor von Der Heyde Garrigós e invitamos a los cardiólogos lectores de AUTOCLUB a opinar sobre tan interesante tema. En estas mismas columnas publicaremos las respuestas que contribuyan a esclarecerlo.

AUDICIONES TURISTICAS

Señor Director:

En ocasión de un viaje que realicé a la provincia de Santa Fe, tuve oportunidad de escuchar en la sintonía de Radio Universidad de Santa Fe, una audición dedicada al turismo que si no me equivoco se llamaba "El Turista".

En ese programa emitieron noticias y consejos del ACA, hecho que considero muy positivo para la información de los asociados y formación y educación vial de todos los oyentes.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Ana María Alonso
9 de Julio 466
Resistencia

SOBRE HOTELES Y MOTELES

Señor Director:

Solicito que en el próximo número de la Revista AUTOCLUB se informe sobre el alcance de los vocablos *Hotel* y *Motel*, o se aclare sobre la diferencia que hay entre ambos términos, dado que en los diccionarios de lengua castellana no figura la palabra *motel*.



SERVICIO DE PREVISION
PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

SR. ASOCIADO

CONTROLE EL VENCIMIENTO DE SU SEGURO. DE NO RECEPCIONAR EL CORRESPONDIENTE AVISO DE PAGO, CONCURRA A ABOGAR A LAS DEPENDENCIAS DE LA ENTIDAD CON EL ULTIMO COMPROBANTE DE CANCELACION DE PRIMAS.

Nos escriben...

Al agradecer vuestra gentileza, hago propicia la oportunidad para saludarle con mi mayor consideración.

Héctor L. del Campo
Rawson — Chubut

N. de la R.: En respuesta a lo solicitado transcribimos a continuación la "tipificación" de la Entidad, sobre lo que es un "hotel" y un "motel".

"HOTELES: Establecimientos destinados a brindar servicio de alojamiento, restaurante, bar y cafetería, situados preferentemente en radio urbano, con un mínimo de 18 habitaciones, el 40% de las cuales deberá tener baño privado o semiprivado, con un mínimo de dos salones que serán de recepción o estar y comedor. Los servicios de conserjería y cafetería deberán ser permanentes y los establecimientos poseerán locales de lavandería y planchado.

"MOTEL: Establecimientos que formando un solo conjunto arquitectónico, preferentemente sobre rutas, brinden alojamiento con o sin servicio de comidas. Deberán tener indefectiblemente lugar de estacionamiento o cocheras para el vehículo del usuario de cada unidad de alojamiento. Podrán tener o no estación de servicio o puesto de abastecimiento anexo y contarán con servicio mínimo de cafetería.

Para mayor información hacemos saber a nuestros lectores que la Academia Argentina de Letras, en sesión del 27 de abril de 1967, se expidió acerca de la palabra "motel". Entre otras cosas, dice al respecto: "La palabra motel, de uso internacional, ha empezado a difundirse en la Argentina desde hace poco más de una década debido, principalmente, a la influencia de la televisión y del cine. Compuesta con las sílabas inicial y final, respectivamente, de la expresión 'motorists hotel', es uno de esos casos extremos de contaminación que Migliorini ha denominado 'parola-macedonia', como el del español 'fantaciencia', el italiano 'metronotte', el inglés 'telescoping', el francés 'télescopage', etcétera."

Por otra parte, en el Boletín de la Real Academia Española se transcribe el dictamen de ese organismo acerca del tema que provoca esta nota: (Enmiendas y adiciones al Diccionario de la Real Academia Española) T. III, cuad. 197, setiembre-diciembre 1972, 460. "(Del inglés motel de motorists'hotel) m. Establecimiento público, situado generalmente fuera de los núcleos urbanos y en las proximidades de las carreteras, en el que se facilita alojamiento en departamentos con entradas independientes desde el exterior, y con garajes o cobertizos, próximos o contiguos a aquellos, para automóviles".

Por otra parte, debemos recordar que en AUTOCLUB N° 10, págs. 70/71, se publicó un extenso artículo del arquitecto Jacques Coet sobre este tema.

GIGANTES DE PIEDRA

Señor Director:

Desde hace tiempo quería escribirle a causa del artículo aparecido en AUTOCLUB de julio-agosto de 1974 sobre el bosque petrificado de Santa Cruz, efectivamente "descubierto" por mi padre, el Dr. Anselmo Windhausen (en el artículo está mal escrito el apellido). Pongo lo de "descubierto" entre comillas porque mi padre recibió noticias de este bosque a través de pobladores de la zona, aunque nunca un científico había recorrido la región y estudiado el origen de esta tan notable acumulación de madera petrificada. A él, como geólogo, tuvo que interesarle el problema, ya que estaba realizando entre 1919 y 1924 un trabajo especial de reconocimiento geológico por cuenta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en lo que se llamó "la cuenca sedimentaria al oeste del golfo San Jorge".

Es lamentable que el lugar sea de tan difícil acceso; tuve oportunidad de llegar allí alrededor de 1942 con algunos colegas, geólogos también, y nos extasiamos ante semejante maravilla de la naturaleza. ¿No podría volverse sobre el tema en la Revista? Le aseguro que vale la pena. El lugar es tremendamente desolado, pero creo que, justamente, esto realza la grandiosidad de esos gigantes de piedra caídos, monumentos de una época geológica fabulosa.

Dr. Heriberto Windhausen
A. Villanueva 415
Mendoza

N. de la R.: Trataremos de complacer su pedido en alguna de nuestras próximas entregas.

PALABRAS DE ESTIMULO

Seguimos recibiendo notas de lectores agradeciendo acciones del personal del ACA que van allá del simple cumplimiento de una obligación laboral. Como su publicación insupearía mucho mayor espacio del que disponemos, optamos por glosar brevemente esas comunicaciones, recogiendo así, aunque sea someramente, tales expresiones como estímulo para sus destinatarios.

* La señora Irma Genoud de Sobre-Casas deja constancia de la cordialidad y eficacia del personal que colaboró con ella y su esposo con motivo de un accidente sufrido en la ruta 38, en La Rioja, del que salieron —son sus palabras— milagrosamente ilesos. La mención alcanza al concesionario de Villa Unión (La Rioja), que subsanó un desperfecto del coche aun careciendo de repuesto; al concesionario y personal de Villa del Soto (Córdoba) y al concesionario y el conductor de remolques de la Ciudad de Córdoba, señores González y Navarro, "pues todos ellos hicieron posible que nuestro coche fuera remolcado desde el lugar del accidente hasta esta capital, más de 1.000 km, en parte camino de montaña".

* "Me dirijo a ustedes para expresarles mi agradecimiento —dice el señor Domingo Mario J. Macagno, de Santa Fe— por las atenciones del personal de la Estación de Servicio y Taller Mecánico del ACA de San Martín de los Andes (Neuquén), cuando estando de paso hacia San Carlos de Bariloche tuvimos un accidente con la camioneta Ford F-100 en que viajábamos con mi esposa".

* El 7 de julio, Humberto Bolognesi, de Mendoza, chocó con un árbol en la zona Dique El Carrizal. "Felizmente —nos escribe— ya todo pasó y a pesar de las fracturas diversas espero la rehabilitación para reanudar mis tareas. Pero no puedo dar al olvido lo que nunca había imaginado del Automóvil Club Argentino en cuanto a los valores morales y humanos de la familia que lo integra. Si bien el día 8 aún mantenía el aturdimiento de los golpes recibidos, no fue menos mi asombro cuando se apersonó al hospital en que estaba internado, el presidente del ACA de Mendoza, ingeniero Monserrat, con el administrador del nosocomio, para que éste se preocupara por mi mejoría y mis necesidades. Además, en todo momento y hasta la fecha he recibido de los señores Naciff, Corral, Busto, Valdés, es decir de todos los empleados del ACA, así como también de los concesionarios Otin y Bravo, su incondicional presencia y ayuda moral, que tanto valor tienen en estos momentos".

* "Una colisión simple por el estado del pavimento hizo que debiera pedir auxilio al móvil 11 de la Institución, ubicado en la intersección del Acceso Norte y Ruta 202. Atendido por el mecánico Enrique Esperati, el mismo hizo la comunicación para pedir remolque y enterado de que mi madre lleva un marcapulsos se ofreció a darle una bebida caliente, por si el hecho hubiese influido sobre ella. Una vez realizado el remolque, quise ofrecerle una propina. Destaco la respuesta por no ser habitual: En primer lugar no debo aceptarlo; en segundo lugar, por tratarse de usted, padre Gardella, y siendo sacerdote, quiero pedirle lo siguiente: en sus oraciones acuérdesese de rezar por los trabajadores del Automóvil Club Argentino.

"Aparentemente —dice nuestro corresponsal, el presbítero Carlos Esteban Gardella, capellán mayor y jefe del clero policial— es un episodio intrascendente, pero es indudable que co neste tipo de trabajadores puede confiar el país en que solucionará sus problemas".

* "Ruego que no quede en el anonimato y sin agradecimiento —expresa Irma O. de Faleschini, de Caseros, Pcia. de Buenos Aires— el gesto humano y maravilloso, en colaboración, del ACA, doctores, enfermeras, autoridades militares y pobladores de Sierra Grande (Rio Negro), para el traslado urgente de los gemelos Faustino y Gabriel Faleschini a la Capital Federal. Hoy, al cumplir los 2 meses y sin problemas, están en el pueblo natal, para regocijo de padres y familiares. Hay gente buena y noble, y les deseo toda clase de felicidad".

IDENTIFICACION DE PATENTES

Señor Director:

En el número 80, correspondiente a junio del corriente año, en página cinco, la señora Nilda C. de Saudner, domiciliada en San Justo, manifiesta su deseo de conocer la nomenclatura de chapas argentinas de automotores según la letra que individualiza a cada una de las provincias.

Es mi deseo aquí satisfacer su inquietud. Por ello paso a darle el informe que poseo:

Nomenclatura de chapas argentinas de automotores:

A: Salta. B: Buenos Aires (Prov.). C: Capital Federal. D: San Luis. E: Entre Ríos. F: La Rioja. G: Santiago del Estero. H: Chaco. J: San Juan. K: Catamarca. L: La Pampa. M: Mendoza. N: Misiones. P: Formosa. Q: Neuquén. R: Río Negro. S: Santa Fe. T: Tucumán. U: Chubut. V: Tierra del Fuego. W: Corrientes. X: Córdoba. Y: Jujuy. Z: Santa Cruz.

Deseando sigan los éxitos de la Revista, saludo al señor Director y a la señora Nilda C. de Saudner, muy atentamente, quedando a su disposición.

Salvador Rubén Albornoz
Sarmiento 1367 - P. 2º - Dpto. 8
Buenos Aires

N. de la R.: En atención a lo solicitado, publicamos la nómina precedente. Corresponde aclarar que reiteramos, así, la información aparecida en el número 58 de AUTOCLUB, correspondiente a mayo-junio de 1971, página 172.

FRATERNAL AMISTAD

Señor Director:

Deseo aprovechar la ocasión para agradecer la publicación de una carta aparecida en la Revista AUTOCLUB N° 79, sección "Nos Escriben" donde el socio de Mendoza, señor Pedro Héctor Monjo, se refiere en términos muy elogiosos al trato recibido en Chile por nuestro Automóvil Club.

Todos estos actos no hacen otra cosa que confirmar los lazos de indescriptible amistad que reinan entre ambos países y tengo el agrado de despedirme fraternalmente de quien siempre nos ha otorgado toda clase de consideración.

Saluda atentamente a usted.

Sergio Miquel Steeger
Presidente Subrogante
Automóvil Club de Chile
Santiago — Chile

CONTAMINACION AMBIENTAL

Señor Director:

En la Revista AUTOCLUB, de sumo interés, bien presentada, opino debería hacerse una reiterada advertencia e información sobre el acuciante tema de la "contaminación ambiental".

El biólogo George Wald, premio Nobel, de Harvard, afirma que "la Tierra se encuentra en serios apuros, debido a que tiene demasiada gente y a las materias contaminantes derivadas de la tecnología humana. Existen muchas toxinas que pueden ser causantes de la ruina de la civilización humana. El mercurio, el plomo, el monóxido de carbono, los óxidos de azufre y de nitrógeno, los pesticidas, herbicidas y los desechos radiactivos, son algunos de los que ya están causando graves perturbaciones. La concentración de DDT y de sus productos derivados que hay en el ambiente es lo bastante elevada como para causar serios trastornos. Esos productos casi han eliminado el pelícano pardo, al petrel de Bermudas, al halcón peregrino y al águila de cabeza pelada del Este de los Estados Unidos".

Miramos al mar como fuente de proteínas, de minerales, pero lo estamos echando a perder. Paul Ehrlich lo afirmó allá por 1968. Lo repiten muchos ahora, entre ellos el capitán Cousteau. Pensamos que el "krill", algo así como un cangrejillo que forma parte del plancton, será una fuente de ricas proteínas para nuestro sustento, pero estamos arruinando el océano y matando al krill y a las ballenas, y a las algas, de similar potencial nutritivo.

Frente a este panorama, ¿podemos todavía hacer algo? Sí, pero debemos hacerlo, enérgicamente, sin perder un segundo. He aquí algunas sugerencias:

A) Tomar conciencia de que el peligro de contaminación como factor de muerte, o de enfermedad grave, o de hambruna mundial, es un hecho cierto, indiscutible.

B) Tomar conciencia de que los remedios están al alcance

de la mano, y que esos remedios pueden, inclusive, generar nuevas riquezas, nuevas fuentes de trabajo. Ejemplo: Londres se libró del "smog" colocando filtros electrónicos en las chimeneas —uno de los factores de polución—; el residuo carbonoso retenido por esos filtros fue luego vendido a buen precio. Se ganó sobre ello, se produjo mano de obra especializada para hacer y colocar los filtros, etc. No hay, pues, la mentada antinomia industria-salud pública.

C) Que en las escuelas, colegios y universidades se enseñe que plantas y animales son útiles, y deben ser cuidados con celo e inteligencia. Terminar con aquello de que los murciélagos son animales dañinos, que la lechuza es de "mal agüero", que las culebras son perniciosas. Enseñar que el sapo es un benefactor, y las inocentes perdices, las martinetas y los gorriónes, insignes destructores de insectos dañinos, más eficaces que el DDT, el chlordane, el lindane, etc. En la República Democrática de Alemania, los cazadores y pescadores son los más denodados y eficientes protectores de la fauna y la flora.

D) Los árboles son nuestros amigos. Antes de derribarlos, pensarlos dos veces. Saber que los árboles se enferman, como nosotros y como los animales, y es menester cuidarlos.

El avance sobre las tierras vírgenes amenaza a la Amazonia, productora del cincuenta por ciento del oxígeno del mundo.

Ruego al señor Director comprenda los acuciantes y humanos fines de esta carta, encendida, tal vez un poco agresiva, y le ruego su publicación.

Hosmar Dohér Peralta Bergna
Ex vicedecano de la Facultad
de Ciencias Veterinarias de La Plata;
profesor de anatomía patológica
Calle 4 — N° 1592
La Plata

N. de la R.: Por razones de espacio no era posible insertar la carta completa del lector Peralta Bergna y debimos extractar su contenido. AUTOCLUB volverá sobre este tema de acuciante actualidad.

CUOTAS SOCIALES

SEÑOR ASOCIADO

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



EN esa tierra neuquina señalada por el dedo de Dios con el hechizo de un paisaje único, donde alternan ríos de azules transparencias con árboles milenarios y picos airosos galonados de nieve; en la *Pehuen Mapu*, último reducto del bárbaro que la amó con pasión cósmica hasta dejar la última gota de sangre en sus desiertos; en ese rincón privilegiado, en el que uno de sus más caros poetas situó el paraíso; hacia el norte, más allá del histórico pueblo de *Chos Malal* y los agrestes dominios del *Mayal*, se esconde el pequeño valle. Una ca-

dena de montañas lo circunda y sus enormes paredones de granito apenas dejan entrever el cielo. Y justo allí, donde parece caer el camino, allí donde se abre la boca trágica del precipicio, allí donde debiera estar el abismo, sonríe el valle en una verde plantación de álamos.

LA CORDILLERA DEL VIENTO

El camino hacia *Andacollo*, en plena *Cordillera del Viento*, no es de fácil acceso y, aunque perfectamente transitable, pocos turistas se animan por los largos y peli-

grosos tramos de cornisa. Lo tomamos en *Chos Malal*, por la ruta provincial N° 43. Pasamos *Chacay Melehue* con sus tierras trabajadas y su vista del *Mayal*, un gigante color sepia, vigía de soledades, con sus venas vacías que han desagotado mil veces la sangre helada de las nieves. Irrumpimos en la *Cordillera del Viento*, límite entre la precordillera y la cordillera. Picos nevados al frente, encaje blanco en la falda multicolor de la montaña vestida de verdes opacos, de sepia y de lilas. Más adelante, *El Alamito*, población, almacén y escue-

la, y una capilla pequeña que hemos visto en alguna exposición con motivos sureños. Hacia el Este, gigantesco, majestuoso, rey indiscutido del lugar, el *Domuyo* nos acecha con su ojo blanco de cíclope.

Sauces y álamos esconden una vivienda precaria que se enriquece con un cuadrado de alfalfa florecida. Hay maíz sembrado junto a un riacho inquieto que se escurre como una culebra azul, y un vallecito encantado con su pequeña población recostada sobre un cordón de cerros bajos. De pronto, sin transición en el desierto de piedra, un lugar



ANDACOLLO

valle del oro

idílico. La Primavera, donde brotan árboles y flores y una pequeña vertiente que baja cantando. Algo más adelante, el camino se bifurca en dos ramales: uno conduce a *Andacollo*; el otro, a *Los Guanacos*. Siempre en ascenso, cornisas, vados, alguna mancha de nieve en las cumbres y una réplica viva en la hondonada donde pastorea el piño de cabras. Entre montañas verdeantes y profundos precipicios, muestra su osadía un rancho miserable cobijado por unos pocos árboles que alivian su angustia de soles y vientos.

Volvemos la atención al camino que, aturdido de tanto viraje, trastabilla y se precipita desde la altura hasta caer en un profundo valle. Vemos primero los árboles y, algo escondidos, los techos grises y los muros blanqueados a la cal. Y entre las casas de chapa y adobe increíblemente iguales, la construcción diferente del motel.

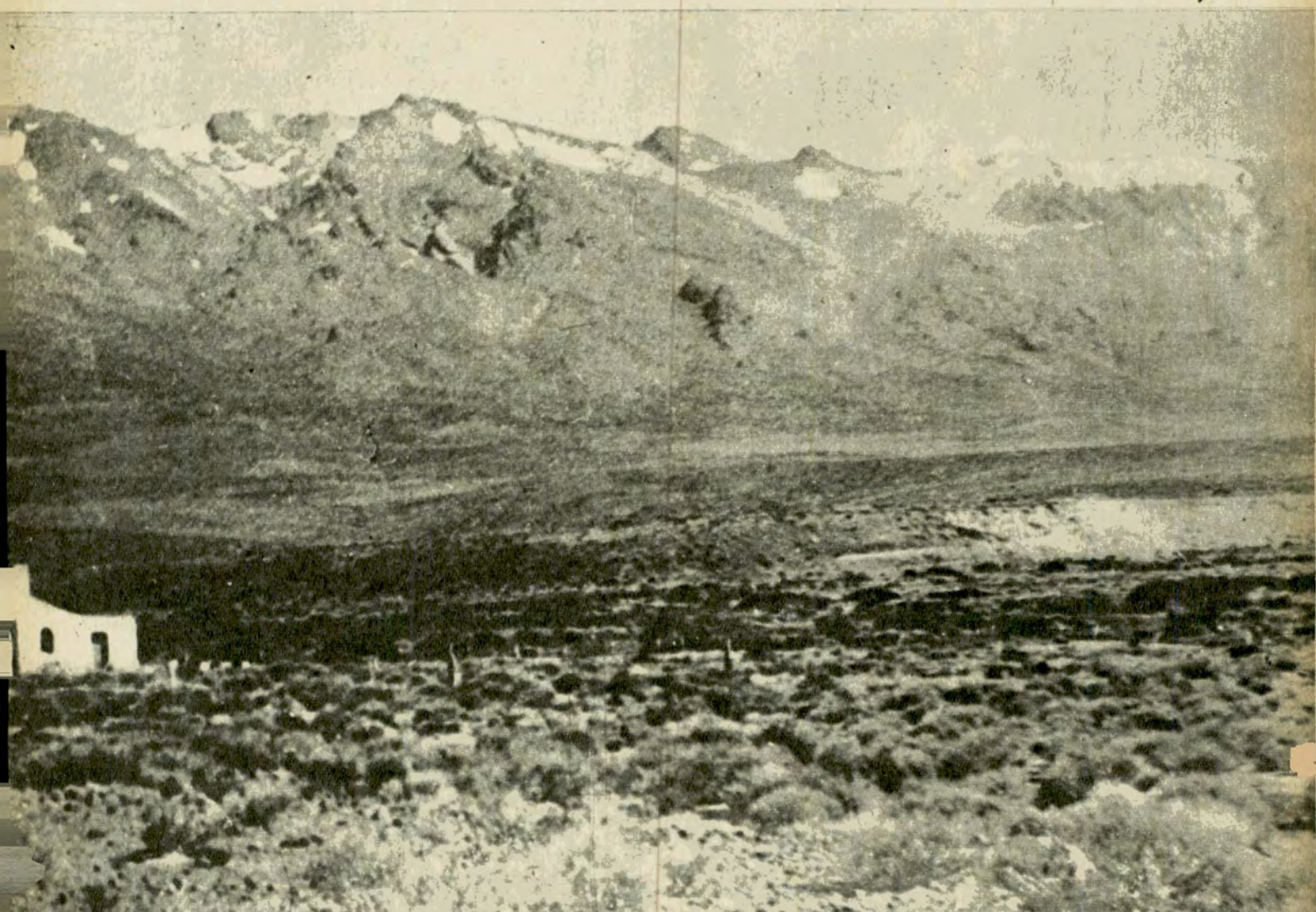
PATRONA DE LOS MINEROS

Su nombre, tomado de la *Virgen de Andacollo*, patrona de los mineros en Chile, viene del quichua y significa

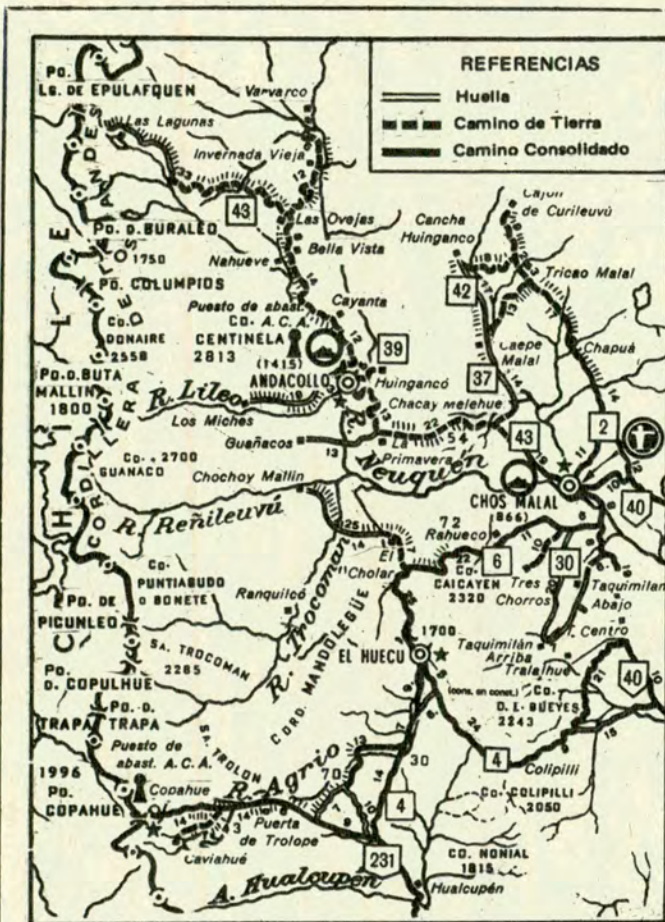
"mina de cobre". Cabecera del departamento de *Minas*, fue fundada el 20 de octubre de 1911. Posee municipalidad, juzgado de paz, registro civil, correo, sala de primeros auxilios, escuela, hotel provincial y comercios. En la zona hay explotaciones mineras, trapiches y yacimientos auríferos. Estos tienen su origen en los aluviones provenientes de la alta cordillera y sus estribaciones inmediatas.

Dado que el transporte de maquinarias era, hasta hace poco, absolutamente imposible por la ausencia de buenas carreteras, el laboreo minero fue

durante mucho tiempo rudimentario, moroso y tremendamente duro para quienes se consagraban a él. Los buscadores de oro afrontaban por sí mismos los rigores del tiempo y la falta de recursos, hasta hacerseles prácticamente imposible la vida en época invernal, cuando las lluvias copiosas, las fuertes nevadas y los vientos casi permanentes aislaban las poblaciones importantes y mataban de hambre y frío a los estoicos habitantes de los rancheríos. Pero la aventura del oro era demasiado atractiva para aquellos desdichados que no cono-



El noroeste del Neuquén, en las soledades andinas, esconde panoramas de belleza insospechada. Sólo hace falta atreverse a dejar las rutas trilladas e internarse en los caminos sinuosos que llevan al corazón de la montaña, siguiendo el rumbo de los antiguos buscadores de oro, que cernían las arenas de sus ríos, ricos ahora en irisados peces.



ACCESO A LA REGION

Según se aprecia en el plano vial, para acceder a Andacollo es preciso llegar antes a Chos Malal, por la ruta nacional 40, tanto desde el norte como desde el sector austral del país. Desde esta población, quedan apenas 54 kilómetros (no asfaltados) hasta nuestro destino. Claro que la región tiene otros parajes de impresionante belleza. Basta seguir el mismo camino provincial y adentrarse en los contrafuertes cordilleranos. No obstante su soledad —apenas quebrada por diminutas poblaciones: Cayanta, Bella Vista, Las Ovejas—, esos panoramas justifican que el automovilista sustraiga algunos días de su calendario de viaje para conocer este rincón de la patria, de tan rotundos perfiles.

En una excursión efectuada el verano último, pudimos verificar que el estado del camino provincial 35 hasta Las Ovejas es bueno y por él se puede alcanzar sin mayores inconvenientes el curso del Manzano Amargo, al norte de Las Ovejas. A partir de allí la ruta desmejora notoriamente.

Tampoco es recomendable el desvío que lleva a las tres lagunas que dan nacimiento al río Nahueve. Este camino está siendo mejorado, pero aún ofrece dificultades severas a los excursionistas, pues trepa, gira y se desploma sobre un suelo no apto para vehículos de cuatro ruedas. Excepto que se trate de camionetas con motor poderoso y preferentemente de doble tracción.

De todos modos, no faltan los lugares donde intentar buenos lances de pesca, según se explica en otro recuadro.

cían otro medio de subsistencia, en la desolada región, que la venta del producto de sus cateos.

Así fue durante largo tiempo, aunque la fiebre del oro alcanzó su punto culminante en los albores del siglo, en medio de incautos pobladores y osados aventureros que no titubeaban en jugarse la existencia en busca del metal amarillo.

EL FIN DE LA AVENTURA

Recorremos el pueblo, de gente laboriosa y tranquila. Ya no piensan en robarle al río sus tesoros. Caminos, rodados, nuevas fuentes de trabajo, al abrir otros rumbos han suavizado un tanto la dura existencia del lugareño. En las afueras subimos a dos hermanitos de cinco y seis

años. Hacen todos los días el camino a pie, ese mismo camino que en invierno se bloquea de nieve y los aprisiona durante meses en el valle sin salida. Queremos fotografíarlos. El niño, recordando viejas consejas, nos vuelve la cara. La niña nos mira con ojos de asombro que hacen temblar las pestañas, largas y rectas. Iniciamos un diálogo que se estrella en la inmutable fisonomía indígena. Sólo nos contestan con monosílabos durante los pocos minutos que dura el trayecto. Los dejamos en la escuela con unos papeles naranja entre las manos. Los miran sin decir nada, pero, después de cerrar la portezuela, el niño nos da las gracias con los labios y con los ojos, que se han llenado de luces nuevas.

ELENA A. LAFONTAINE

EXCLUSIVO PARA PESCADORES

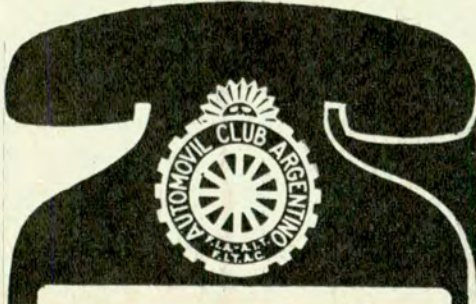
Andacollo, al norte, "todo está por descubrirse". Para quien haya tenido la suerte de recorrer la zona, las comprobaciones efectuadas en plena temporada llegan al terreno de lo mítico, aun en un país privilegiado para la pesca de salmónidos como lo es el nuestro.

Para comenzar, el Nahueve, río que se bordea largo trecho antes de llegar a Las Ovejas, es una de las reservas icticas más pobladas que hemos conocido, particularmente en lo que se refiere a truchas arco iris. Este río nace de tres lagunas ubicadas sobre el límite con Chile. En realidad, son tres pequeños lagos, muy profundos, en los que pueden pescarse ejemplares de hasta 4 y 5 kilos. El río, en cambio, ofrece piezas más pequeñas, pero en cantidad tal como para satisfacer a los más exigentes. Otros dos cursos muy recomendables son el río Vavarco y el Manzano Amargo, ambos al norte de Las Ovejas.

En todos esos ambientes es muy aconsejable el uso de caña corta de spinning, cucharitas giratorias (recomendamos muy especialmente la DEL N° 1 al 3, con paleta esmaltada en blanco o negro y pintas rojas, verdes, amarillas o negras). Debe emplearse reel frontal liviano (Escualo 7002 Esmar o DAM Quick, entre los nacionales) y nylon del 25 o del 30 a lo sumo. Es fundamental proveerse de un buen par de "waders", con fieltro pegado a la suela (para evitar el efecto de las resbaladizas piedras).

El Manzano Amargo es un paraíso para los aficionados a la mosca. El equipo puede ser mediano y la línea que mejor resultado nos dio fue la mixta "floating-sinking". En cuanto a las moscas usadas, fueron muchas y de diverso origen, pero recordamos la "Matona" de Willy Maas. Para esta pesca es muy importante proveerse de una buena red de mano, ya que en los pozones de este río hemos visto ejemplares de hasta 5 kilos de truchas arco iris.

En las lagunas (así se denominan en la zona) puede intentarse el trolling si se lleva un buen bote. Desde la costa, para sorpresa de muchos, se pesca muy bien con el oreno 2 (de DEL) de distintos colores, con preponderancia del negro con pintas. (R.A.-P.)



AUXILIO MECANICO

821-6081 Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

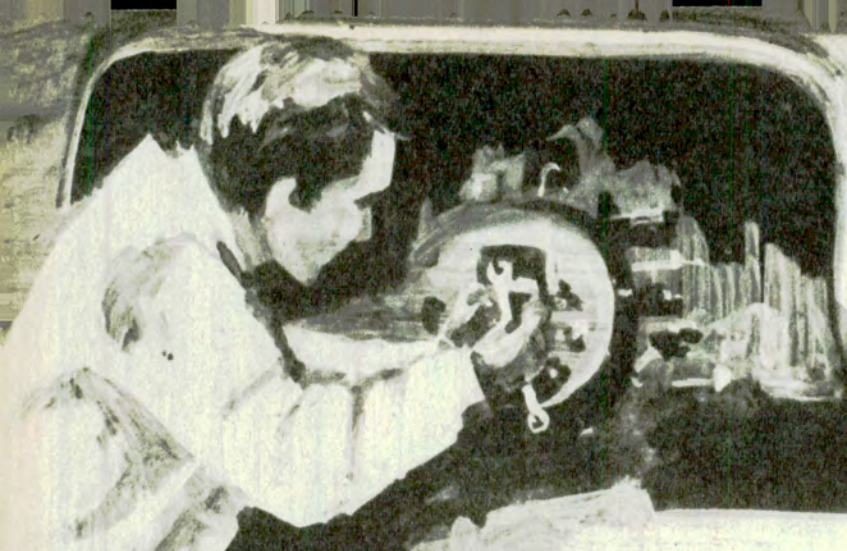


CAMPAÑA PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO


**Respete las
señales viales
y las marcas
en el pavimento.**

**Conducir con sueño entraña un
grave peligro para
usted y los demás
usuarios de la vía pública.**






Antes de iniciar un viaje prolongado verifique el estado de su automóvil, fundamentalmente el sistema de frenado, dirección, suspensión, neumáticos y luces.



No ingiera medicamentos depresores o excitantes del sistema nervioso, su efecto provocará alteraciones en su capacidad conductiva.



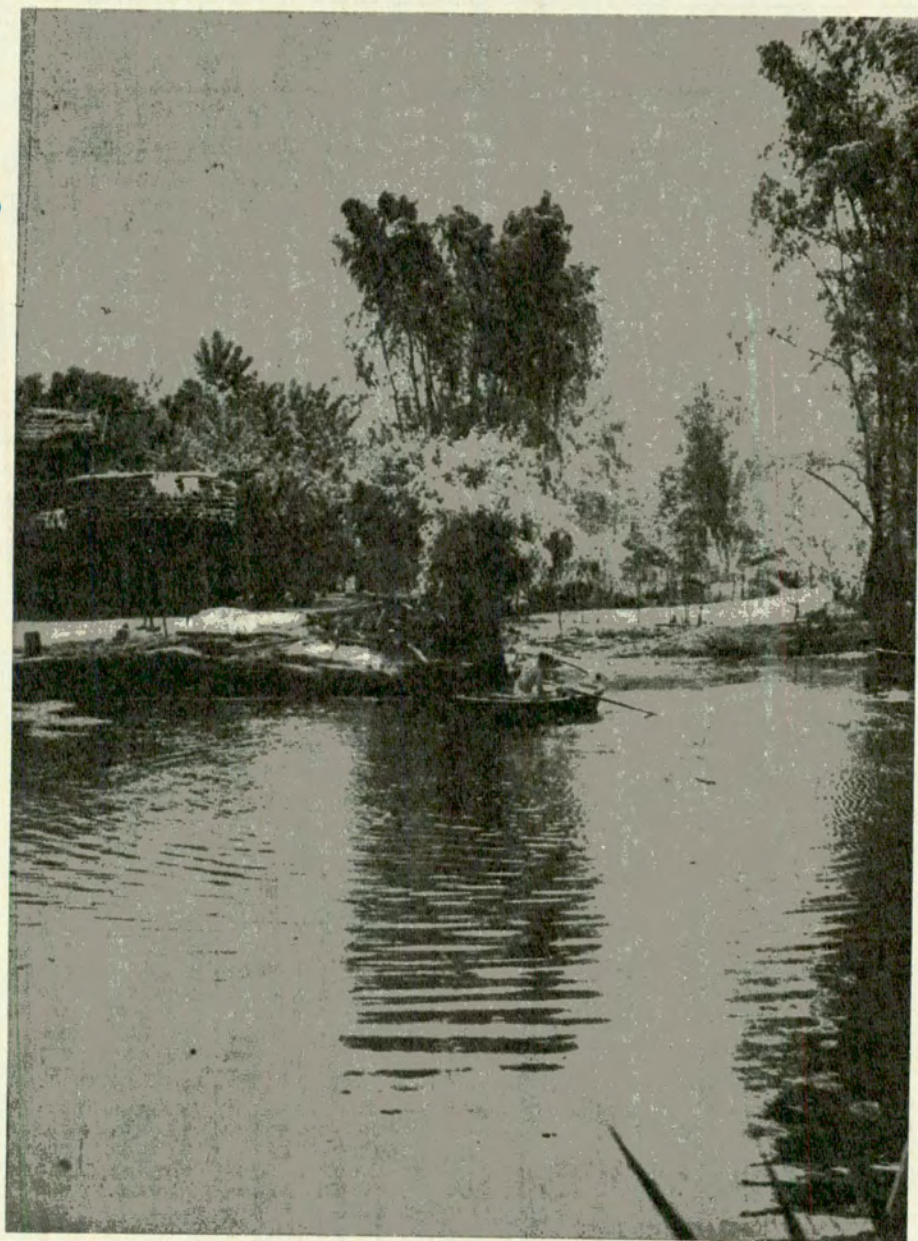
Recuerde que el alcohol y la conducción son antagónicos, no beba si debe conducir.

TOME CONCIENCIA. EVITE ACCIDENTES.

SEGURO DE AUTOMOTORES

MARCA Y MODELO	AÑO	Capital Asegurable	PRIMA CONTADO		Franquicia Poliza 2
			Póliza 1	Póliza 2	
CITROEN AZAM	1970	80.000	1.570,76	4.064,69	800
	1971	90.000	1.729,49	4.512,05	900
	1972	99.000	1.872,36	4.914,68	990
CITROEN AZAM 3 CV M 28	1970	80.000	1.570,76	4.064,69	800
	1971	90.000	1.729,49	4.512,05	900
	1972	99.000	1.872,36	4.914,68	990
	1973	110.000	2.046,96	5.406,78	1.100
	1974	122.000	2.237,44	5.943,61	1.220
CITROEN AMI 8 CLUB	1972	133.000	2.412,05	6.471,72	1.330
	1973	140.000	2.523,16	6.784,88	1.400
	1974	148.000	2.650,14	7.142,77	1.480
	1975	156.200	2.780,30	7.509,60	1.562
CHEVROLET CHEVY	1970	132.000	2.396,17	6.571,01	1.320
	1971	147.000	2.634,28	7.242,05	1.470
	1972	163.000	2.888,25	7.957,83	1.630
	1973	182.000	3.189,84	8.807,82	1.820
	1974	227.000	3.904,13	10.820,96	2.270
CHEVROLET CHEVY SUPER 230	1972	200.000	3.475,56	9.613,08	2.000
	1973	220.000	3.793,02	10.507,81	2.200
	1974	261.000	4.443,83	12.341,99	2.610
	1975	368.300	6.147,03	17.142,19	3.683
CHEVROLET OPEL K 180	1974	200.000	3.475,56	9.541,06	2.000
	1975	253.500	4.324,78	11.934,46	2.535
CHEVROLET SPECIAL 108 HP	1970	147.000	2.634,28	7.242,05	1.470
	1971	164.000	2.904,12	8.002,57	1.640
	1972	182.000	3.189,84	8.807,82	1.820
	1973	202.000	3.507,31	9.702,55	2.020
	1974	225.000	3.872,40	10.731,48	2.250
DODGE 1500	1971	112.000	2.078,70	5.604,27	1.120
	1972	122.000	2.237,44	6.051,64	1.220
DODGE 1500 SPL	1972	129.000	2.348,55	6.364,79	1.290
	1973	143.000	2.570,78	6.991,09	1.430
	1974	159.000	2.824,75	7.706,87	1.590
	1975	212.900	3.680,32	10.118,16	2.129
DODGE 1500 CON BUTACAS	1972	122.000	2.237,44	6.051,64	1.220
	1973	136.000	2.559,67	6.677,94	1.360
	1974	151.000	2.697,76	7.348,98	1.510
	1975	201.100	3.493,01	9.590,27	2.011
DODGE 1500 C/BUTACAS CAJA AUTOM.	1975	243.600	4.167,63	11.491,56	2.436
FIAT 600 R	1970	76.000	1.507,27	3.885,74	760
	1971	85.000	1.650,13	4.288,38	850
	1972	94.000	1.792,99	4.691,00	940
	1973	104.000	1.951,72	5.138,36	1.040
	1974	116.000	2.142,20	5.675,19	1.160
FIAT 128 BERLINA	1971	110.000	2.046,96	5.514,80	1.100
	1972	123.000	2.253,31	6.096,37	1.230
	1973	136.000	2.459,67	6.677,94	1.360
	1974	152.000	2.713,64	7.393,72	1.520
	1975	213.000	3.681,91	10.122,63	2.130
FIAT 125 I.A.	1972	165.000	2.920,00	7.975,30	1.650
	1973	182.000	3.189,84	8.735,81	1.820
	1974	202.000	3.507,31	9.630,53	2.020
	1975	271.000	4.602,57	12.717,34	2.710
FIAT 1500 C FAMILIAR	1970	131.000	2.380,30	6.454,26	1.310
	1971	145.000	2.602,53	7.080,57	1.450
	1972	160.000	2.840,62	7.751,62	1.600
FIAT 1600 2da. SERIE	1970	131.000	2.380,30	6.454,26	1.310
	1971	145.000	2.602,53	7.080,57	1.450
	1972	160.000	2.840,62	7.751,62	1.600

MARCA Y MODELO	AÑO	Capital Asegurable	PRIMA CONTADO		Franquicia Poliza 2
			Póliza 1	Póliza 2	
FORD FALCON DE LUJO	1970	160.000	2.840,62	7.823,62	1.600
	1971	177.000	3.110,48	8.584,15	1.770
	1972	196.000	3.412,07	9.434,14	1.960
	1973	220.000	3.793,02	10.507,81	2.200
	1974	243.000	4.158,11	11.536,74	2.430
FORD FALCON DE LUJO 116 HP RURAL	1975	310.400	5.227,97	14.551,96	3.104
	1970	180.000	3.158,09	8.718,35	1.800
	1971	200.000	3.475,56	9.613,08	2.000
	1972	225.000	3.872,40	10.731,48	2.250
FORD FALCON FUTURA 132 HP	1973	252.000	4.300,97	11.939,36	2.520
	1974	280.000	4.745,43	13.191,98	2.800
	1975	358.300	5.988,30	16.694,83	3.583
	1970	185.000	3.237,46	8.942,04	1.850
FORD FALCON STANDARD 116 HP	1971	203.000	3.523,18	9.747,28	2.030
	1972	225.000	3.872,40	10.731,48	2.250
	1973	249.000	4.253,35	11.805,15	2.490
	1974	276.000	4.681,93	13.013,03	2.760
	1975	306.000	5.158,13	14.355,12	3.060
FORD FALCON TAUNUS GXL	1970	151.000	2.697,76	7.421,00	1.510
	1971	168.000	2.967,61	8.181,51	1.680
	1972	187.000	3.269,20	9.031,50	1.870
	1973	207.000	3.586,67	9.926,23	2.070
FORD TAUNUS GXL	1974	230.000	3.951,76	10.955,16	2.300
	1975	294.300	4.972,41	13.831,70	2.943
	1974	250.000	4.269,22	11.777,88	2.500
	1975	319.100	5.366,07	14.869,16	3.191
PEUGEOT 404	1970	102.000	1.919,97	5.156,91	1.020
	1971	113.000	2.094,58	5.649,00	1.130
	1972	126.000	2.300,94	6.230,58	1.260
	1973	140.000	2.523,16	6.856,88	1.400
	1974	156.000	2.777,14	7.572,67	1.560
PEUGEOT 404 GRAND PRIX	1975	246.500	4.213,66	11.621,30	2.465
	1970	117.000	2.158,08	5.827,95	1.170
	1971	130.000	2.364,42	6.409,53	1.300
	1972	144.000	2.586,65	7.035,83	1.440
PEUGEOT 504 DE LUXE	1973	160.000	2.840,62	7.751,62	1.600
	1974	177.000	3.110,48	8.512,13	1.770
	1975	265.000	4.507,32	12.448,93	2.650
	1970	127.000	2.316,81	6.275,31	1.270
PEUGEOT 504 XSE - 8291	1971	140.000	2.523,16	6.856,88	1.400
	1972	156.000	2.777,14	7.572,67	1.560
	1973	173.000	3.046,98	8.333,18	1.730
	1974	193.000	3.364,45	9.227,91	1.930
	1975	284.000	4.808,92	13.298,91	2.840
RENAULT R-12	1973	220.000	3.793,02	10.435,79	2.200
	1974	245.000	4.189,86	11.554,19	2.450
	1975	332.000	5.570,84	15.446,25	3.320
	1971	133.000	2.412,05	6.543,74	1.330
RENAULT 4 S	1972	148.000	2.650,14	7.214,77	1.480
	1973	164.000	2.904,12	7.930,56	1.640
	1974	182.000	3.189,84	8.735,81	1.820
	1975	242.000	4.142,24	11.419,99	2.420
	1970	90.000	1.729,49	4.548,06	900
RENAULT R-6	1971	100.000	1.888,22	4.995,42	1.000
	1972	110.000	2.046,96	5.442,79	1.100
	1973	122.000	2.237,44	5.979,62	1.220
	1974	136.000	2.459,67	6.605,93	1.360
	1975	175.900	3.093,01	8.390,91	1.759
TORINO SE 7 BANCADAS TECHO FIJO	1970	104.000	1.951,72	5.174,36	1.040
	1971	116.000	2.142,20	5.711,20	1.160
	1972	129.000	2.348,55	6.292,78	1.290
	1973	143.000	2.570,78	6.919,08	1.430
TORINO TS COUPE	1974	160.000	2.840,62	7.679,60	1.600
	1975	201.200	3.494,61	9.522,74	2.012
	1973	212.000	3.666,04	10.149,92	2.120
	1974	264.000	4.491,46	12.476,20	2.640
TORINO TS COUPE	1975	380.200	6.335,93	17.674,55	3.802
	1970	150.000	2.681,89	7.376,27	1.500
	1971	170.000	2.999,36	8.270,99	1.700
	1972	190.000	3.316,82	9.165,71	1.900
TORINO TS 7 BANCADAS COUPE	1973	240.000	4.110,49	11.402,53	2.400
	1974	300.000	5.062,89	14.086,70	3.000
TORINO TS 7 BANCADAS COUPE	1973	259.000	4.412,08	12.252,52	2.590
	1974	324.000	5.443,85	15.160,37	3.240
	1975	464.600	7.675,64	21.450,30	4.646



ASI VIVEN

El hábitat en que transcurre su existencia ha desarrollado en ellos una especial psicología, un modo de ser arriesgado y peculiar. La cría de ganado, la explotación maderera y la pesca son sus ocupaciones cardinales.

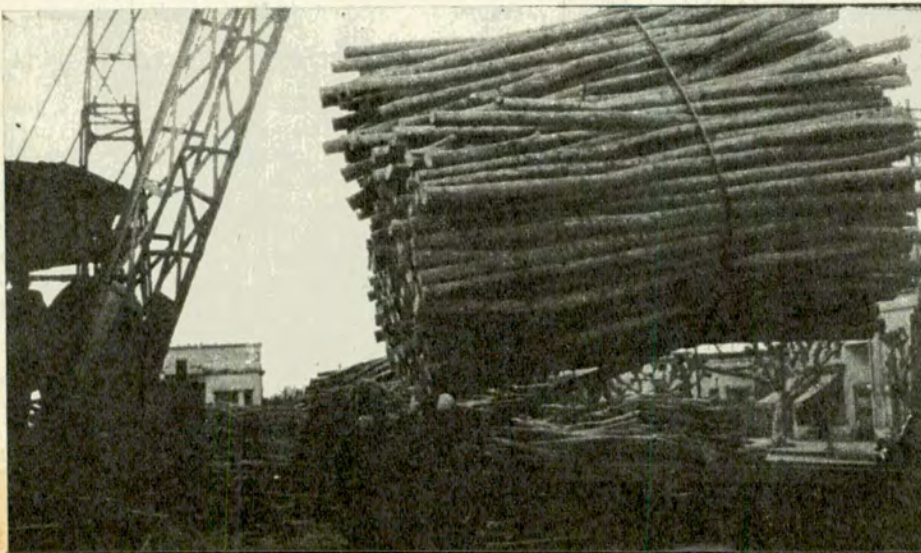
EL río **Paraná**, extenso surco que hien- de la parte central de nuestro litoral, constituye una verdadera columna vertebral que imprime a las regiones que atraviesa y al hombre que las habita características particulares y crea formas de vida y estructuras sociales propias. De las zonas que recorre, una de les más definidas es el **Delta**, verdadera región geográfica, de caracteres propios. Comienza cuando el río pierde fuerza, cerca de la ciudad de **Diamante**, y el ensancharse, su curso se hace cada vez más lento, originando una gran cantidad de islas y bancos.

Tuyangos, patos, chajaes, macaes, la- gartos, iguanas, yacarés, carpinchos, viz- cachas, lobitos de río y gatos monteses son expresiones de la riquísima fau-





LOS ISLEROS



na de las islas, completada con el despliegue abrumador de las variedades ictícolas: **surubí, dorado, pejerrey, boga, sábalo, manduví, manduvá, moncholo, lenguado** y otras especies que constituyen las delicias del deportista y aseguran la subsistencia de las familias que viven de la pesca diaria.

El clima húmedo templado, con lluvias durante todo el año, favorece la formación, en el interior de las islas, de **maciega** impenetrable, en la cual las **españañas, los cardos, la paja brava** y los apretados **sauzales** hacen muy difícil el acceso de hombres y animales. Sólo un hecho atípico, cada tanto, la dramática paz de las islas y de sus habitantes: la **creciente**. Cada uno de los isleros puede narrar un episodio sobre la crecien-



Una casa, una embarcación anclada junto al muelle. El Delta ofrece en su delta de islas muchos paisajes como éste, al amparo del trátego ciudadano.

o Puerto Las Cuevas, acuden los isleros para comprar, vender o realizar los trámites ciudadanos.

LA RANCHADA Y LOS TRABAJOS

La ranchada, generalmente integrada por dos o tres quinchos o ranchos de madera, paja y barro, se construye sobre un terraplén natural o preparado. En su construcción interviene toda la familia, e incluso los vecinos. El ajuar doméstico es escaso, lo indispensable; y menos también. Pocos muebles: sillas, camas, mesas, roperos, indistintamente comprados en el pueblo o hechos en la isla, con madera del bosque y paja del lugar. El horno, corrales, chiqueros, huertas, gallineros, pozos, bretes y baños de la hacienda, completan la ranchada y configuran el hábitat del islero y su familia.

La economía básica de las islas se asienta en la ganadería. Desde los tiempos de la colonia es tradicional el pastoreo de la hacienda en la región, debido a la abundancia y notable calidad de los pastos. Vigilancia diaria de los animales para atender a los enfermos, traslado de las lecheras al corral, al caer la tarde, reunir el ganado y seleccionarlo cuando es necesario enviarlo a tierra firme, marcar, vacunar, castrar, señalar, domar y atender la tropilla son los habituales trabajos del puestero. La yerra, que se cumple entre los meses de junio a setiembre, es la actividad más importante de los isleros dedicados al cuidado de vacunos, y en ella se congregan gran número de hombres, constituyendo una verdadera fiesta colectiva.

En orden de importancia, el segundo trabajo que asegura la subsistencia en la isla es la tala de madera de sauce, que se vende en tierra firme para confeccionar cajones o planchas prensadas para la construcción. Las compañías que se encargan de la organización y comercialización de esta actividad, tienen obrajes en varios lugares que arriendan al fisco. Cuando el obraje finaliza su cometido en una isla, se traslada a otra. La cuadrilla de cinco o seis hombres se moviliza con su familia e instala su precario campamento para vivir allí mientras dure la tarea. El traslado se realiza en barcos de la misma compañía, que también se ocupa de traer semanalmente la provista de los obrajeros y cargar la madera apilada en la costa.

LA PESCA Y LA CAZA

Pescadores con mujer e hijos y pescadores solos, siempre en situación mucho más precaria que los isleros dedicados a la ganadería e incluso que los obrajeros, integran un tercer grupo de trabajo en las islas. Lanchas acopiadoras, que recorren las ranchadas día por medio, recogen el pescado y lo venden en tierra firme. Para reforzar su magro producido, los pescadores se dedican al corte de paja brava (utilizada en el empajado de los quinchos), a la venta de leña y a pequeñas "changas" en obrajes cercanos.

Los viejos isleros recuerdan todavía

te, recordar hechos penosos, desgarradores, enfrentados a punta de coraje y con resignado fatalismo.

El agónico esfuerzo que significa un arreo, dentro de una maraña que cierra el paso y disimula las aguas traicioneras, en las que sucumben la hacienda y los caballos; la desesperación de un puestero que, en medio de la creciente, debe trasladar a su mujer que va a dar a luz y necesita asistencia médica; la imposibilidad de comunicarse con tierra firme o con la gente que habita las ranchadas cercanas; la picadura de una víbora, la enfermedad o la muerte súbita, y frente al hombre, el río, embravecido, sin fronteras, el cansancio extenuante, la impotencia, la angustia silenciosa que no da tregua.

Comienza a crecer el río y la gente prepara el éxodo. Lo real es que demoran en decidir, esperan, confían en que el agua no cubrirá sus tierras, en que son altas, en que van a aguantar... y de pronto sobreviene la catástrofe. Buscar el ganado disperso; reunirlo en medio de monstruosas marañas; campearlo entre enormes embalsados de hierbas flotantes; recorrer madrejones, repentinamente engrosados; esperar las barcazas o largar el arreo azotando el río, son las peligrosas tareas de los isleros en época de inundación. Pero todo pasa algún día. Las aguas bajan y la vida estalla como una resurrección. Los hombres vuelven y, sin inútiles lamentos, construyen nuevas ranchadas y desafían de nuevo a la creciente.

LOS SEÑORES DEL REMO

Verdaderos señores del remo, los isleros están acostumbrados a dominar su 16 autoclub

embarcación en las circunstancias más difíciles y, como es de esperar, confían más en la pequeña canoa que en la lancha a motor, y en sus fuertes brazos cuando hay que desafiar la furia del río, porque saben realizar los movimientos exactos y precisos para salvar la marejada.

La canoa es indispensable para la caza y la pesca, para la búsqueda de la provista, para comunicarse con las otras ranchadas y hacer conocer las noticias, para trasladarse a tierra firme.

Silenciosa como el hombre, es tan expresiva como él en cada uno de sus movimientos. Cuando la canova —según la particular jerga de la isla— está lista, la mayor parte de los problemas, cuando no todos, están solucionados.

Fray Mocho, en su obra "Un viaje al país de los matreros", dice al respecto: **En las islas se puede vivir sin rancho, sin ropa y sin familia, pero no sin la canoa, que es la casa y el caballo.**

En la isla, cada uno, hombre o mujer o niño, lleva mensajes y vuelve con otras noticias. Canoas, lanchas, barcos del obraje maderero, lancha bolichera y jinetes, todos son difusores de la información. El boliche o bolicho, versión islera de la pulpería del campo argentino, es centro de irradiación de los datos de interés general: yerras, vacunaciones, fiestas, visitas misionales o sanitarias. La población de las islas se distribuye en ranchadas dispersas, ubicadas a variable distancia unas de otras, sobre la costa del río y sus arroyos. Los centros urbanos se encuentran en tierra firme, y a ellos, sobre todo a Paraná, Diamante

Las épocas de esplendor en que cazaban **nutrias** y **lobitos** y todos los **bolichos** compraban las pieles o las cambiaban por la **provista**. La paulatina extinción de las especies mencionadas ha llevado a prohibir la caza; pero, aunque la represión policial es bastante severa, siempre se encuentra algún cuero estaqueado en el patio de las ranchadas. Los cazadores buscan lugares solitarios y se internan días y noches en lagunas y bañados, con su canoa cazadora, llena de trampas, cartuchos, escopetas, herramientas bicheras, una lonilla como cobijo, la infaltable ollita negra y algunos alimentos.

Para realizar las tareas del campo, el hombre viste, indistintamente, bombacha o pantalón, alpargata o bota, en grandes ocasiones, faja de colores, cinturón o rastra sobre ella y camisa. Completan el atuendo un pañuelo al cuello y el facón en la espalda, sujeto por el cinto. En invierno se abrigan con ponchos de distintos colores. El pescador usa un moderno pantalón, camisa, cinturón, y generalmente va descalzo. Más sucinta es todavía la vestimenta de trabajo del obrero, que realiza la tala con pantalón corto y torso al descubierto. El puestero utiliza siempre sombrero, aunque de diversos modelos y materiales, que compra en tierra firme.

TRADICIONES Y COSTUMBRES

En la isla no hay horario para comer. Se come cuando el trabajo lo permite y

el estómago lo pide, y se toma mate cuando se desea.

El plato clásico de la isla es el **guiso islero caldado**, mezcla de ave, papa, fideos o arroz con una salsa aguada. Es el preferido de las mujeres porque es rendidor y cómodo para elaborar, ya que se cocina todo junto en la infaltable ollita negra de tres patas, la pieza más destacada del ajuar culinario. Otras comidas son el puchero, el asado a las brasas o al horno, el chupín de pescado, las **postas** de pescado frito, el estofado de pato, iguana y aves en general y la carne de carpincho al horno. Vino, cerveza, ginebra y caña son las bebidas en orden de preferencia. Las mujeres preparan el pan y el queso casero de acuerdo con recetas tradicionales. El mate reemplaza, en todos los casos, la falta de otros alimentos. Los hombres lo toman amargo y las mujeres dulce y con yerbas de distintas propiedades medicinales.

La cura de palabra es habitual en la isla. Curan indistintamente los hombres y las mujeres. La gama de enfermedades que se soluciona con este procedimiento es muy amplia: **bichadura** de los animales, **recalcadura**, **picadura** de víbora, dolor de muelas, **ojeo**, diarrea, tos convulsa, culebrilla, etcétera. Un aspecto de medicina popular está dado por la **fitoterapia**, ya conocida por los indios del lugar y, actualmente, muy utilizada por los isleros. **Altamiza, tártago, camalote, yerba de la oveja, apio cimarrón, paico, carqueja, cedrón, viravira** y mu-

chísimas hierbas se aplican continuamente en preparaciones cuidadosas y de acuerdo con la enfermedad que se sufre.

UN ESTILO DE VIDA

La perspectiva de una reunión festiva es siempre bien vista. Hasta hace algunos años eran frecuentes; inclusive con música, carreras cuadreras, bochas, asado y locro, y casi siempre en los alrededores del **bolicho**. Hoy las costumbres han cambiado, necesariamente, y cada ranchada se reserva para la yerra anual. Los isleros gustan de la música y del baile improvisado. En todo grupo hay siempre un "orejero", guitarrero intuitivo que deleita con sus **chamamés, rancheras, milongas, valseados y tangos**. Algunos viejos intérpretes todavía recuerdan las bellísimas **mazurcas** del siglo pasado.

Tierra de creencias y aparecidos, basta esperar la cena a la luz de los faroles o simplemente de la luna, para recopilar datos de **lucos** o **lobisones**. Todavía las **salamancas** se aposentán en apartados rincones de esta región fascinante.

Los días se deslizan iguales para estos criollos isleros, de recia estampa, que se desplazan con igual habilidad a caballo y en canoa, diestros para vivir en un medio dual y camblante como éste de las islas. ●

CLARA PASSAFARI



Conozca la ARGENTINA

VALLES CALCHAQUIES

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

SALIDAS: OCTUBRE y NOVIEMBRE

En Tren y Autopullman. 12 días de duración.

VALLES, CUESTAS Y QUEBRADAS

Valle de la Luna - Chilecito
Belén - Andalgalá - Termas de
Santa Teresita - Catamarca - La Rioja.

SALIDAS: OCTUBRE

En Autopullman. 14 días de duración.

TRES FRONTERAS

Túnel Subfluvial - Paraná - Goya
Corrientes - Posadas - Ruinas Jesuíticas
de San Ignacio - Cataratas del Iguazú
Foz Do Iguazú - Asunción - Resistencia
Santa Fe.

SALIDAS: OCTUBRE y NOVIEMBRE

En Autopullman. 12 días de duración.

CUYO EN SOL Y LUNA

San Rafael - El Nihuil - Tunuyán - Mendoza
Uspallata - Cristo Redentor - San Juan
Calingasta - Valle de la Luna - Los Túneles

Merlo - San Luis.

SALIDAS: OCTUBRE y NOVIEMBRE

En Autopullman. 15 días de duración.

VACACIONES DE NIEVE Y FUEGO

Río Grande - Lago Fagnano - Lago
Escondido - Ushuaia - Lapataia
Lago Argentino - Ventisquero Moreno y
Glaciar Upsala.

SALIDAS: OCTUBRE y NOVIEMBRE

En Avión y Autopullman. 10 días de duración.

SUR ARGENTINO

Comodoro Rivadavia - Bosques Petrificados
Lago Argentino - Río Grande - Lago Fagnano
Lago Escondido - Ushuaia.

SALIDAS: DICIEMBRE a MARZO 1976

En Avión y Autopullman. 10 días de duración.

MAR, LAGOS Y MONTAÑAS

Santa Rosa - Cipolletti - El Chocón
San Carlos de Bariloche - Isla Victoria
Bosque de Arrayanes - El Bolsón - Esquel
Puerto Madryn - Península de Valdez.

SALIDAS: NOVIEMBRE y DICIEMBRE

En Autopullman. 14 días de duración.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SERVICIO PARA SOCIOS
AV. DEL LIBERTADOR 1850 - BS. AS. - TEL. 83-6061
Ent. sin fines de lucro - DNST Leg. 0076

VOLVIA de Coyhaique, Chile, en un micro —o "transporte", como dicen en el Sur— con destino a Comodoro Rivadavia. Se estaba cumpliendo así la última etapa de mi viaje por la Patagonia, comprendida una breve incursión al otro lado de los Andes.

A la ida había cruzado la frontera por el hito 45, lugar del que recordaba la sólida construcción estilo chalet de Gendarmería Nacional, y el trámite de aduana sumamente lento que allí se realiza, sobre todo si el ómnibus va lleno, como era el caso, pues los pasajeros deben pasar de a uno por vez la riesgosa revisión de sus pertenencias (es común en algunas de ellas le sean secuestradas), mientras el resto aguarda al viento helado de la intemperie.



El destacamento de Gendarmería surge en pleno llano.

Pero el día en que decidí regresar a la Argentina era uno de aquellos en que el trayecto se hace por el hito 50.

A pesar de que el "micro" lleva arriba del parabrisas la palabra "Turismo", el único turista soy yo. Mis compañeros de viaje no son muy diferentes de los de la ida: veteranos en ese recorrido, lo practican por necesidades materiales o afectivas y todo lo que ven les resulta conocido. Yo mismo pienso que, no obstante efectuarse con la variante indicada, el viaje de regreso no ha de depararme experiencias nuevas de importancia...

LA FRONTERA IMPERCEPTIBLE

En algún punto debió pasarse el límite internacional, pues el vehículo ya se detiene ante un edificio de Gendarmería, rodeado de un cerco con un cartel que anuncia: "Sección Hito 50". La construcción es similar a la del hito 45. Con la experiencia adquirida en la aduana de ida, ahora me apresuro a bajar para ser revisado en seguida y así poder reintegrarme rápidamente al ómnibus, al amparo del gélido soplo cordillerano. Pero aquí viene la sorpresa inicial, cuando lo que me roza el rostro, más que viento, es una brisa fuerte, que no es fría sino casi tibia. A continuación ejecuto mi plan y soy el primero de los pasajeros que despacha la aduana. Terminar la revisión de todo el contingente demandará menos tiempo que a la ida, porque en esta ocasión el micro no va completo, apenas lleva la mitad del pasaje, pero el lapso igual será bastante largo. De modo que retorno al vehículo con el propósito de instalarme en mi asiento y leer algo, hasta que se ponga otra vez en marcha. Y entonces lo veo... A pocos metros de la finca de Gendarmería se yergue el hito 50.

Tuerzo el rumbo y me dirijo hacia él. Apenas me alejo del edificio advierto que me encuentro en una planicie, rodeada de montañas, entre cuyos picos se




En este paisaje casi pampeano (si no fuese por las montañas que lo circundan) alza su severa silueta el hito 50.

estancan enormes masas de nubes. Pero encima de mí el cielo está despejado y el sol de enero a las nueve de la mañana ilumina a pleno el grandioso panorama. Al atravesar el ómnibus poco antes el pueblito chileno de Balmaceda, no sentí nada en especial; sin embargo, ahora, sus distantes techos rojos se ven encantadores al fondo del paisaje, camino a los cerros. Como ocupando el centro de la escena está el hito, haciéndose notar, imponiendo su pulcra y austera presencia, y su naturaleza esencialmente distinta de todo cuanto lo circunda.

Miro esa estructura de concreto, cuyo tamaño intermedio sugiere tanto una pirámide pequeña como un monolito grande, y tomo conciencia de que estoy contemplando algo de lo que muchos hablan u oyeron hablar pero que muy pocos conocen.

LA LINEA DE SOMBRA

Llego al hito, lo veo de cerca, lo toco. En dos de sus cuatro tersas caras aparecen sendas placas, que



La mayoría de los argentinos tenemos la idea preconcebida de que la frontera con Chile trepa y se desliza por cordilleras inaccesibles. Nuestro colaborador descubrió, en un paisaje mucho más irreal que el de las elevadas cumbres, que aquella creencia no siempre se ajusta a las revelaciones de la geografía.

50

el
asombro
del
viajero

constituyen el único relieve que interrumpe la sencillez del diseño. Una placa dice: "Argentina"; y la otra, en la faz opuesta, "Chile". El abundante sol matinal inunda de luz "Argentina"; "Chile" permanece en sombras. La tarde, obviamente, invertirá las cosas.

Veo en el *hito 50* un singular reloj de sol que marca, mañana y tarde, oriente y occidente, *Argentina* y *Chile*. En él veo, asimismo, la frontera, puesto que corporizar el límite es la función específica que nunca cesa de llenar, ya que en ello reside su esencia. Un gobernante discutido de Bolivia, Melgarejo, sintió que las fronteras no eran nada más que "líneas matemáticas", y decretó la abolición de las de su país en un gesto de formidable americanismo. En lo que a mí respecta, valoro entrañablemente que el *hito 50* me brinde una expresión tangible de la frontera de mi patria, y que además sea la causa de sensaciones tan bellas, hondas y emotivas como insusceptibles de corroerse por el olvido. Todo esto me lleva a lamentar

que los hitos limítrofes pasen a la palestra sólo en caso de conflicto.

Vuelvo al ómnibus; lo mismo están haciendo los demás viajeros. En su marcha entreveo fugazmente otros lugares desconocidos, como el *lago Blanco*, el *pueblo Lago Blanco*, *Facundo*; y sitios ya visitados, como *Río Mayo*, *Sarmiento* y *Comodoro Rivadavia*.

Se me presenta el interrogante de por qué no vi, cuando fui a *Chile*, el *hito 45*, y estimo que la respuesta es bien simple: desconocía totalmente el paraje y no pensaba siquiera en la existencia de un hito; sólo el azar podría haberme hecho mirar hacia donde éste se halla. Si al regresar procedí de otra manera, no fue por estar mejor informado que a la ida, sino precisamente por azar, como se desprende del relato. Sin duda, ha sido puramente el azar el que quiso que para mí fuera el *hito 50*, y no otro, el que ingresara en el reservado ámbito de las vivencias inolvidables. ●

ROBERTO MARIO SCHEINES

autoclub 19

MAREJANDO



"Si los autos quieren suicidarse, allá ellos; lo que no entiendo es esa manía que tienen de hacerlo cuando llevan gente adentro". Así resume Mafalda —el personaje de Quino— un problema crucial de nuestra época: los accidentes automovilísticos. Si nos pusiésemos circunspectos, acudiríamos a otras fuentes (por ejemplo, a las estadísticas), para demostrar que este flagelo moderno lleva segadas más vidas que muchas guerras. Pero la ocurrencia de Mafalda nos hizo meditar en torno de esa idea, y decidimos que quizás sería más útil llevar a nuestro personaje (el automóvil) a un consultorio psicoanalítico, acostarlo en un diván y someterlo a una terapia que nos permitiese aprehender alguna conclusión iluminadora acerca de tan grave tema.

Puestos en este rumbo, fatigamos los consultorios de los discípulos de Freud hasta dar con un profesional que había tenido como paciente un automóvil (por razones éticas no damos marca, color, cilindrada y otros detalles que deben permanecer en el más estricto secreto profesional). Jus-

tificada la curiosidad natural de AUTOCLUB por un tema que le viene como anillo al dedo, nuestro psicólogo accedió a referirnos tan apasionante experiencia. He aquí la transcripción fiel de su relato.

EL MINUTO 50

"—Doctor, vengo porque mis instintos me gobiernan. Cuando estoy marchando no me detengo. No soporto los límites; siento que la libertad me empuja hacia la velocidad. No respeto los semáforos ni las ancianas. Corro con mis colegas y rezongo permanentemente cuando un camión o un ómnibus se me pone delante, y todo esto me hace pensar en matarme, porque algo me coarta. No me permito obstáculos.

"Durante días —continuó nuestro psicólogo— siguió la misma letanía. Al principio me propuse escuchar atentamente, revisar mis libros, consultar con mi control. Pero evidentemente nos encontrábamos todos, incluidos los libros, ante un caso difícil, no registrado debidamente. Así que, siguiendo consejos, inicié una investigación para posteriormente evaluar-

la en un grupo de estudio y elevarla al próximo congreso de la especialidad.

"Los cincuenta minutos de sesión resultaban pocos. Cada día se me hacía más excitante la experiencia.

EROS Y TANATOS

"Lo primero con que tropecé en esta etapa de mi vida profesional fue comprobar que los automóviles también responden a dos instintos primarios: Eros y Tanatos (placer y muerte).

"El placer estaba en la complacencia de la libertad individual. La posibilidad de correr, competir, sentirse individualmente irresponsable de lo que sucedía a su alrededor.

"En cuanto a la muerte... Pues bien, simplemente surgía de que esa libertad descontrolada proponía como última razón la posibilidad de que se diera una "piña" contra un árbol, una cuneta o cualquier farol de la ciudad.

"Traté de verificar hasta dónde se daban también otras características. Este paciente se sentía omnipotente apenas aceleraba las pulsaciones de su carburador y su combustible vital corría por los caños de su sistema motor; paralelamente, una extraña corriente —según decía— aflucía en sus cables, haciéndole ampliar su visión focal, extendiendo sus haces hasta el infinito, sin preocuparle si venía alguien delante, mientras sus miembros gastaban el pavimento en aptitudes típicas de un toro de lidia antes de embestir la capa del torero.

"Estas tipificaciones somáticas tenían también su exteriorización en los rugidos que anticipaban la loca carrera.

"Pero, para complicar el cuadro, aparecían signos de impotencia.

EN EL DIVAN

- La ansiedad de tener un volante
- El suicidio como escape
- El homicidio como reafirmación
- El automóvil curado

La impotencia cuando, tras tensas declaraciones, afirmaba que nadie mejor que él para tomar una ruta limpia y recorrerla a más de 120 sin hesitar, sintiéndose superior a todos los demás y asegurando no tener temor alguno. **Por el contrario, el miedo** —me decía— **no aparece en mi vida.**

"En cambio, la impotencia lo llevó en más de una oportunidad a 'bloquearse' totalmente. Dejarse superar sin que hubiera razón para que ello ocurriera. Prestarse para ser el hazmerreír de sus iguales.

¿QUIEN ES QUIEN?

"Esta ambivalencia provocó finalmente una confusión en los roles que le tocaba desempeñar. Por momentos hacía exhibición de virilidad, hasta llegar a la saturación. Pero también, en circunstancias, gustaba de la personalidad femenina. En ambos casos sus actitudes tendían a conflictuarlo de tal manera que hubo sesiones en las que temí que saliera y se arrojara desde un puente o se lanzara al máximo de su potencia contra un árbol. Las crisis constantes podían deteriorar su personalidad hasta el punto de hacer temer por su vida útil.

"Pero también descubrí un hecho singular. Cuando arribaba a estas conclusiones drásticas, mi paciente se quedaba detenido en una contemplación narcisista, como si ello fuera lo más importante. Entonces podía divagar alrededor de las más fantásticas fantasías sobre su futuro, su pasado, sus correrías y sus pretensiones.

"La irrealidad se llegaba a hacer carne de tal manera que costaba mucho rescatarlo de esa situación negativa, pero finalmente salía, aunque no sin dolor.



LA RECUPERACION

"Esos dolores costó mucho supearlos. Las horas de sesión se acumularon hasta el punto de pensar en una derivación, pero luego de otras consultas decidí seguir adelante.

"Aquellos arranques irracionales llegaron a su culminación cuando mi paciente —enfaticó nuestro entrevistado— propuso el suicidio y el homicidio como salida paralela para sus ansiedades.

"El suicidio era cosa corriente, porque sus carreras calles adentro o rutas afuera tendían a ese fin. **Me siento dueño de mi muerte** —me decía, sentado, con su radiador radiante y sus focos febriles—. **Puedo poner fin a mis días cuando se me dé la gana.**

"Otras veces, por el contrario, volvía a la contraparte. **Puedo colocarme en el lugar del propio Dios. Porque soy dueño de la vida o la muerte de los demás. De esas ancianas o de otros automóviles. Destruirlos rápidamente, aunque salga algo machucado.**

"Varios meses hablamos sobre el tema, hasta que mi paciente,

un día, me dijo: **¿Sabe, doctor? Todo esto me fue muy útil. Llegué a una decisión importante para mi vida.**

"Desde ese momento, mi relación con los pacientes es distinta. Me sentí verdaderamente satisfecho porque el automóvil revivió en mí la pasión por el psicoanálisis y reafirmó la confianza que tengo en esa ciencia como terapia de recuperación. Sucedió —finalizó nuestro psicoanalista— que para considerarse completamente curado, mi paciente, el automóvil, resolvió renunciar a los hombres. Ahora descansa en un parque, rodeado de flores. Desinfló sus gomas y, plácidamente, ve pasar a sus ex conductores." ●

VIAJA A ZONAS DE RIPIO?

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



CRISTALES PARA AUTOMOTORES

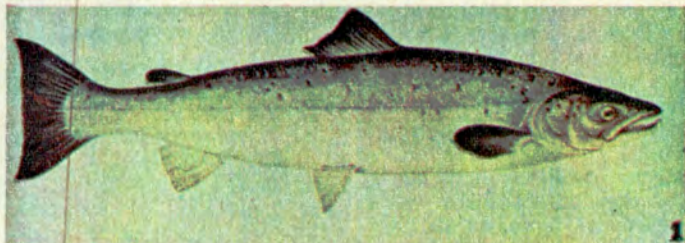
COLOCACION INMEDIATA

**CORRIENTES 6499
T. E. 54-1036 - 9753**

Los habitantes de las



aguas



Ejemplar tipo de trucha de arroyo (*Salvelinus fontinalis*).



Esta especie (*Salmo salar sebago*) se difundió rápidamente.



Truchas marrones (*Salmo fario*) capturadas en la zona de los lagos.



Trucha arco iris (*Salmo iridea*), también denominada cabeza de acero.

CUATRO ESPECIES DE SALMONIDOS PROSPERAN EN EL SUR ARGENTINO

LA historia de los salmónidos argentinos se remonta al 4 de marzo de 1904, una fecha bastante reciente si se quiere. Ese día llegó al país el primer plantel de estos codiciados peces. De ellos, se reservó cierta cantidad de ejemplares en la Estación de Piscicultura de San Carlos de Bariloche, y tres años más tarde, en 1907, se realizó, con la dirección de técnicos extranjeros, el primer desove artificial, dando nacimiento a la piscicultura (ciencia que trata del cultivo de los peces y su multiplicación) en estas latitudes.

Los salmónidos se encuentran comprendidos en una familia de peces que los ictiólogos han denominado *Salmonidae*. Esta familia ocupa, en cuanto a belleza, colorido, aptitudes cazadoras y bondades gastronómicas, uno de los primeros lugares entre todos los peces del mundo. Su distribución geográfica o área natural de dispersión está confinada al hemisferio norte, y se extiende desde el círculo ártico hasta los 40 grados de latitud norte. Abundan en todos los lugares con aguas propicias; es decir, limpiadas, bien aireadas y de temperatura baja.

El momento de la madurez sexual se manifiesta mediante un acentuado dimorfismo, que comprende cambios de coloración en ambos sexos y la hipertrofia de la quijada inferior en el macho, que tiene forma de gancho, mientras que la quijada superior se halla marginada o perforada para recibir la punta de aquella.

Los miembros de esta familia se caracterizan por tener el cuerpo oblongo o alargado, no muy comprimido y con la superficie abdominal redondeada (no aquillada), cubierto con escamas cicloides de tamaño variado. No tienen escamas en la cabeza, y las quijadas, los palatinos y los márgenes de la lengua poseen dientes. Las aletas están provistas de radios blandos y articulados, o sea que son malakopterigios (del griego: *malakos* = blando y *pterygion* = aleta). Poseen alrededor de 60 vértebras y la línea lateral está siempre presente.

Esta familia es, comparativamente, de evolución reciente: fuera de los depósitos modernos no se han encontrado restos fósiles; de ahí que la inestabilidad de las formas específicas y la falta de caracteres agudamente definidos, pueden atribuirse a su reciente origen. Las variaciones casi infinitas de estos peces responden, sobre todo, a la edad, alimento, sexo, desarrollo sexual y propiedades del



(Izq.) La presencia de la mujer en la pesca deportiva es auspiciosa. Claro que no todos tienen la misma suerte.

(Der.) A los atractivos de la pesca en sí, la de salmónidos agrega la belleza panorámica del sur de nuestro país.

Ejemplar obtenido con equipo de mosca; todo un arte.



medio en que viven. Debido a esto, una misma especie puede cambiar notablemente sus caracteres exteriores, especialmente los que se refieren a forma y color.

La familia *Salmonidae* comprende dos subfamilias bien diferenciadas: la *Coregoninae*, con sus tres géneros: *Coregonus*, *Leucichthys* y *Stenodus*; y la *Salmoninae*, con cuatro géneros: *Oncorhynchus*, *Salmo*, *Cristivomer* y *Salvelinus*.

En nuestro país fueron introducidos representantes de ambas subfamilias, cuyas respectivas especies se citan en recuadro aparte. Hoy, después de un examen amplio y minucioso de los ejemplares existentes en los diversos lagos comprendidos en la región de los parques nacionales de Nahuel Huapi, Lanín y Los Alerces, estamos en condiciones de asegurar que los de la familia *Coregoninae* no prosperaron, y que sólo se encuentran en esos ambientes cuatro especies de la segunda familia (*Salmonidae*), a saber: Salmón encerrado, *Salmo salar sebago* (Girard); trucha arco iris o cabeza de acero, *Salmo iridea* (Gibbons); trucha marrón, *Salmo fario* (Linneo); y trucha de arroyo, *Salvelinus fontinalis* (Mitchill).

CARACTERÍSTICAS NOTORIAS

Indicaremos, seguidamente, las características principales e Inconfundibles que distinguen a las cuatro especies

salmónidas que habitan en nuestro país.

Salmón encerrado (S. salar sebago, G.)

Cabeza y dorso azulados; resto del cuerpo plateado, con manchas (lunares) negras u oscuras esparcidas sobre el opérculo y los flancos, no numerosas, redondeadas y en forma de X o XX, con ninguna o muy pocas debajo de la línea lateral. Quijada inferior y vientre blanco cremoso. Aleta dorsal y adiposa azuladas. Pectoral, ventral y anal claras, con franjas azuladas; caudal ligeramente amarillenta, nunca punteada, y bien ahorquillada.

ESPECIES DE SALMONIDOS INTRODUCIDAS EN EL PAIS

Especies lacustres o fluviales: trucha de arroyo (*Salvelinus fontinalis*), trucha arco iris o cabeza de acero (*Salmo iridea*), trucha de lago (*Cristivomer namaycush*), trucha europea o eurasiática (*Salmo fario*), salmón encerrado (*Salmo salar sebago*) y White fish, o corégono (*Coregonus cupeleformis*).

Especies marinas: salmón quinnat (*Oncorhynchus tshawytscha*), salmón lomo azul (*Oncorhynchus nerca*), salmón plateado (*Oncorhynchus kisutch*), salmón del Atlántico (*Salmo salar*).

Trucha arco iris (Salmo iridea, G.)

Dorso azul oscuro, flancos plateados recorridos por una banda iridiscente rojizo amarillenta desde el opérculo hasta la cola, a la que se debe su nombre. El cuerpo, excepto la región opecular, está cubierto profusamente de pequeños puntos negros (lunares), que se extienden sobre los flancos y aletas verticales; presentan la caudal sumamente punteada. La quijada inferior y el vientre son de un blanco cremoso. Los lados de la cabeza suelen estar manchados de rojo, especialmente en la época de celo.

Trucha marrón o europea (S. fario, L.)

Fondo amarillo moreno-terroso y vientre amarillento. El cuerpo está salpicado de manchas parduscas y rojizas en forma de X o XX, rodeadas de una aureola clara que las convierte en verdaderos ocelos, la mayoría agrupadas sobre el dorso y la primera aleta dorsal, sin llegar a la superficie ventral. La aleta adiposa presenta un borde ligeramente anaranjado y manchas oscuras. La caudal es immaculada.

Trucha de arroyo o salmonada (Salvelinus fontinalis, M.)

La cabeza y el cuerpo son de color castaño oliváceo, y



los lados iridiscuentes, azul y verde, con muchos puntos claros y rojos, ocelados, más pequeños que la pupila, situados encima y debajo de la línea lateral. Lomo sin puntos (lunares), pero con marcas irregulares, vermiculares, que suelen prolongarse sobre la cima de la cabeza, dándole a la parte superior del cuerpo un aspecto marmóreo. Vientre blanco rosado. Aletas dorsal, adiposa y caudal intensamente vermiculadas. Aletas pectoral, ventral y anal de un rosado carmesí profundo, con el borde anterior pálido o crema, limitado por una mancha negra irregular.

Estas cuatro especies de truchas se han adaptado perfectamente a la región, en la que han hallado las condiciones biológicas y fisicoquímicas indispensables para su subsistencia.

Cuando las truchas migran hacia el mar pierden sus vistosos colores y toman una coloración similar a la del verdadero salmón del Atlántico, del que a veces resultan difíciles de diferenciar cuando retor-

nan a las corrientes de agua dulce para desovar.

Del otro lado, tenemos el grupo de las *Salvellini* o *Charrs* —que también reciben el nombre de truchas—, formado por las especies del género *Salvellinus* y *Cristivomer*, cuya diferencia fundamental con el anterior la constituye su vómer en forma de bote; el género *Salmo* presenta un vómer plano. Todas estas formas pertenecen a las corrientes (vertientes) que desaguan en el océano Atlántico, y se diferencian del salmón del Pacífico (género *Oncorhynchus*) en que pueden desovar varias veces durante su vida (4, 5 ó más), mientras que este último lo hace una sola vez, cuando ha alcanzado su mayor desarrollo.

En apoyo de lo afirmado más arriba citaremos un ejemplo argentino: en Tierra del Fuego, el río Grande es famoso por su abundancia de truchas marrones de gran tamaño, y casi todas ellas emigran al mar. Cuando retornan, su color es completamente plateado y por eso muchas per-

sonas las confunden con el salmón. Vuelven fortalecidas y con la carne mucho más rosada. Después de un tiempo recobran el color natural e inconfundible de su especie.

La voracidad de las truchas y salmones decrece notablemente en sus respectivas épocas de desove. Esto ocurre tanto en los ejemplares libres como en los mantenidos en cautividad, que se niegan a tomar el alimento diariamente suministrado.

Todas las especies de truchas y salmones son constructoras de "nidos". Estos son depresiones superficiales en el lecho de piedra de arroyos y ríos.

La hembra es quien los construye. Mediante movimientos enérgicos de su cuerpo, con la ayuda de la cabeza y la cola, y dando vueltas sobre sus lados, va levantando y empujando poco a poco la grava del fondo hasta que el nido circular queda formado. Generalmente acuden en pareja a las áreas elegidas para desovar, pero esto no impide la presencia de otros peces (a veces de la misma especie), maduros e inmaduros; los primeros se acercan con la intención de participar en el acto del desove y los juveniles con la de ingerir las ovas depositadas en el nido. Contra todos estos peces pelea activamente el macho. Una vez finalizada la puesta, éste suele permanecer varias semanas cuidándola, aunque no siempre ocurre así.

Seguidamente la pareja remonta el río para construir otros nidos y repetir el procedimiento.

Las ovas de todas las especies de truchas y salmones, una vez esparcidas por la hembra, se cubren con una secreción pegajosa que se endurece al contacto con el agua, facilitando su adhesión a las piedras del fondo del nido, impidiendo que sean arrastradas por la corriente. Las aguas elegidas por los salmónidos para el desove tienen de siete a ocho centímetros cúbicos de oxígeno disuelto por litro.

El tiempo requerido por la incubación varía con la especie y la temperatura del agua;

en agua fría es más largo, mientras que la más caliente —dentro de ciertos límites— favorece su desarrollo.

EL ENIGMA DEL "PLATEADO"

Considerando sólo los datos recopilados en este artículo, especialmente los de las especies marinas que fueron introducidas en esta región, ya se podría asegurar que el "Plateado", que habita antes que nada en el lago Nahuel Huapi y el río Limay (además de algunos otros lagos), no es otra cosa que el descendiente de una de las cuatro variedades del salmón del Pacífico nombradas anteriormente y que fueron traídas entre los años 1904 y 1930. Así que, seguramente, es salmón plateado (*Oncorhynchus kisutch*) y no una variedad de la arco iris llamada cabeza de acero, "Steel-head". (Si el salmón plateado que se aclimató en nuestras aguas no alcanza el tamaño de su lugar de origen —océano Pacífico—, eso se debe a la falta de sal en ellas.)

Su forma, su lucha (al sentirse enganchado), sus tremendos tirones, sus *rushes*, e innumerables saltos, son los del salmón y no los de la trucha. Y tanto es así, que cualquier pescador experimentado difícilmente pueda confundir su pique con el de una trucha.

Además, la forma de su cuerpo, esbelta, más bien corta pero robusta, de cabeza chica, sin una sola mancha (lunar) en el cuerpo y en ninguna de las aletas, son características inconfundibles de esta especie luchadora y saltarina por excelencia.

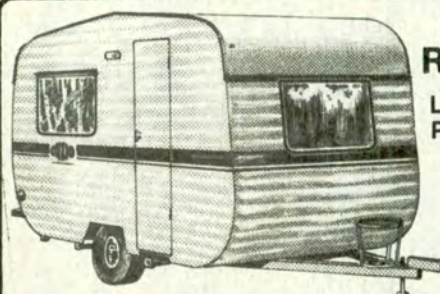
Algunos ictiólogos aseguran que el Plateado es una variedad de la arco iris; en cambio, otros insisten en que no tiene nada que ver con ella y que se trata de un salmón plateado del Pacífico.

JAROSLAV M. TURBANOFF

Aesor de pesca en San Carlos de Bariloche.

Fotos de ALBERTO J. SANCHEZ y AUTOCLUB

Nota del autor: la mayoría de los datos de este artículo fueron recopilados de la bibliografía de P. R. Needham.



CASAS
RODANTES

LAS MEJORES
Pregunte a
quien las usa!

4 camas \$ 75.000=
6 camas \$ 88.000=

MERELLO

TRAILER
CARPA

Para 4/5
personas

ACOPLADITOS
PARA REMOLQUE
Evitan la Sobrecarga de su coche

Av. MAIPU 758 • Vte. LOPEZ • TE. 795 - 3503



Con carácter de primicia presentamos a los lectores de AUTOCLUB un capítulo inédito de Tito Narosky: *ENTRE HOMBRES Y PAJAROS (Andanzas de un Naturalista)*. Tal como lo señala el subtítulo, este libro relata las andanzas de un observador de pájaros que ha recorrido casi toda la Argentina, y, como resultado de sus observaciones, ha hecho importantes contribuciones a la ornitología. Para los entendidos bastaría señalar que ha descubierto una nueva especie para la ciencia, el capuchino de collar blanco (*Sporophila zelichi*); ha hallado por primera vez en la Argentina a la pardela cenicienta (*Puffinus diomedea*), petrel del Mar Mediterráneo, y al capuchino de corona gris (*Sporophila cinnamomea*), nueva especie para la Argentina y primera mención para el cono sur de América. Ha hallado, también, el nido del turco (*Eremobios phoenicurus*), desconocido hasta el presente; el de la garcita bueyera (*Bubulcus ibis*), por primera vez en el cono sur del continente; la primera colonia de nidificación de la gaviota de capucho gris (*Larus cirrhocephalus*); el nido del canastero enano (*Spartonolca maluroides*), de quien existían pocas y controvertidas informaciones; además de otros descubrimientos, descripciones y estudios de comportamiento que sería largo enumerar.

Pero el autor de estas observaciones es mucho más que un excelente ornitólogo. Ha dicho con verdad un filósofo que la vida nos es dada vacía y tenemos que llenarla por nuestra cuenta. Narosky, dotado de una singular sensibilidad y capacidad de observación, deliberadamente ha llenado su vida con pájaros; es decir, con la belleza, el encanto y el misterio de los pájaros. Y lo recrea para sus lectores con rara maestría, aunando a la precisión de sus observaciones ornitológicas el sentimiento estético de la naturaleza y un rico anecdotario humano. Transita así con dignidad por un camino casi olvidado en nuestro país desde los libros de Guillermo Enrique Hudson.

ESTABA extasiado contemplando el ir y venir de formas multicolores en la copa de los grandes árboles de la selva misionera. Desde el campamento mismo, sentado en un tronco caído, trataba de dilucidar, entre el enjambre de pajarillos buscadores de frutas, cuáles eran los nombres latinos que pomposamente les había atribuido la ciencia a cada uno. Esa es

nuestra primera tarea: identificar, saber qué es lo que vive en nuestro derredor. Luego vendrá lo demás.

Abstraído hasta el punto que mi espíritu volaba de rama en rama, como las aves, me sobresaltó la voz de un hombre que en sus manos traía un cuerpo palpitante. Ya había visto, volando sobre el cielo de Iguazú, grupos de cotorritas del tamaño



la pequeña corti





de las australianas, pero de cola muy corta y uniforme colorido verde intenso. *Catita enana* era el nombre vulgar de la especie, que ya figuraba en mis anotaciones. No esperaba, sin embargo, tener ocasión de verla tan de cerca. El lugareño me

Nido de carau descubierto por el autor en el bañado de San Vicente, Buenos Aires.

la entregó informado de mi amor por la naturaleza. "Cati", como le llamamos, era una jovencita curiosa que sin tener aún las alas desarrolladas, se había asomado por el hueco de su nido en lo alto, cayendo sin lastimarse, atemperado el golpe por sus pequeñas alas y un cuerpo casi sin peso. Pero no podía regresar ya con sus padres ni éstos bajar a alimen-

tarla. Iniciaba la aventura de la vida en inferioridad de condiciones, con partes aún desnudas en su cubierta de plumas. Tendría unos diez días. Decidimos tratar de alimentarla hasta que estuviera en condiciones de volar y liberarla luego en su medio.

Desde hace ya mucho tiempo hemos dejado de ser partidarios de transformar la suerte de seres

que nacieron para ser libres. Ni la más hermosa de las jaulas ni el manjar más equilibrado pueden reemplazar el destino que la naturaleza les ha señalado, y la prueba es que muchos pájaros prefieren dejarse morir en sus cuidadas prisiones, mientras que la mayoría no quiere tener hijos que han de nacer esclavos. Sólo una minoría acepta el cautiverio, pero

a costa de la pérdida de bienes tan preciados como la capacidad de luchar por la subsistencia. Criaturas indefensas, necesitarán que su amo no deje un solo día de proveerles el alimento y el agua, y de protegerlas del sol y del frío, pues cualquier olvido... ¡y esos olvidos son tan frecuentes!

Al principio la lorita se negó a probar bocado y hubo que obligarla a ingerirlos; además, nos picoteaba con sus mandíbulas sin fuerza.

Pasaron unas horas. Al atardecer, un canto demasiado conocido llegó hasta nuestros oídos; muy excitada respondió y corrió hacia la salida. La dejamos ir, vigilándola de lejos. Con gran esfuerzo apresuró el andar de sus patitas chuecas, sobresaliendo apenas de la gramilla cortada. Los padres le dirigían órdenes imperativas. Cuando llegó al pie del árbol en que éstos se asentaron, comenzó una larga y tal vez borrascosa conversación. A los gritos, padres e hija exponían sus diferentes puntos de vista. No pasaron más que unos minutos hasta que la pa-

reja se alejó. Era evidente que habían explicado a la pequeña algo que ella no quería entender: que sus propios padres le negaban ayuda. Cabizbaja, emprendió el regreso a nuestra carpa. A distancia la mirábamos sorprendidos.

UNA HISTORIA DE AMOR

Y aquí se inició una extraordinaria historia de amor.

Luego del diálogo, "Cati" se transformó. Comenzó aceptando el alimento sin resistencia, para tomarlo sola poco después. Su carácter taciturno de los primeros momentos fue cambiando; nos empezaron a sorprender las muestras de ingenio y su capacidad de adaptación a situaciones cambiantes, pero sobre todo su afecto a nuestra especie. Fue algo que cuando lo recuerdo —y el recuerdo es demasiado fresco— me eriza la piel. No parecía un animal silvestre, ¡no era un animal silvestre! Buscaba permanentemente nuestra compañía, nuestro contacto, nuestro calor; pedía caricias y las otorgaba, devolvía el ca-

riño con cariño, los besos con besos. Dormía entre mis cabellos y trepaba por mis pantalones si por un momento la abandonaba en el suelo; se introducía en los bolsillos para descansar y correteaba por mis brazos y hombros. Su confianza en el hombre llegaba a límites inexplicables. Toleraba que se la pusiera de espaldas en la palma de la mano y se la encerrara en el puño; amaba los juegos y los comprendía. Su inteligencia parecía humana o... más que humana. Bebía el agua en nuestros vasos, se alimentaba en nuestros platos y se quejaba si la dejábamos, celebrando con corriditas y castañeteos el regreso.

Cuando llegó el tiempo de partir aún no podía volar...; claro que habíamos tenido el cuidado de cortarle las plumas de un ala. ¡Te pido perdón, pequeña catita, por haber pretendido ignorar el mal que te estábamos haciendo!

Me pregunté cómo habría de tomar el largo viaje en automóvil y qué pasaría en la ciudad con su ambiente viciado y el frío clima invernal. La

respuesta la dio ella misma. Nadie pudo ser mejor compañía para nosotros. Aceptó las variables circunstancias confiando ciegamente en sus padres adoptivos, alegró todos los momentos, cantó y jugó para nuestro deleite. Hombres y niños nos rodeaban cuando bajábamos del coche a almorzar o refrescarnos en una playa soleada.

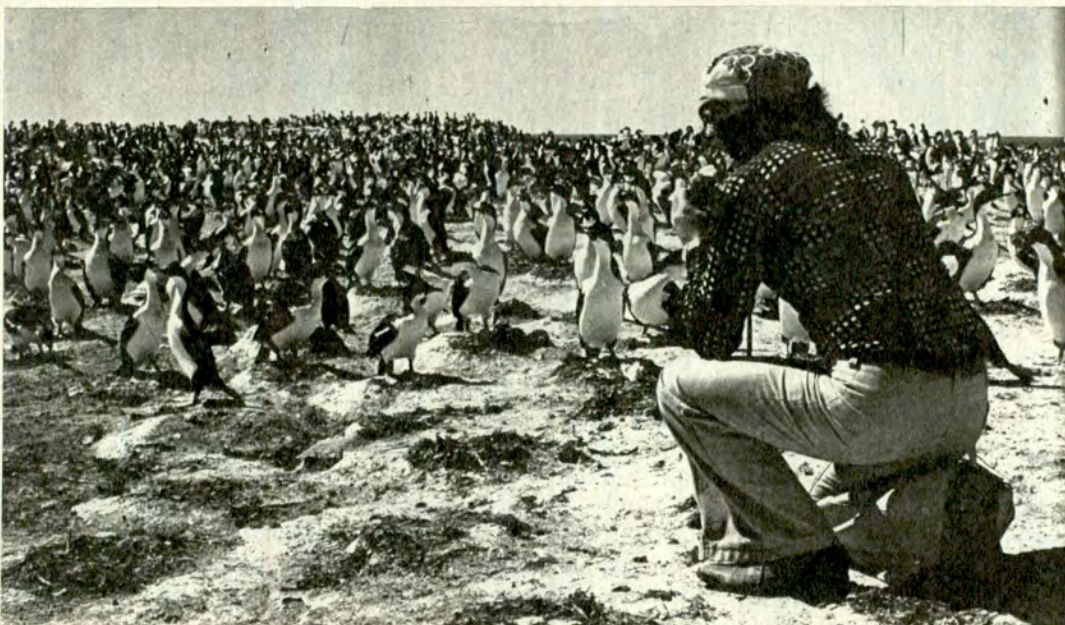
Fue la vedette y lo sabía, y como niño malcriado paseó de brazo en brazo sintiéndose centro de interés. Su presencia acortó el viaje en muchos cientos de kilómetros.

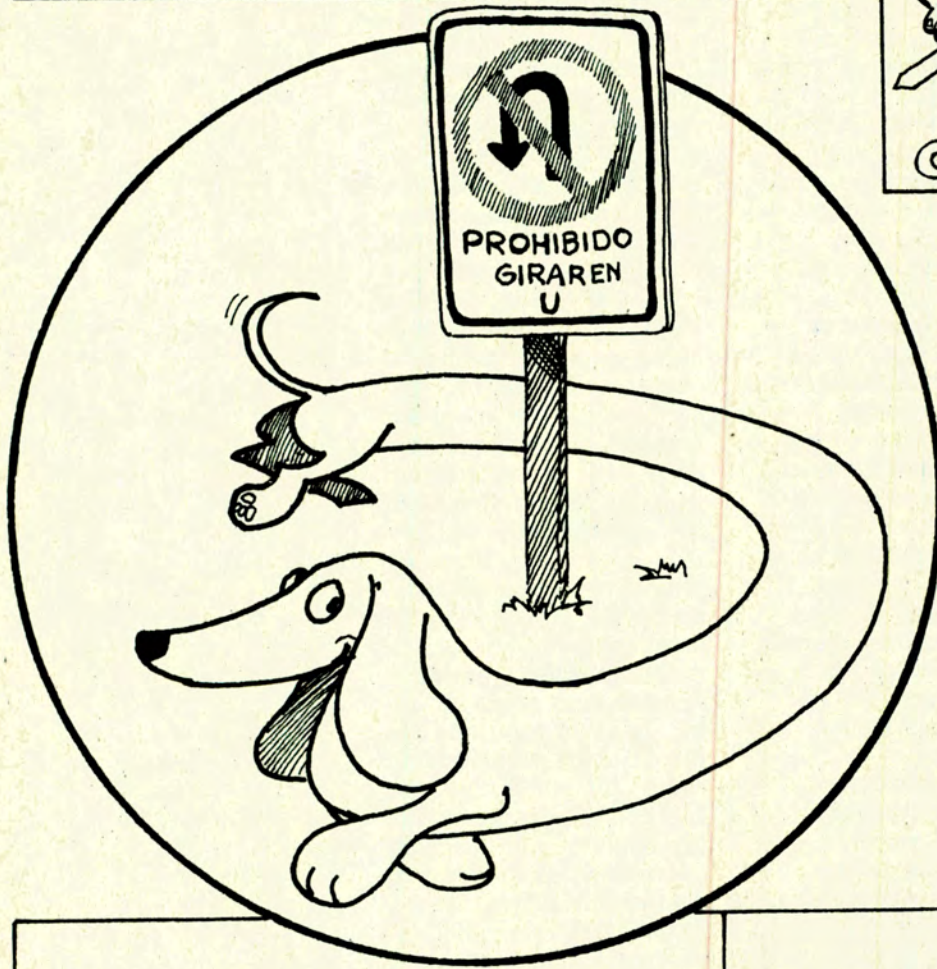
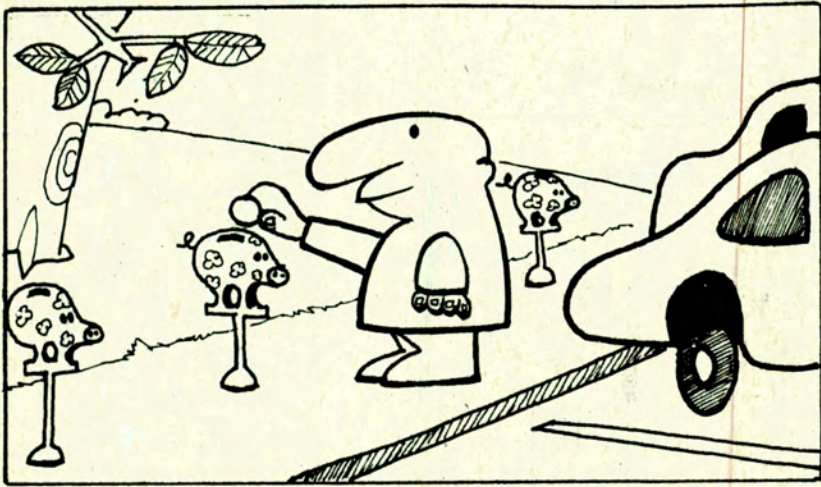
Mis hijas la acogieron como a su hermana menor. Las tres salían de paseo, las tres iban a ver a sus amistades, las tres comían, bebían y dormían juntas. La cotorra era la pequeña joya de la casa. Muchos amiguitos venían a verla, del mismo modo que lo hizo Nino, el travieso compañerito de Mabel. "Cati" caminaba por el patio, alegre de que sus hermanas estuviesen jugando a pocos pasos. No pudo imaginar entonces, ni siquiera cuando vio tan cerca suyo el zapato gigantesco del niño, que uno de sus amados seres humanos pudiera hacerle daño. Por eso en la última expresión de su rostro inerte quedó pintada la incredulidad. No había odio ni dolor, sólo una pregunta sin respuesta: ¿por qué?

Tampoco yo tengo respuesta. Mas lo que sé con seguridad es que si en algún lugar se reúnen a jugar los querubines alados, que alguna vez fueron niños, un nuevo y pequeñísimo angelito verde participará de la alegría, transmitiendo en el cielo el amor que en la tierra no le dimos tiempo de brindar.

TIITO NAROSKY

Colonia patagónica de cormoranes blancos.





AUFHÖR

por M. DI GENARO



obra



fin de obra

AQUÍ NOSOTRAS...



el ámbar

¿Es una piedra preciosa? No, no lo es, aunque muchos lo crean. El ámbar es una resina fosilizada, proveniente de inmensos bosques sumergidos por feroces cataclismos.

El gran naturalista Plinio el Viejo decía que el ámbar era producido por destilación de los pinos, que era el *jugo* de los árboles. Por esta razón los latinos lo llamaron *succinum*, y los griegos, menos románticos, lo denominaron *elektron*, refiriéndose a la propiedad de electrizarse por fricción.

Pero ámbar, del árabe *anber*, es un nombre genérico dado a diversas resinas fósiles. Proviene principalmente del mar Báltico, que es donde se encuentra el ámbar de mejor calidad. Una bella variedad de color rojo y amarillo, en miles de tonalidades y hasta violeta, azul y negro, se encuentra en Sicilia, flotando sobre el río Simeto, donde se la llama *Simetita*.

En esta resina fósil no son raras las inclusiones de sustancias orgánicas, maravillosamente conservadas, como hojas y flores de vivísimos colores, abejas que hicieron su miel en el bosque o luciérnagas que iluminaron hace millones de años y quedaron dentro de su dura prisión, dándonos el testimonio de su arcana existencia.

Por lo tanto el ámbar no es un mineral, pero sí una gema preciosa por sus propiedades, rareza y por su extraño y remoto origen.

30 autoclub

renovarse es vivir

¿Por qué será que nos encariñamos tanto con nuestras pertenencias? Sobre todo con esa cartera tan cómoda, en la que cabe de todo, y que a fuerza de usarla casi a diario, ya nos es imprescindible. Además, como allí tenemos miles de cosas, nos resulta más fácil salir con ella que cambiar todo a otra cartera.

Pero es una lástima que las manijas ya no den más, nos duele tanto deshacernos de ella... Por eso es que les doy una solución, que no sólo la dejará como nueva, sino que la pondrá a la última moda. Sáquele las manijas y en su lugar coloque una linda cadena dorada. De esta manera no se tendrá que separar, por ahora, de su buena y fiel amiga.

Además, se ahorrará unos buenos pesos, ya que las carteras están por las nubes.



broncearse es un arte

Casi todas nosotras asociamos la llegada del verano con la posibilidad de broncearnos, pero no siempre esta asociación resulta beneficiosa, sobre todo para las que disponen de cortas vacaciones y en pocos días quieren convertirse en estatuas de ébano.

El broncearse es un arte y hay que tener en cuenta que al astro rey no se lo puede desafiar impunemente sin hacerle antes la corte. Las morenas, posiblemente, podrán exponerse al sol sin mayores contratiempos, pero las rubias pueden padecer, inmediatamente, de quemaduras de primer grado con enrojecimiento (eritema rubicundo) y así jamás llegarán a broncearse.

No vaya a creer que del sol sólo actúa el calor, pues lo que más actúa es la luz, riquísima en rayos lumínicos, de los cuales se destacan los ultravioleta, de acción química, y los infrarrojos, de acción física. Estos últimos ejercen su acción en los movimientos, sensibilidad y reproducción de los seres vivos de nuestro organismo (células, bacterias, etc.) aumentando su número, por eso es que no siempre resultan convenientes para las que tienen vórices o alguna afección hepática. Sin embargo, son óptimos como analgésicos, cicatrizantes y desinflamantes. La acción química de los ultravioleta, generadores de queratina, fortalece la resistencia de la piel y



ayuda a la fijación de vitamina D.

Acostumbrarse al sol demanda por lo menos quince días; recuerde que el mejor sol es el de la mañana hasta las 11, y el de la tarde después



flores a tus pies

Si este verano quiere llamar la atención en la playa o en la calle, donde la pararán para preguntarle de dónde sacó esas ojotas tan modernas, simplemente busque un par, lisas, que pueden ser de años anteriores, y adórnelas con pequeñas campanillas, tejidas al crochet, en colores brillantes. El resultado será un par elegantísimo para usar con el traje de baño o con largas pollerás de algodón estampado.

Con hilo rojo hacer una cadena de 4 puntos y cerrarla en círculo.
 1º hil.: dentro del círculo tejer 5 m. p. 2º hil.: en cada p. tejer 2 m. p.
 3º hil.: en m. p. aumentar 5 p. (20 p.). 6º, 7º y 8º hil.: sin aumentar.
 9º hil.: disminuir 4 p. y cerrar. Las hojas se tejen con hilo verde haciendo una cadena de 10 p. y tejer alrededor de la cadena en vareta aumentando 3 p. en los extremos.
 Hacer 3 hojas y 6 campanillas para cada ojota. Coserlas con punto escondido y pegarlas o coserlas al calzado.



de las 17, que es cuando los rayos caen oblicuamente sobre la Tierra.

Si usted quiere llegar a la playa tostadita, le queda el recurso de empezar ya a tomar sol en la terraza de su casa, de

a poco, con un buen bronceador hidratante, y de paso, pruébese el traje de baño para ver si no tiene que adelgazar algunos kilitos, que con la ropa de invierno no se notaban.



canasta de picnic

El campo abre el apetito, y nosotras somos las responsables de que todos vuelvan satisfechos y no que, como lobos hambrientos, se abalancen a la heladera buscando un pedazo de queso o algún resto de comida. Por esto es que quiero darles algunas ideas de cómo y con qué preparar un buen almuerzo campestre.

Primeramente, no olvidarse de los platos, los vasos, los cubiertos y las servilletas; cerciorarse de que los cuchillos estén bien afilados (no hay nada más antipático que un cuchillo que no corte). Llevar una botellita con aceite, un salero, un sacacorchos y el abridor de gaseosas; una vez me olvidé de llevarlo y tuvimos que romper las botellas y colar la bebida con una servilleta. ¡Fue horrible! ¡Ojalá no le pase nunca!

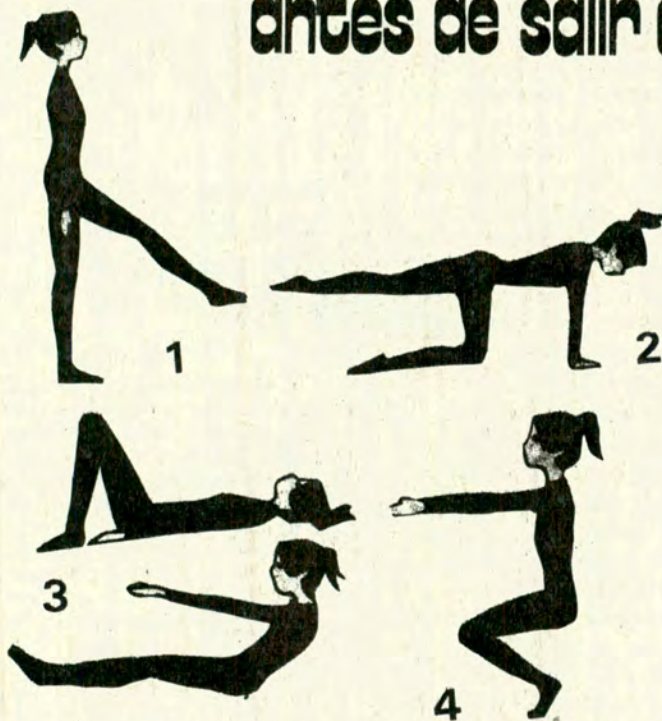
Recuerde que los chicos toman cantidades industriales de gaseosas, y puede ser que en el lugar no haya forma de proveerse de bebidas frescas; por lo tanto ponga unas cuantas botellas en la conservadora y no olvide de llenar una o dos con agua sola; límpielas bien, así podrá usar también los cubitos de hielo.

Además de queso y fiambres, bien acondicionados en papel de aluminio, esta vez, en lugar de los consabidos sándwiches, vamos a preparar un lomoito de cerdo, fácil de llevar y riquísimo.

A un lomo de cerdo en un pedazo, salarlo y hacerle unos cortes, marcando las tajadas, ponerlo en una asadera y antes de llevarlo al horno, untarlo con mostaza y rociarlo con el jugo de un limón. Cuando esté cocido, poner en cada corte media rodaja de naranja y llevarlo nuevamente al horno apagado. Dejar enfriar y envolverlo en papel de aluminio. Se sirve con una ensalada de escarola y otra de zanahorias ralladas.

AQUÍ NOSOTRAS...

antes de salir de vacaciones



Si bien la vida al aire libre es gratificante, necesaria y saludable, es un juez implacable de nuestra silueta. Es por esto que antes de salir de vacaciones conviene dedicar algunos minutos diarios a la gimnasia, para después poder usar los indiscretos shorts y las reveladoras bikinis, sin antiestéticos excedentes.

1) Apoyando una mano contra la pared, levantar la pierna del lado contrario, con fuerza, tan alto como sea posible, así como lo hacen las bailarinas en la barra. Repetir con la otra pierna. Al comienzo no es necesario más de 5 veces de cada lado.

2) Póngase en posición de gatear y levante primero la pierna izquierda y después la derecha, repitiendo 5 veces de cada lado manteniendo la pierna levantada unos segundos.

3) Acostarse de espaldas en el suelo con las rodillas flexionadas, inspirar y levantar el cuerpo extendiendo simultáneamente las piernas. Repetir 5 veces.

4) De pie, con los brazos hacia adelante, hacer diez flexiones.

Vestidos de blanco...

"Vestidos de blanco venimos al mundo"... así comienza la poesía y nosotras podemos continuarla de este modo: "este año seguiremos vestidas de blanco".

Seguramente ustedes recuerdan que antes de blanco se vestía solamente el día de la primera comunión o el día del casamiento; ahora, los tiempos han cambiado y el blanco es el no-color más en boga. Por esto es imprescindible tener en el guardarropa, aunque sea un vestido blanco, quizá un poco romántico, quizá un poco loco, pero absolutamente blanco.

Podemos elegir desde el amplio camión fresco, para los días más calurosos hasta el vestido de fiesta, pasando por los pantalones, tan cómodos para andar todo el día. Existen tantas y tantas variedades y es tan fácil transformarlos con accesorios de color, que no podemos dejar de rendirnos ante la evidencia de la utilidad que nos prestará en este verano.

Aquí presentamos un conjunto a lo Pierrot, un poco desmañado como dice la canción, de dos piezas, con una camisa de línea amplia, escote en V y mangas largas con puño. Los pantalones son anchos con bolsillos verticales. Si nos ponemos unos collares de colores será un conjunto, y sí, en cambio, usamos un pañuelo de seda estampado, será otro; también podemos poner la camisa dentro del pantalón y colocarle un ancho cinturón (se vuelven a usar) de color brillante y será completamente distinto.



de vacunas... ¿cómo andamos?

Ahora que ya estamos haciendo los preparativos para las vacaciones, no está de más echarle un vistazo al cuadro que ALPI ha confeccionado para que no haya dudas acerca de cuáles y en qué momento deben aplicarse las vacunas a los niños desde su nacimiento, y así nos va-

mos tranquilas y sin ninguna preocupación al respecto. Además, a la vuelta, no tendremos que andar a los apurones buscando el certificado para anotar a los chicos en la escuela.

Edad	B. C. G. (Tubercul.)	Triple (Dift. coq. tétanos)	Sabin (Polio)	Antivariól.	Antisaramp.
1 mes	única dosis				
2 meses		1ª dosis	1ª dosis		
3 meses		2ª dosis			
4 meses		3ª dosis	2ª dosis		
6 meses			3ª dosis		
9 a 12 m.		refuerzo		única dosis	única dosis
18 meses			refuerzo		
Ingreso escolar		refuerzo	refuerzo	refuerzo	
12 años			refuerzo		
cada 5 años				refuerzo	

Si su hijo tiene más de un año y no recibió NUNCA la vacuna Sabin aplíquela:

2 dosis con intervalo de dos meses entre cada una.

1 dosis más cuando haga un año de la segunda y

1 dosis de refuerzo cuando comience la escuela.

Si usted está embarazada y nunca se vacunó deberá tomar 1 dosis el quinto mes de embarazo y otra el séptimo mes. Si antes fue vacunada, tome 1 dosis al séptimo mes.

Por cualquier duda llamar directamente a ALPI, 83-5071 y 84-1519, o dirigirse a Soler 3983.

generosa dafne

A usted, que le gustan las historias románticas, le contaré por qué el laurel es el símbolo de la sabiduría. En un remoto tiempo, cuando los dioses habitaban el Olimpo, Dafne, perseguida por Apolo, se convirtió en laurel y el dios, desilusionado, cortó una rama con la que coronó su magnífica frente.

Más allá de la mitología, este arbusto siempre verde es conocido desde la antigüedad como planta medicinal. Los griegos y los romanos lo aconsejaban para ciertas enfermedades femeninas y actualmente, en esta época convulsa y sofisticada, se ha vuelto a los productos de la naturaleza. Las hojas y las ramas, cortadas durante el invierno, tienen propiedades estimulantes y sudoríficas. Si se pone un puñado de hojas desmenuzadas en un recipiente con 1 litro de agua hirviendo y se le agrega



ralladura de cáscara de naranja amarga, obtendremos una infusión que, tomada tibia facilita la digestión, y tomada caliente corta el resfrío. Tres puñados de flores en el agua de la bañera nos dará un agradable y estimulante baño de inmersión.

Es por todo esto, que se nos ocurre pensar, si dentro de este arbusto que se encuentra en todo terreno húmedo, junto a los lagos y riberas de nuestro país, no vivirá el alma de la generosa Dafne. ●

Trixi



estrictamente confidencial

Una simple astucia para asegurarnos bebidas frescas durante todo el día de camping: envolver las botellas entre dos hojas de papel de diario y mojarlas, de cuando en cuando, con agua salada. Y como camping y manchas de pasto suelen ir de la mano, conviene recordar esta fórmula para borrarlas: dos cucharadas de alcohol, una de amoníaco y tres de agua caliente. Sumergir las manchas en esta preparación y se borrarán como por encanto.

Camping, caza, pesca...

...y todo
lo que Ud.
necesita.



Con su carnet del A.C.A., Ud. puede comprar en SADOS todos los artículos que le aseguran un buen fin de semana.

En SADOS están la verdad, la calidad, y la atención más minuciosamente esmerada.

Son 11 sucursales para servir a Ud.

Dirección de
Bienestar de la Armada.

Sados

Una organización con
criterio de servicio

Antártida Argentina 1160, Buenos Aires.

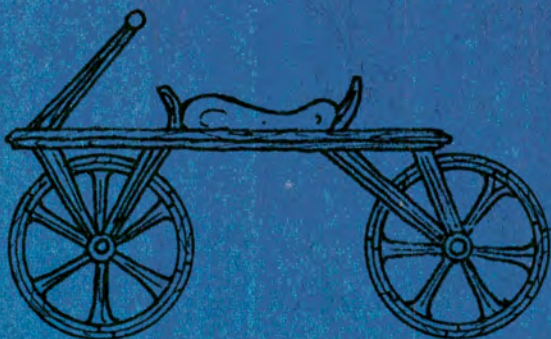
TUERQUITAS

la sección de los niños

Para seguir armando tu fichero sobre los medios de transporte, ahora te ofrecemos algunos datos de la evolución de la bicicleta.
por MARTA ORTIZ

"Celerífero"

Año 1790



"Celerífero"

Año 1790

Máquina de dos ruedas, unidas por medio de una barra; toda construida en madera. Avanzaba a golpes de pie sobre el suelo, el conductor iba incómodamente montado sobre la barra. Se dice que su inventor fue un francés llamado DeSivrac y que fue aceptada con entusiasmo por los más audaces de aquella época, quienes llegaron a organizar carreras como medio de diversión para personas mayores.

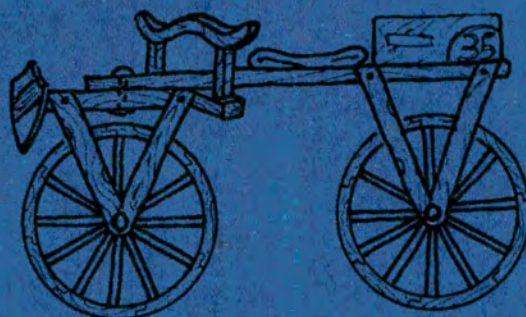
"Draisienne"

Año 1818

En este año el inspector forestal Karl Friedrich von Drais patentó un vehículo de locomoción similar al Celerífero, pero más eficaz y seguro; su rueda delantera era móvil, de forma que con una manivela controlaba su dirección; alcanzaba a desarrollar una velocidad de 14 km/h. También era impulsada a golpes de pie sobre el suelo. Este vehículo fue utilizado por su inventor como medio de transporte, pues le hacía menos fatigoso el recorrido que su trabajo le obligaba a realizar.

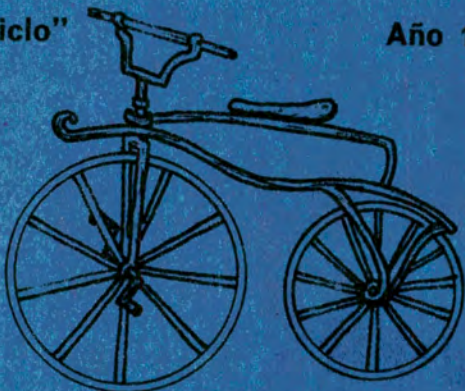
"Draisienne"

Año 1818



"Biciclo"

Año 1855



"Biciclo"

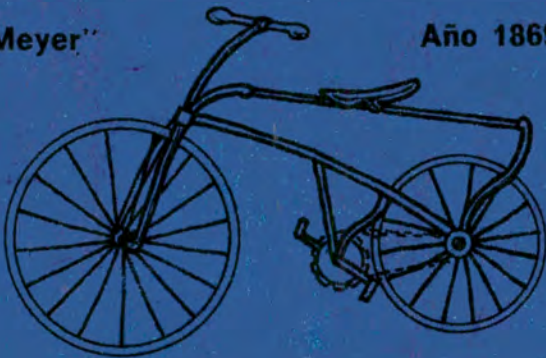
Año 1855

Pierre Lallement en 1855 dispone un cigüeñal y dos pedales en la rueda delantera, así nace el biciclo; su construcción sigue siendo de madera, sólo el eje de sus ruedas y las llantas son de hierro. Pierre Michaux le compró la patente; construyó dos biciclos en el año 1861; 142 en 1862 y 400 en 1865; en 1868 Michaux tenía una fábrica de biciclos con 300 obreros. Para entonces, París y sus alrededores constituían el centro de los artesanos dedicados a la industria de las bicicletas.

Pegar sobre cartulina u otro papel fuerte; recortar las tarjetas pegando cada referencia atrás del dibujo que corresponda. Fijarse en los nombres que se daban a cada máquina y el año aproximado de su construcción, haciendo coincidir dibujos con textos.

"Meyer"

Año 1869



"Meyer"

Año 1869

Un relojero influye en el francés Meyer para que éste ponga transmisión por cadena a su bicicleta; la rueda trasera es la motriz; el diámetro de las ruedas es casi igual. Fue presentada en la Primera Exposición Internacional de Bicicletas, pero debieron pasar muchos años para que se divulgara este modelo. La guerra franco-alemana de 1870-71 paró toda actividad francesa, surgiendo así las bicicletas británicas.

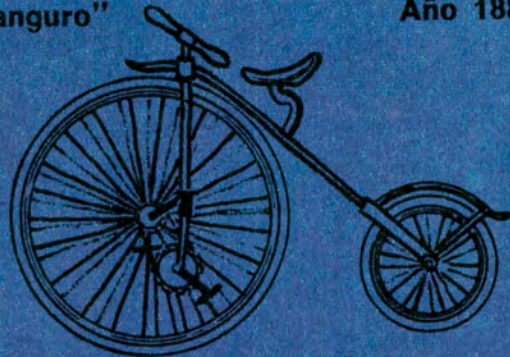
"Canguro"

Año 1884

Comienza antes de 1870 el reinado del "biciciclo" y del "Gran-Bi". Se extiende a través de numerosas modificaciones del diámetro de la rueda delantera, llegando en algunos casos a más de 2 metros de altura. Fue propósito de este modelo "Canguro" hacer más seguro el ciclismo reduciendo su altura, pero sin disminuir las velocidades alcanzadas por otros modelos; ya se usaban los rayos de alambre, frenos y rodamientos a bolilla; el cuadro de madera se había cambiado por el de hierro forjado.

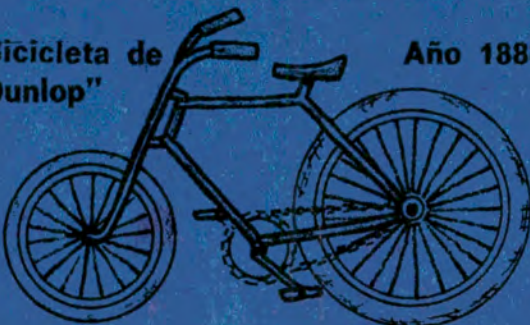
"Canguro"

Año 1884



"Bicicleta de Dunlop"

Año 1888



"Bicicleta de Dunlop"

Año 1888

En este año apareció una de las más grandes invenciones, aunque aparentemente sea la más simple: la invención del neumático, capaz de amortiguar los golpes durante la circulación. John Boyd Dunlop, reemplaza la banda de caucho macizo —en las ruedas de la bicicleta de su hijo— por un tubo de caucho inflado y sujeto a las llantas por medio de tiras de tela. La antigua Celerífero seguía perfeccionándose; una continua evolución que no se detiene ni aun en nuestros días.

Autoclub informa

BENEFICIO PARA TURISTAS EN MEXICO

La delegación de la Secretaría de Turismo del Gobierno de México en la Argentina informó que en aquel país se ha dictado una disposición por la cual los turistas extranjeros quedan eximidos del pago del 15% que se exigía en los establecimientos gravados por esa tasa especial, quedando sólo sujetos a la tasa general del 4% sobre ingresos mercantiles.

Para obtener este beneficio bastará que el viajero presente su pasaporte o tarjeta de turista para que queden anotados los datos requeridos, en las notas o facturas de consumo.

CATALOGO GENERAL DE NORMAS IRAM 1975

El Instituto Argentino de Racionalización de Materiales lanzó su edición 1975 del Catálogo General de Normas IRAM. Esta publicación de 304 páginas incluye —actualizada— la relación completa de cuatro millares de documentos técnicos en vigencia en el orden

nacional y, por primera vez, los de aplicación a nivel panamericano, cuyo número es de 677.

Es el elemento imprescindible para la orientación técnica de la compra de materia prima, para elaboración y compra de productos y equipos y la contratación de servicios. El catálogo puede ser gestionado en Chile 1175, Capital Federal, de 9 a 17.

INSTITUTO SUPERIOR DE TURISMO

El Instituto Superior de Turismo "Perito Moreno" funciona en San José 546, teléfono 38-3679. Otorga los siguientes títulos: Guía de Turismo, al aprobar asignaturas de los 2 primeros años; Técnico en Turismo al aprobar asignaturas de 4 años, y el de Experto en Turismo cuando el Técnico en Turismo apruebe los Cursos de Seminario. Las clases se dictan en la dirección indicada de 8.15 a 11.50 y de 19 a 22.

"TRASNOCHE": UNA VOLUNTAD DE SERVICIO

En el ciclo "Trasnoche",

por Canal 13, simultáneamente con LRA Radio Nacional y 23 emisoras del interior, se transmite la Cadena Nacional de la Alimentación. En "flashes" durante la noche y a las 6.15 se informa sobre los precios al minorista de los productos que integran la Canasta Familiar (12 rubros).

DISTINCION

El profesor Hans Scherenberg, ingeniero jefe de la Daimler-Benz A.G. ha sido premiado con el Aro de Oro Diesel, distinción que otorga la Asociación Alemana de Perodistas Especializados en Motores.

Es el 25° en la nómina de premiados con esta distinción, que se otorga anualmente "por alguna conquista sobresaliente en el campo de la seguridad". El ingeniero Scherenberg la obtuvo "por desarrollar la tecnología en la seguridad, práctica que ha fijado normas para la producción automovilística a través del mundo".

PARA AHORRAR COMBUSTIBLE

Como contribución al ahorro del combustible, la industria del neumático ha debido adaptarse a la corriente mundial que reclama una relación más estrecha entre peso de auto y accesorios. En este sentido, el aporte de la industria del neumático es vital. Por ello se observa en países como Estados Unidos y Canadá, una mayor inclinación a adoptar la fibra de nylon como refuerzo de las carcazas de neumáticos de tipo radial aprovechando las grandes ventajas del hilado sintético: su mayor resistencia y duración a igualdad de peso, frente a otros materiales.

RANCHOMOVIL CLUB ARGENTINO

El Ranchomóvil Club Argentino de Buenos Aires ha instalado su sede provisoria en el local de la Asociación Argentina Amigos del Turismo, Alsina 841, teléfono 33-1222. La secretaría de aquella entidad funciona los miércoles, de 19 a 22. Para consultas urgentes recurrir en horas de oficina a los señores Jorge Fontana, 28-8129; Martín Moschkowitz, 84-9047 y Alfredo Andaloro, 89-8080.

EXCLUSIVO PARA CAMIONES

Otro método para lograr una reducción en el consumo de combustible consiste en la utilización de deflectores de

aire, especialmente diseñados para camiones. Ensayos realizados con camiones Ford en distintas pistas de pruebas de Gran Bretaña han demostrado que uno de los modelos comerciales típicos de la Ford inglesa: el DO 607, equipado con tales deflectores y a una velocidad constante de 88 kph, consume 12 por ciento menos de combustible que la versión standard del mismo vehículo.

MERCEDES-BENZ ARGENTINA S. A.



Ha sido designado vicepresidente ejecutivo de Mercedes-Benz Argentina S.A. el licenciado Klaus Oertel.

Nacido en Mayen, Alemania, estudió economía en las universidades de Mainz, Aix-Marseille, Colonia y Bonn, diplomándose en la universidad de esta última ciudad.

Entre 1957 y 1970 ocupó importantes cargos en los sectores políticos-gubernamentales de la República Federal de Alemania y de la Comunidad Económica Europea, ingresando posteriormente en la Daimler-Benz AG.

TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES

Transportes Aéreos Portugueses ha designado nuevo director y nuevo gerente administrativo para la Argentina. Se trata de los señores Carlos Martins y Manuel F. Pedro, respectivamente.

El anterior director de TAP, señor Luis F. Moreira Furtado fue designado para ocupar un nuevo cargo en la casa matriz, de la empresa, en Lisboa.

CUOTAS SOCIALES

SEÑOR ASOCIADO

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



Letra nueva

LIBROS RECIBIDOS

ENSAYO

- Hablando con padres de adolescentes**, por Eduardo Kalina y Halina Laufer, Rodolfo Alonso Editor, 76 págs., 1975.
América narra, por Feliciano Huerga, Rodolfo Alonso Editor, 81 págs., 1975.
San Fernando de Buena Vista, por Alberto I. Gilardoni, Edic. Figaro, 137 p., 1975.
Panorama de la literatura jujeña, por Andrés Fidalgo, La Rosa Blindada, 191 p., 1975.
Juan Pablo Echagüe, por Antonio Aguilar, Editorial Sanjuanina, 231 págs., 1975.
Box y delito, por Jorge Piñero Marqués, Editorial Castellvi, 181 págs., 1975.
Manzana de las luces, por Oscar Omar Ciancio, Ministerio de Cultura y Educación, 33 págs., 1975.
Libertad de asociación, por Osvaldo Maurin Navarro, E. Sanjuanina, 243 p., 1967.

POESIA

- Guitarrón**, por Rodolfo Alonso, Ediciones La Ventana, 54 págs., 1974.
Sinfonía de sentimientos, por Beatriz K. de Salter, E. "El Noticioso", 76 p., 1974.

NARRATIVA

- Tradiciones peruanas**, por Ricardo Palma, Plus Ultra, 185 págs., 1975.
La bolsa, por Julián Martel, Plus Ultra, 303 págs., 1975.
La señora, por Alina Diaconu, Rodolfo Alonso Editor, 134 págs., 1975.
Fábulas fantásticas, por Ambrose Bierce, Rodolfo Alonso Editor, 183 págs., 1975.
Shalacos, por Jorge W. Abalos, Losada, 126 págs., 1975.
Brillos, por Luis Gusmán, Editorial Sudamericana, 94 págs., 1975.
Humor Amargo, por Ambrose Bierce, Rodolfo Alonso Editor, 118 págs., 1975.
Posdata: ¡Tu gato está muerto!, por James Kirkwood, Sudamericana, 233 págs., 1975.
Flor de durazno, por Hugo Wast, Plus Ultra, 220 págs., 1975.
El otoño del patriarca, por Gabriel García Márquez, Sudamericana, 271 págs., 1975.
Las hijas de los otros, por Richard Stern, Sudamericana, 255 págs., 1975.
Yo me atrevo, por Guy Des Cars, Juan Goyanarte, 276 págs., 1975.
El arcángel del silencio, por Carlos Gilli, Cooperativa de Escritores de Córdoba, 86 págs., 1975.
Horas felices, cuentos para niños, por Aldo Tibaudin, E. del autor, 89 p., 1972.
La alcancía de los sueños, cuentos para niños, por Aldo Tibaudin, Edición del autor, 65 págs., 1973.
Cuentos para mis amiguitos, por Aldo Tibaudin, Edición del autor, 58 págs., 1969.
Hormigas, estrellas y gorriones, cuentos para niños, por Aldo Tibaudin, Edición del autor, 66 págs., 1973.
Las lunas de Juan Luna, por Susana López de Gomara, Plus Ultra, 140 págs., 1975.
Cuentos casi reales, cuentos para niños, por Hebe Solves, Plus Ultra, 85 págs., 1975.
Alfombra mágica, cuentos para niños, por Nela Grisolia/Adela Vettler, Plus Ultra, 74 págs., 1975.

TEATRO

- El balcón. Severa vigilancia. Las sirvientas**, por Jean Genet, Losada, 180 págs., 1975.

HUMOR

- Tarzanilo**, por Manel Ferrer, Dronte Argentina, 1974.
Franciscostein, por Bernet Toledano, Dronte Argentina, 1974.
King Tongo, por Ventura Nieto, Dronte Argentina, 1974.

REVISTAS

- Selecciones juveniles**, dedicado a los niños, padres y maestros, 1973.

EL PROCESO DE INTEGRACION DE AMERICA LATINA EN 1973

El Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) presenta su informe sobre el estado y las tendencias del proceso de integración regional correspondiente a 1973. Este trabajo es resultado de la labor sistemática que el Instituto lleva a cabo para estudiar e investigar tal proceso y que se ha visto reflejada en sus informes anteriores.

En esta oportunidad se incluye una nueva sección —la primera del informe— destinada a evaluar el proceso de integración. Se hace un análisis de la integración latinoamericana, tal como se la ve al finalizar el año 1973. Esta sección proporciona al informe un enfoque que completa el histórico-descriptivo que caracterizaba a los anteriores.

Las secciones segunda a quinta, hacen el análisis pormenorizado de los hechos producidos en cada uno de los esquemas de integración de la región, siguiendo una temática de acuerdo con la cual se estudian, por separado, diversos aspectos.

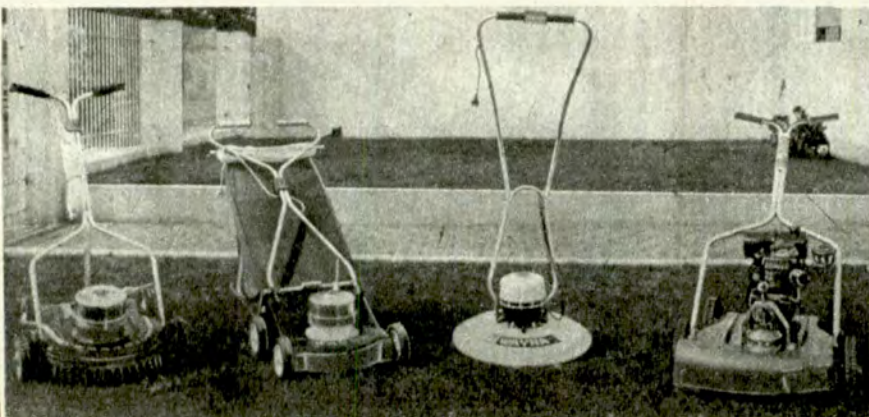
La sexta sección, describe los procesos realizados en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata.

En la sección séptima, se exceden los límites de lo histórico-descriptivo, al analizar la dimensión externa de la integración latinoamericana.

El INTAL considera que este trabajo habrá de constituir una fuente de referencia útil para el análisis de un proceso de tanta complejidad como es el de la integración regional.

El informe fue elaborado por el Sector Económico y Social del INTAL, que contó con la colaboración de los Sectores Jurídico y Proyectos y del Servicio de Adiestramiento del Instituto.

FABRICA DE MAQUINAS PARA PARQUES Y JARDINES



ELECTRICAS



CORTADORAS DE CESPED MOTORIZADAS

Amplia línea de máquinas motorizadas convencionales



Distinguida por decima vez con la Cinta Azul de la Popularidad por la BRAND BAROMETER AMERICAN ASSOCIATION

Fabricante: WAYRA S.R.L. LARRAZABAL 706 - Tel. 641-0593
Distribuidor: ANTONIO DEL VALLE S.A., ALSINA 2999 - Tel. 93-8066

CONOZCA SU AUTOMOVIL

La importancia del funcionamiento correcto del termostato se hace evidente en los datos siguientes:

FUNCIONAMIENTO IDEAL 90°

Temperatura del agua	Desgaste de los cilindros	Consumo de combustible	Potencia disminuye
40° C	6 veces mayor	Aumenta 20 %	8 %
4° C	24 " "	" 35 %	12 %

El fabricante estampa en el termostato la temperatura a que éste abre.

No debe retirarse del motor ya que cumple una función importantísima para su vida útil.

No es necesario mantener el motor en funcionamiento hasta que alcance la temperatura de 90°, ya que esto demandaría aproximadamente media hora. Es conveniente poner el vehículo en marcha una vez apagada la luz roja que indica que la presión de aceite del motor es correcta. Al recorrer varias cuadras a baja velocidad, el motor hace fuerza y en sólo seis o siete minutos alcanzará la temperatura que permita su mejor funcionamiento.

¿POR QUE PATINA EL EMBRAGUE?

LAS FALLAS

PATINAMIENTO DEL DISCO DE EMBRAGUE

Una de las causas de esta falla es la regulación incorrecta del pedal de embrague.

Cualquiera sea la marca del vehículo, el pedal de embrague tiene una determinada regulación para impedir que los balancines rocen contra el cojinete de empuje. A medida que, debido al uso, las guarniciones del disco se gastan, los balancines van anulando el juego existente. Como consecuencia, la placa de embrague no ajusta al disco y éste resbala.

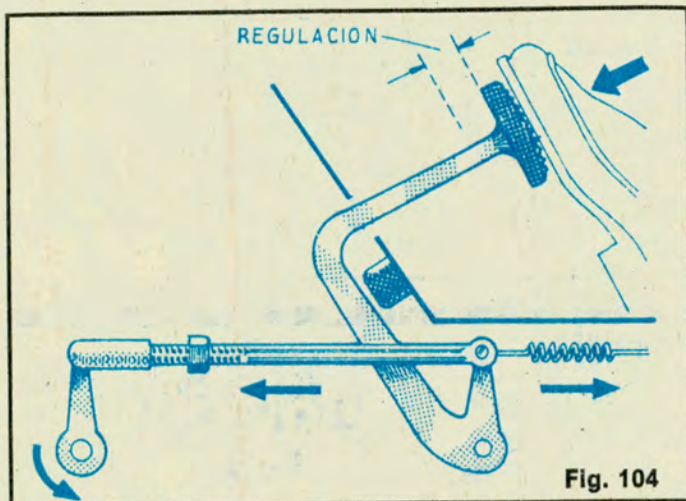


Fig. 104

Para evitar esto debe regularse la varilla que une el pedal de embrague con el eje de la horquilla que comanda la placa del embrague (Fig. 104), dejando 20 mm como juego libre del pedal.

Si las causas que provocan el "patinamiento" son otras, deberá recurrirse a los servicios de un taller especializado.

GUARNICIONES EMPASTADAS

El pasaje de aceite desde el motor a través de la bancada trasera, el exceso de aceite en el cárter, aceite de menor vis-

cosidad que la especificada o el desgaste del sello y del cojinete de bancada impregnan de grasitud las guarniciones.

También puede llegar al disco de embrague, aceite de la caja de velocidades, pasando por la guía del cojinete de empuje.

El polvo del ambiente se adhiere con facilidad produciéndose el "empastamiento" que produce una falta de relación entre la potencia desarrollada por el motor y la velocidad que alcanza el vehículo.

Esta misma falla puede producirse como consecuencia del desgaste de las guarniciones del disco, si los resortes de la placa de presión son débiles o están rotos. Puede ocurrir también que la placa de presión esté rota o rayada.

El desgaste puede alcanzar hasta los remaches que aseguran la guarnición al disco, de chapa de acero sumamente elástica. Las cabezas de los remaches, al quedar descubiertas, rayan tanto a la placa de presión como al volante. Es conveniente corregir esta falla para evitar males mayores.

RUIDOS METALICOS

Otra falla corriente es la que se manifiesta con un ruido metálico, producido por el desgaste del cojinete de empuje al bajar sobre los balancines. Este ruido se advierte al pisar el pedal de embrague y es conveniente proceder a su cambio.

Otras averías del embrague se deben no solamente al desgaste normal de los componentes, sino a vicios de conducción, como es el uso del "medio embrague", que consiste en desembragar ligeramente para hacer "patinar" el embrague cuando se agota la velocidad de marcha, en el cambio. Esto produce el deslizamiento del disco y el consiguiente recalentamiento del motor.

Debe tenerse en cuenta que la costumbre de conducir con el pie apoyado en el pedal de embrague, aunque sea suavemente, ejerce una presión suficiente para perjudicar el sistema.

ALINEACION Y BALANCEO DE RUEDAS

Para que un automóvil mantenga en marcha su estabilidad direccional es necesario que su tren delantero esté correctamente alineado.

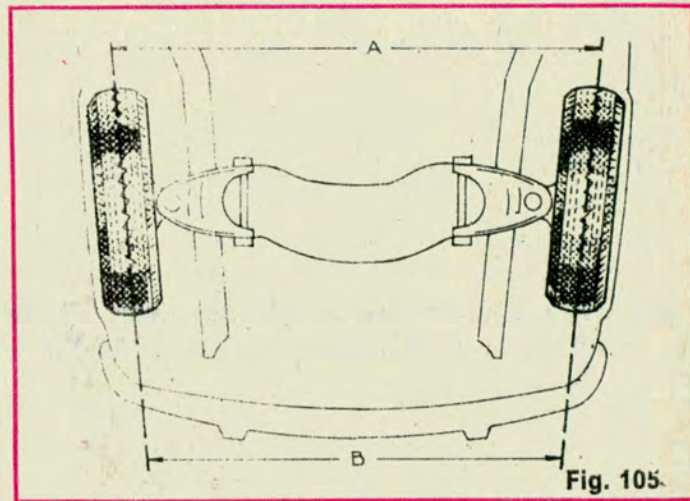


Fig. 105

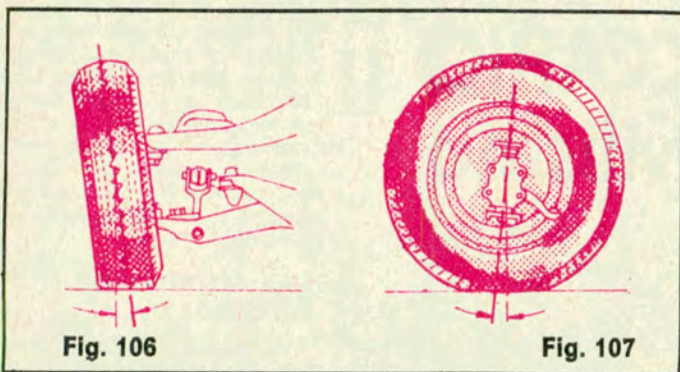
Los defectos de alineación producen desgastes en el mecanismo de dirección (extremos de dirección, bujes de brazos), aumento en el consumo de combustible, debido a la mayor resistencia al rodamiento que soportan las ruedas, y desgaste desparejo en las cubiertas, acrecentado por el desbalanceo de las ruedas.

Las ruedas directrices de un automóvil, vistas de frente o desde arriba, no guardan paralelismo entre sí.

Esta falta de paralelismo es lo que permite mayor estabilidad direccional (Fig. 105).

COMBA - COMBATURA

Este ángulo o inclinación de las ruedas (Fig. 106) permite el pleno apoyo de la banda de rodadura de los neumáticos sobre el pavimento, cuya superficie tiene, generalmente, cierto abovedamiento.



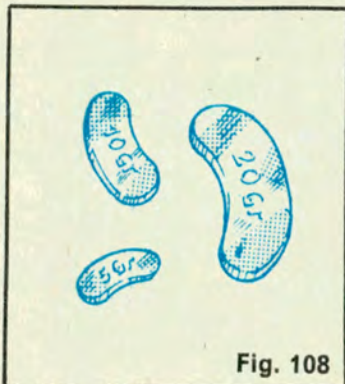
ANGULO DE AVANCE

La inclinación de la punta de eje (Fig. 107) proporciona firmeza a la dirección. Este ángulo es fácil de observar en una bicicleta, donde la horquilla no es perpendicular al centro de la rueda.

Cada 10.000 km recorridos debe efectuarse la alineación del tren delantero y el balanceo de ruedas en un taller especializado.

El desbalanceo de las ruedas se advierte por una vibración en el volante de dirección.

Su corrección se efectúa mediante contrapesos de plomo (Fig. 108) cuyo peso y lugar de la llanta donde deben ubicarse lo indica un equipo especial llamado "balanceador de ruedas".



CUIDADO DE LOS NEUMATICOS

El cuidado de los neumáticos del automóvil es conveniente no sólo desde el punto de vista económico, ya que se evitará su renovación frecuente, sino como medida de seguridad. Usar neumáticos en buenas condiciones es tan importante como el eficiente funcionamiento de los frenos o de la dirección.

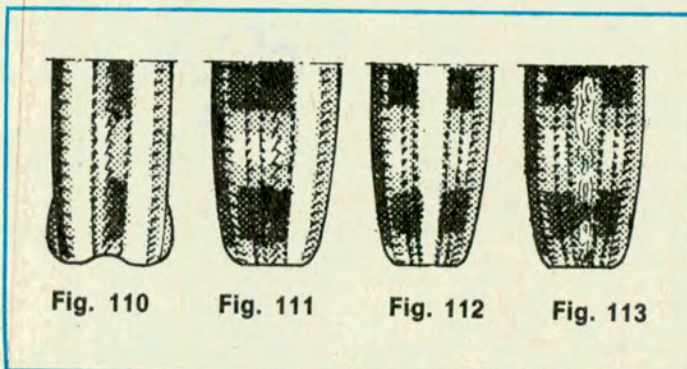
El desgaste normal de los neumáticos es inevitable. Deberá tratarse, cuando éstos llegan al final de su vida útil, el cambiarlos o hacerlos recauchatar si ello es posible, es decir, cuando el "dibujo" se ha gastado.

En algunos países, donde las reglamentaciones sobre seguridad deben cumplirse estrictamente, se determina la profundidad del dibujo de los neumáticos cuyo rodadura está permitido.

El desgaste excesivo puede producir reventones de fatales consecuencias, y si bien es cierto que no siempre se llega a ellas, tampoco deben desdeñarse sus peligros.

PRESION DE INFLADO

Los neumáticos deben mantenerse inflados a la presión indicada por los fabricantes. Generalmente se inflan a menor presión, para evitar la "marcha dura". Los neumáticos en esas condiciones están sometidos a una mayor flexión y acortan su



vida útil. Se hace evidente la falta de presión de inflado en el desgaste de los bordes de rodadura (Fig. 110).

INCIDENCIA DE UNA MALA ALINEACION SOBRE LOS NEUMATICOS

Una de las causas principales del desgaste desparejo de los neumáticos es la mala o deficiente alineación del tren delantero.

Las ruedas delanteras no se encuentran perfectamente perpendiculares respecto del plano de rodadura, sino que poseen cierta inclinación, denominada "ángulo de comba". Cuando este "ángulo de comba" no es correcto, se produce un desgaste anormal en las ruedas (Fig. 111).

Cuando el "ángulo de convergencia" no es el que corresponde, se produce en los neumáticos el desgaste indicado en la Fig. 112, mientras que el "ángulo de avance" incorrecto produce el desgaste indicado en la Fig. 113.

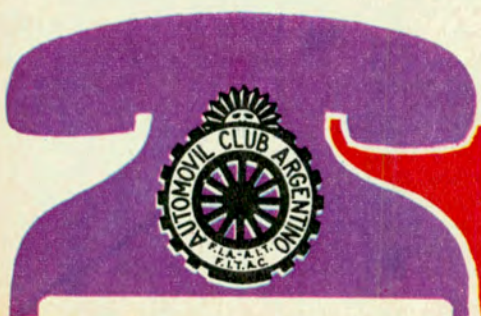
La alineación del tren delantero debe controlarse aproximadamente cada 10.000 kilómetros, mediante una máquina denominada "alineadora", efectuándose también el "balanceo" de las ruedas.

OTROS FACTORES QUE PRODUCEN EL DESGASTE DE LOS NEUMATICOS

El transporte de pesos excesivos, las altas velocidades, las súbitas frenadas y los amortiguadores vencidos aceleran el desgaste de los neumáticos.

El excesivo peso produce el aplastamiento de los neumáticos sobre el pavimento, y la fricción originada, lo mismo que en las frenadas, aumenta la temperatura y acelera el desgaste.

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



AUXILIO MECANICO

821-6081 Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

ESTE 1º de junio, don Pedro Vaccario cumplió 80 años de edad. Con tal motivo, sus amigos y colegas organizaron diversos actos en su honor para celebrar tan grata fecha. AUTOCLUB no podía permanecer ajena a estas celebraciones, ya que los altos méritos de este auténtico deportista han trascendido el plano nacional y han sido reconocidos públicamente.

En efecto, pocas personas pueden presentar una trayectoria tan pródiga en nobles y desinteresadas acciones en bien del deporte argentino como dirigente y ostentar, al mismo tiempo, tantas victorias en la práctica de los deportes a que se dedicó.

Don Pedro Vaccario practicó ciclismo, remo, motociclismo y finalmente automovilismo. En todos ellos, después de haber obtenido triunfos resonantes, sobresalió como dirigente, desarrollando una actividad notable a lo largo de más de sesenta años.

Nacido en Turín, en la región piamontesa de Italia, el 1º de junio de 1895, llegó al país en 1908 y ya en 1909 participó en pruebas de ciclismo en pistas locales. Después de una relevante campaña como ciclista y tras haberse desempeñado como juez de largada y comisario general en las más importantes competencias de nuestro medio, ejerció la vicepresidencia y luego la presidencia de la *Federación Ciclista Argentina*, funciones que desempeñó en varios períodos.

Como remero integró el equipo oficial del *Club de Regatas Hispano Argentino*. Formó parte de tripulaciones ganadoras en las categorías Cadetes Fours, Juniors Fours y Veteranos Fours del club mencionado y, tras haber actuado como entrenador honorario y capitán del club, ocupó la presidencia de la institución, cargo para el que fue reelegido varias veces.

Otro tanto ocurrió en motociclismo. El señor Vaccario, luego de una brillante actividad en pistas locales representó a nuestro país en 1922 en las *XII Horas de España*, famosa competencia internacional en la que obtuvo un honoroso tercer puesto en la categoría moto-sidecar en tanto que Raúl Riganti alcanzaba igual clasificación en la categoría motocicleta simple.

Como ocurrió en los casos del remo y el ciclismo, una vez cumplida la etapa de práctica de aquellos, continuó brindando sus mejores energías al deporte, pero en calidad de dirigente.

Fue elegido vocal, tesoro, vicepresidente y por último presidente del *Moto Club Argentino*, cargo que desempeñó durante muchos años.

Una Antigua Amistad: PEDRO VACCARIO y el Automovilismo



El titular del ACA, doctor César C. Carman, en momentos en que hace entrega de una plaqueta recordativa a don Pedro Vaccario.

Como automovilista, el señor Vaccario, después de haber obtenido varios triunfos, entre los que cabe recordar sus victorias como conductor en el *Gran Premio de Regularidad de Trenque Lauquen* y en el *Concurso de Regularidad a Baradero*, organizado por el Automóvil Club Argentino, actuó como cronometrista y después como comisario deportivo en las más importantes competencias disputadas en nuestro país a partir de 1936 y hasta la actualidad, ya que el año pasado intervino como comisario general en el *XLIX Gran Premio de Turismo de Carretera Y.P.F. - A.C.A. - Reconstrucción Nacional* y en este 1975, como comisario adjunto en el *Gran Premio Internacional de Automovilismo Fórmula 1*, disputado en el autódromo "17 de Octubre".

UN GRAN AMOR: LOS DEPORTES

En una entrevista que le

teó, un corredor famoso internacionalmente, que compitió en aquellas recordadas XII Horas de España.

Otras enormes satisfacciones que me brinda el deporte son las que experimento a lo largo de toda la República donde tengo muchísimos amigos que me reciben con los brazos abiertos. Estas pruebas de amistad que recojo en todas partes constituyen un valiosísimo patrimonio para cualquier hombre. Yo no tengo enemigos —agregó sonriente—. Lo atribuyo a mi comportamiento".

LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

—¿Qué opina de las medidas de seguridad que se toman actualmente en las pruebas automovilísticas?

—En mi opinión, son las suficientes. Lo afirmo después de haber actuado como comisario deportivo —que es la máxima autoridad de la prueba— durante más de treinta y cinco años. Desde luego que ocurren accidentes, pero en la mayoría de los casos se deben a imprudencias del público.

—¿Cuál es el mejor volante argentino?

—Considero que el mejor volante argentino de todos los tiempos ha sido Juan Manuel Fangio y le diré por qué. En más de una ocasión he comprobado que cuando corría como jefe de equipo, en las pruebas de clasificación, siempre disponía que todos los integrantes de aquél corrieran con la misma máquina. Es decir, que nadie tenía más máquina y sin embargo Fangio lograba los mejores tiempos. Esa es una prueba concluyente.

—¿Y en motociclismo?

—Nuestros mejores motociclistas fueron Raúl Riganti y Ernesto Blanco.

—¿Una última declaración?

—Sí. Quiero decir lo siguiente: El 1º de junio he cumplido 80 años. No pienso retirarme de las actividades deportivas porque me siento perfectamente capacitado para desempeñar cualquier función. De no ser así, yo, espontáneamente, me retiraría de los deportes.

ACTO EN HONOR DE DON PEDRO VACCARIO

Con motivo de cumplir 80 años de edad y 65 de actividad deportiva, muchos amigos y colaboradores de don Pedro Vaccario lo agasajaron con una comida que se sirvió en el restaurante del Automóvil Club Argentino, al que asistieron también numerosas personas representativas de círculos automovilísticos y deportivos en general. ●

EN el Teatro Argentino de La Plata fue estrenada recientemente la ópera en un acto y seis cuadros *El Timbre*, de Juan Carlos Zorzi y Javier Collazo.

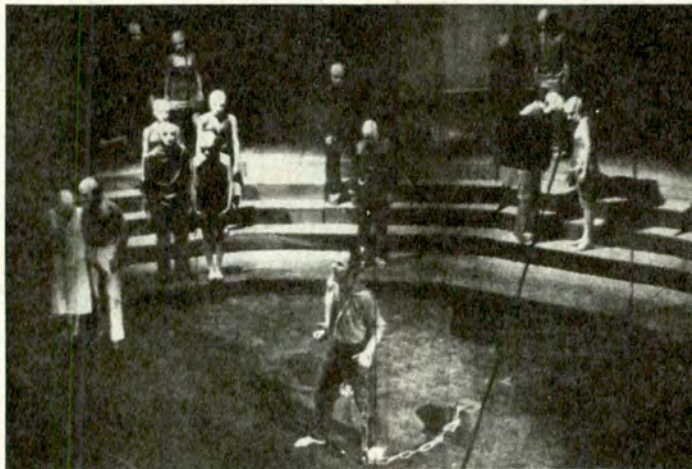
Dirigió la orquesta el autor de la música, maestro Juan Carlos Zorzi; la puesta en escena fue de Jorge Petraglia; la expresión corporal estuvo a cargo de Evet Galani; diapositivas de Daniel Montoya y escenografía de Rolando Fabián.

La crítica reconoció en forma unánime los altos valores de la creación musical de Juan Carlos Zorzi, director de orquesta y compositor de méritos reconocidos en el país y en el extranjero y la excelencia del libro de Javier Collazo, del que se elogió especialmente la originalidad del tema y su fuerza expresiva, de singular intensidad.

La Opinión afirmó al respecto que "en realidad, es la afirmación de un lenguaje músico-teatral diversificado, casi inexplorado en el país. La ópera "El Timbre" —concluye diciendo este matutino— fue conquistando progresivamente al público y los aplausos finales testimoniaron el éxito".

Clarín, con el título de Un conmovedor alegato es "El Timbre", ópera de Juan Carlos Zorzi, expresa entre otras cosas que "La prueba de su acierto es que, pese al desdoblamiento de los intérpretes y a la división de los cuadros en que se fragmenta la acción, el aplauso fue creciendo en cada uno de estos últimos hasta convertirse al final en ovación no dirigida a los intérpretes, sino a los autores".

Mayoría, sintetiza su juicio en los siguientes términos: "En definitiva, un espectáculo de sobrios resultados, ampliamente festejado por el públi-



GENTE DEL ACA

UNA OPERA DE ZORZI Y COLLAZO

co presente y testimonio de una feliz aparición, afirmativa en cuanto atañe al panorama de valores creativos nacionales".

En términos similares se expresaron otros diarios y revistas locales y de la ciudad de La Plata.

JUAN CARLOS ZORZI

Nació en Buenos Aires en 1935 y realizó sus estudios musicales en los Conservatorios Municipal y Nacional, y egresó de éste como profe-

sor de composición. Tuvo como maestros a Gilardo Gilardi, Alberto Ginastera y Floro M. Ugarte. Paralelamente siguió el curso de dirección orquestal en la Escuela de Bellas Artes de la Universidad Nacional de La Plata con Mariano Drago, egresando también de esa casa de estudios.

Becado por concurso por el Fondo Nacional de las Artes, viajó a Italia, donde perfeccionó sus estudios de composición con Gofredo Petrassi y

dirección orquestal con Franco Ferrara.

Fue director titular de la Orquesta Sinfónica de la Universidad Nacional de Cuyo, Sinfónica de Córdoba, Orquesta Sinfónica de la Universidad Nacional de Tucumán, de la Orquesta Sinfónica Nacional y finalmente de la Filarmónica de Santiago de Chile.

Como director invitado ha dirigido todas las orquestas argentinas y las del SODRE de Montevideo, de Porto Alegre (Brasil), Sinfónica Nacional del Perú, Sinfónica de Guatemala, Sinfónica de la Universidad de México, etc.

Como compositor ha merecido el primer premio de la Municipalidad de Buenos Aires y Mención de Honor del Instituto de Cultura de Venezuela. En 1968 la Unión Argentina de Compositores le otorgó el premio "San Francisco Solano" por su labor de difusión de la música argentina.

JAVIER COLLAZO

Tiene 35 años de edad. Estudió violín con el maestro Angel Mangiamarchi y a los 18 años era guía de segundos violines de la orquesta de la Asociación Filarmónica del Plata, entidad en la que Juan Carlos Zorzi hizo sus primeras armas como director.

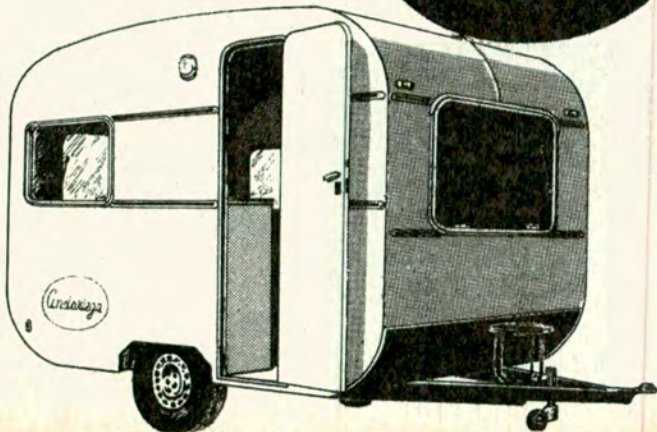
Es, además, contador público nacional graduado en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Trabaja en el Automóvil Club Argentino desde 1961 y actualmente se desempeña como subgerente a cargo del área de Organización y Procesamiento de Datos.

Es autor de varios libros de poemas, entre los que mencionaremos "Revivir las voces" y de uno de cuentos titulado "Lentamente la vida".

casas rodantes

"LA SUPERLIVIANA"



CONSTRUIDAS CON EXCLUSIVO ALUMINIO ESMALTADO CAMEA

MODELO 250; PESO: 350 KG; 4 CAMAS, BAÑO Y 3 BAULERAS; PARA FIAT 600, CITROEN Y RENAULT.

MODELO 310: PESO: 500 KG. 5 CAMAS, BAÑO Y PLACARD.

MODELO 380: PESO: 750 KG; 6 CAMAS, BAÑO, DIVISOR DE AMBIENTE, A TODO CONFORT.

- Estructura de tubos de acero, tipo monocoque.
- Aislación de fibra poliéster en laterales y techo.
- Ventilación por ventanales de aluminio con cristal y claraboya
- Sistema rodante de acero especial con elásticos y amortiguadores reforzados y neumáticos de primera calidad.

CONSULTE PLANES DE FINANCIACION
SE VENDEN CASCOS SIN MUEBLES

FABRICA: Suipacha 328 • TURDERA
VENDE: "Autocamping TURDERA"
H. Irigoyen 11.100 • LOMAS DE ZAMORA • Tel: 243-6011



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

REC.
CION Y
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

Fue Otorgada una Condecoración al Dr. César C. Carman

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman ha sido distinguido por el gobierno español con la Orden del Mérito Civil.

El ministro consejero de esa Embajada, señor Mariano Vidal Torres, expresa en la comunicación oficial de la medida que ésta fue tomada "en atención a las circunstancias que en usted concurren".

La noticia fue recibida con general beneplácito en todos los círculos relacionados con nuestra institución, y se hicieron llegar al doctor Carman numerosas esquelas de felicitación. Por razones de

espacio no podemos dar cabida en las páginas de AU-TOCLUB a todas esas expresiones, pero no debemos pasar por alto —por sus repercusiones internacionales— la enviada por el señor V. M. Kabes, secretario general de Alliance Internationale de Tourisme. He aquí su texto:

"Por medio de la presente deseo comunicarle que acabo de enterarme de que el Gobierno Español le ha adjudicado la Orden del Mérito Civil. Con motivo de lo precitado, le hago llegar las sinceras felicitaciones de la Secretaría General de la AIT así como de sus colegas, miembros integrantes del Comité Director.



bro integrantes del Comité Director.

"La AIT se siente orgullosa de que la contribución al turismo mundial de uno de sus miembros más importantes se haya distinguido de manera tan justa y confía en que continuará prestando los relevantes y salientes servicios en el seno de nuestra entidad, tal como lo ha hecho hasta ahora, en el interés del turismo internacional.

"Sin otro particular y reiterándole mis más calurosas felicitaciones, aprovecho esta oportunidad para saludarle con mi mayor consideración". La nota está fechada en Ginebra, el 12 de agosto último.

Con la presidencia de su titular, doctor Alejandro Lastra, la Asamblea de Delegados de la Entidad efectuó una reunión extraordinaria.

Al iniciarse la sesión, el doctor Lastra informó sobre el fallecimiento del miembro titular de la Asamblea, ingeniero Mariano C. Otamendi. Evocó los méritos de su "eminente personalidad, su hombría de bien y su inteligencia, manifestando finalmente que con su muerte el Club había sufrido una sensible pérdida en sus filas". Luego pidió a los asistentes a la reunión que se pusieran de pie y

ASAMBLEA DE DELEGADOS

REUNIDA EN SESION EXTRAORDINARIA ADOPTO IMPORTANTES RESOLUCIONES

guardaran un minuto de silencio en homenaje al distinguido consocio desaparecido.

En el transcurso de la sesión se aprobó el reglamento que regirá el funcionamiento interno de la Asamblea y el artículo 2º del Reglamento Electoral, estableciendo la cantidad mínima de socios para presentar agrupaciones que aspiren a participar en el proceso electoral.

Seguidamente, se aprobó un convenio de promoción turística y hotelera con el gobierno de La Rioja, por el cual esa provincia construirá hosterías en Pagancillo, Anllaco, Malanzán y Cerro de la Cruz, las que, habilitadas por el ACA, al año de inauguradas pasarán automáticamente a propiedad de la Institución con las demás condiciones y recaudos que se establecen en el respectivo convenio.

El último punto del Orden del Día, "Modificación del artículo 28 del Estatuto Social", no fue tratado por falta de quórum. Por tal razón se procedió a convocar a la Asamblea a una nueva reunión extraordinaria, a realizarse el 24 de setiembre.

Actuó como secretario el señor Santiago Artusi y asistió a la reunión el inspector de Personas Jurídicas, doctor Héctor Petersen.

Sobre un total de 116 asistieron 87 miembros. Representaron a la Lista Blanca 59 delegados, a la Lista Celeste 10 y a la Lista Naranja 18.



Hace uso de la palabra el delegado titular doctor Marcelo Aranda.



El grabado registra una intervención del delegado doctor Julio César Cataldo.



El Presidente de la Asamblea, Dr. Alejandro Lastra (centro); el secretario, señor Santiago Artusi (izq.) y el Inspector de Personas Jurídicas, Dr. Héctor Petersen.

La Reorganización Funcional de la Entidad

LA COMISION DIRECTIVA APROBO UN NUEVO ORGANIGRAMA Y LAS NORMAS PARA SU APLICACION

La acción del Automóvil Club Argentino ha alcanzado en los últimos diez años notables proyecciones.

La expansión de sus servicios —visible en la cantidad de obras inauguradas y habilitadas—, la amplitud y complejidad de los problemas que aquella trae aparejada y las múltiples áreas hacia las cuales va dirigida, han hecho necesario el estudio y la puesta en marcha de una reestructuración general de la Entidad, lo suficientemente ágil y flexible como para que se adecue a las circunstancias y necesidades de cada región del país. El respectivo proyecto estuvo concluido en diciembre del año pasado.

En su sesión del 16 de julio la C. D. dispuso en consecuencia una reorganización funcional de la Institución, mediante la cual, la acción del ACA queda departamentalizada por "tipos" de ser-

vicios o prestaciones, criterio que favorece la especialización y la concentración de recursos para la mejor atención de cada uno de ellos. Asimismo, se van a crear divisionales regionales en todo el país. De este modo se trasladará al propio terreno la dirección y ejecución detallada de los servicios y se asegurará su mayor eficiencia y control, y su máxima adecuación a las necesidades propias del lugar. Estas medidas reflejan el espíritu federalista de la Institución, su comprensión de la realidad socio-económica nacional y su voluntad de actuar con sentido práctico y siempre en busca de la mayor efectividad en su labor.

En tal virtud, dispuso la creación de la Subgerencia General de Operaciones, la Subgerencia General de Administración, la Gerencia de Relaciones Públicas y la Gerencia de Relaciones Humanas.

Para desempeñarse al frente de las mismas fueron designados respectivamente el arquitecto Jaime J. W. Sequeira, el contador Osvaldo A. Piatti, el señor Marcelo Tornquist y el almirante Dr. Agustín C. Ledesma.



Arq. Jaime J. W. Sequeira

El arquitecto Jaime José Washington Sequeira, designado Subgerente General de Operaciones, obtuvo el diploma de arquitecto en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Comenzó a desempeñarse en la Institución en 1962 como Jefe de la Oficina Técnica de Construcciones, funciones que cumplió honorariamente hasta el año 1964. Ese mismo año fue nombrado Jefe de la Oficina Técnica de Edificios, al frente de la cual permaneció hasta 1966, oportunidad en que fue ascendido al cargo de Jefe de la División Arquitectura. Al año siguiente se lo nombró Subgerente Técnico y en 1970 pasó a ejercer la Gerencia de Arquitectura. En tal carácter, el arquitecto Sequeira tuvo a su cargo la supervisión de las más importantes obras que la Entidad encaró en el último lustro, no sólo en la Capital Federal, sino también en otros diversos lugares del territorio nacional.



Contador Osvaldo Angel Piatti

El señor Osvaldo Angel Piatti se graduó de contador público nacional en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires, e ingresó en el Automóvil Club Argentino el 18 de diciembre de 1950. En 1956 fue designado Subjefe de la Oficina de Stock de la División Contable, en cuyo cargo permaneció hasta 1960, año en que se lo nombró Jefe de la Oficina de Cuentas Corrientes. Ejerció después, sucesivamente, la Subjefatura y la Jefatura de la División Contable. En 1970 fue designado Subgerente Administrativo Contable, función en la que permaneció hasta su nombramiento de Subgerente General de Administración. En su prolongada actuación en el Automóvil Club Argentino —veinticinco años—, el contador Piatti adquirió una experiencia inestimable en el área administrativa de la Entidad, la cual habrá de apuntalar su reconocida capacidad en las nuevas y delicadas funciones que se le asignaron.



Sr. Marcelo Tornquist

El señor Marcelo Tornquist, designado Gerente de Relaciones Públicas, actuó desde su juventud en círculos publicitarios de nuestro medio. En ese ámbito concretó una brillante carrera, dado que llegó a desempeñar tareas de importancia, llegando a ejercer la Dirección y la Gerencia General de conocidas empresas del ramo. Ingresó más tarde en el cuerpo diplomático argentino. En la Cancillería se desempeñó como director de Política Interna y luego como titular de las representaciones diplomáticas de nuestro país ante los gobiernos de Túnez y de Libia, respectivamente. De regreso en la Argentina, en 1969 se incorporó al Automóvil Club Argentino como adscripto a la Gerencia de Turismo y Asuntos Viales. Dos años después, el señor Tornquist fue designado Subgerente de Moteles, cargo que desempeñó hasta 1973, cuando asumió la Gerencia de esa área, al frente de la cual permaneció hasta su actual nombramiento.



Alte. Dr. Agustín C. Ledesma

El almirante doctor Agustín C. Ledesma —Gerente de Relaciones Humanas— egresó de la Escuela Naval en 1940 como oficial del cuerpo de Comando General y se especializó en Comunicaciones en la Escuela Politécnica Naval. Fue luego comandante de las bases navales de Ushuaia y Mar del Plata, y de varias unidades de nuestra flota. Presidió la Segunda Comisión de Observadores Argentinos en Vietnam del Sur y —después de haberse retirado de la Marina— también presidió la Federación Deportiva Militar Argentina, organismo al que representó ante el Comité Mundial de Bruselas. Retirado de la vida militar, también siguió estudios en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires, de la cual egresó con el título de abogado. Durante su actuación en la Armada adquirió una vasta experiencia en relaciones humanas.

La Guardería Infantil para los hijos del personal de la Institución fue habilitada el 27 de mayo de 1974, vale decir, funciona desde hace un año y cuatro meses.

Con el objeto de que los socios de la Entidad puedan conocer diversos detalles de este servicio social del A.C.A., publicamos a continuación una entrevista que AUTOCLUB efectuó al médico director de aquélla, doctor Edmundo Santandreu.

El mencionado profesional, entre otros conceptos, nos dijo: "La población actual de la Guardería es de 60 niños inscriptos, de los cuales concurre diariamente el 75 %.

"Esta población infantil —agregó— ha sido dividida en tres grupos o sectores, de acuerdo con la edad y el sensorio de los niños.

"El primer sector está integrado por lactantes de 45 días a seis meses de edad, que están ubicados en una "nursery" con siete cunas y otro sector que incluye a los niños de seis meses a un año de edad, que cuenta en la actualidad, con nueve cunas.

"La alimentación de los niños de este sector —prosiguió diciéndonos el doctor Santandreu— consiste, de ser ello posible, en leche materna. En tales casos la madre concurre a las horas correspondientes para amamantar a su hijo. En caso de que esta alimentación no fuera posible, se recurre a los biberones con leche de vaca o leche en polvo (distintos productos), respetando para ello las indicaciones formuladas por el pediatra que respectivamente pudiera atenderlos. El segundo sector está compuesto por niños cuyas edades oscilan entre uno y tres años, a los que se denominan "deambulantes". Concurren a él veinte niños. Considerando que a esta edad el niño gatea, se ha dispuesto que éstos sean atendidos por maestras especializadas que los ayudan a ponerse de pie y a dar sus primeros pasos. Este sector cuenta con "corralitos" y con una barra de sostén de la que se valen para incorporarse. Estos dos sectores están totalmente colmados.

La tercera categoría o sector, incluye a los niños de tres años hasta los cinco años, y se lo ha denominado "Jardín". "Los niños de este sector —nos dijo luego el doctor Santandreu— ya comen solos. Las maestras jardineras que los tienen a su cuidado les proporcionan juegos didác-

tos de carbono, minerales, grasas, vitaminas, calorías, etc., necesarios y suficientes para responder a las necesidades higiénicas que los niños requieren.

Se les sirve una refacción a media mañana, a las 11,30 el almuerzo y a media tarde la merienda.

Cada niño de los sectores mencionados tiene confeccionada una ficha personal en la que constan todos los datos que pudieran ser de utilidad: sus antecedentes, fecha de nacimiento, alimentación previa al ingreso a la Guardería, enfermedades, temperamento, etc., y el resultado de un examen clínico que periódicamente le efectúa el médico asesor.

Los niños disponen de una terraza con pileta de natación, de un amplio espacio decorado con canteros con plantas y flores y el último día hábil del mes se festejan los cumpleaños.

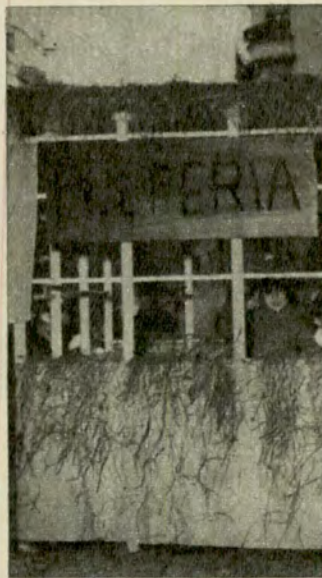
La actividad de la Guardería comienza a las 7 de la mañana y termina a las 20, horario con el cual se cubre el del personal femenino de la Institución.

GENTE MENUUDA

CONCURREN 60 NIÑOS A LA GUARDERÍA INFANTIL DEL ACA



El doctor Edmundo M. Santandreu, director de la Guardería Infantil del Automóvil Club Argentino.



"Pulpería" habilitada para celebrar el aniversario de la Declaración de la Independencia.

tics y los preparan para su ingreso a la escuela primaria, también controlan su comportamiento en la mesa. Los niños disfrutan de recreos y realizan excursiones y paseos que contribuyen a hacer grata su estada en la Guardería".

Se lo ha dividido en Jardín 1, para niños de hasta cuatro años y Jardín 2, para niños de cuatro a cinco años de edad.

EL PERSONAL

Integran el personal de la Guardería un médico asesor, con funciones de director; una secretaria administrativa con carácter de supervisora, dos nurses, a cargo de los lactantes: una con horario de 7 a 14 y otra de 12 a 19, dos maestras jardineras para niños deambulantes, dos maestras jardineras con título habilitante para la atención del Jardín y cuatro celadoras. Cuenta, además, con una cocinera, una ayudante de cocinera y dos mucamas.

LA ALIMENTACION

La alimentación que se da a las criaturas es controlada por el asesor médico, quien diariamente fija el menú orientándose por uno especialmente preparado para la semana, que contempla la presencia en el mismo de proteínas, hidra-

ACAMPANDO

Producción
MATESANZ AS
40-5666

CARPAS

(fábrica)

TODO TIPO Y MEDIDA

Disponemos en todo momento

...como siempre venta de telas para carpas y asesoramiento para su fabricación

CIA. LONERA ARGENTINA

MONTEVIDEO 255 CAP.
T. E. 35-1900/6723

CASAS RODANTES AUTOPROPULSADAS

MIRON

PRECIOS PROMOCIONALES

- AUTOPORTANTES todo confort
- DE ARRASTRE dispositivos de estabilidad
- TRAILERS muy prácticos

MÓRENO 1228
Tel. 253-6669
QUILMES

LA CHINCHE CHIC

OFRECE A PRECIOS ECONÓMICOS MERCADERÍA DE PRIMERA CALIDAD

- Bolsas • Bolines • Borceguies con o sin abrigo
- Bolsos marineros • Anoraks • con abrigo desmontable
- Anoraks Canguro • Carpas • Bolsas dormir • Mochilas nuevas y usadas • Marmitas • Caramañolas • Medias de lana y algodón • Ropa de Abrigo • Cuchillería • Hachas • Machetes • Palas • Coy • Cananas • Etc. • Todo para el Camping

CONJUNTO DE ROPA DE TRABAJO EN TELA GRAFA

GUATEMALA 5451 • Alt. Juan B. Justo al 1000 • T. E. 772-2330

NOTICIERO ACA

DISTINCCIONES AL PERSONAL POR ANTIGÜEDAD EN SUS SERVICIOS

En la Sede Central de la Institución se realizó el acto de entrega de objetos recordativos a miembros del personal del ACA y concesionarios que cumplieron 20, 25, 30, 35 y 40 años de servicios y/o vinculación con la Entidad.

En primer término habló el secretario del Club, doctor Luis Petraglia, en nombre de la Comisión Directiva. Por los agasajados, agradeció el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa. Luego, el titular de la Entidad, doctor César C. Carman, improvisó un breve discurso en el cual expresó su reconocimiento a los colaboradores que cumplieron veinte o más años de vinculación con el Club.

Asimismo, hizo especial referencia a la actuación que le cupo al empleado de la Entidad señor Mario Miguel Espósito, quien salvó la vida de una persona que había sido atropellada por un vehículo frente al edificio central del ACA.

El Titular de la Institución entregó al señor Espósito el diploma de "Caballero de la Solidaridad Humana" y un obsequio, luego de felicitarlo efusivamente por su noble actitud.

Tras la entrega de obsequios recordativos se sirvió un vino de honor. Damos a continuación la lista de las personas distinguidas con los obsequios y los años de servicio y/o vinculación respectivos:

20 AÑOS DE SERVICIOS

Honoraria R. Moro de Yamamoto, Laura M. Burdel de Ehrman, Ana María Piegari, Eloísa D. Zuliani, Carlos E. Forcada, Juan A. García, Casilda F. Molina de Volpe, Aquiles E. Carpentieri, Doroteo Isla, Alfredo O. Kieffer, Manuela Goity, Sara L. Aristondo de Ríos.

25 AÑOS DE SERVICIOS

Oswaldo Angel Piatti, Félix T. Beracochea, Edelmiro A. Giordano, Juan A. Crichiutti.

30 AÑOS DE SERVICIOS

Hugo Montivero, Melecio García, Federico H. Durán, Nicolás A. Romano, Tomás F. Magno, José Galarza, Enrique Jaraboa, Nemecio Echevarría, Pedro F. R. Nadal, Arnaldo N. Branda, Sergio Bruschetta, Ne-



El secretario de la Comisión Directiva del ACA, doctor Luis Petraglia, habló en representación de las autoridades de la Entidad.



El señor Guillermo Zanotti Santa, subgerente de Turismo, agradeció en nombre del personal distinguido por su antigüedad.

riz Cepeda, Juan C. Scarfo, Ricardo Tellechea, Miguel Roldán, César C. Martínez y Favi, Jorge Etchart, Facundo L. Peralta, Raúl Sánchez Pombo, Delia H. Lecoq de Gisbert, Adolfo F. Malarini, Leonardo Lucianna, Juan Carlos Silva, Rodolfo Rivolta.

35 AÑOS DE SERVICIOS

Carlos E. Vedia, Antonio G. Seijas, Roberto I. Barros, Darío Visentini, Francisco García Azorín, Osvaldo Arrastía, Angel R. Nervi, Jorge Pont, Amalia G. Demaestri de Bárcena, Domingo H. Arias.

40 AÑOS DE SERVICIOS

Guillermo Zanotti Santa, Antonio Braia, Luis N. Batista, Loreto A. García, Carlos J. Crivelli.

LOS CONCESIONARIOS

20 AÑOS DE VINCULACION
Jacobó Embom, Aníbal A. Santillán.

25 AÑOS DE VINCULACION
Carlos E. Artusio.

30 AÑOS DE VINCULACION
Francisco Sabia, Rainaldo Picardi, Oscar Martínez, Emilio Liberatori, Juan C. Degiuseppe, José Celi, Héctor F. Bosso, Luis Benvenuto.

40 AÑOS DE VINCULACION

Jaime Intraub, Alejandro Marón.

PERSONAL Y CONCESIONARIOS DEL INTERIOR

20 AÑOS DE SERVICIOS
Alonso Rafael Carrizo.

25 AÑOS DE SERVICIOS
Fermín D. Burrone, Aureliano A. Quiñones, José Echevarría.

30 AÑOS DE SERVICIOS
Meneleo M. Domínguez, Héctor G. Herrera, Alberto J. Sbamba, Dámaso O. Ruiz.

35 AÑOS DE SERVICIOS
Francisco Sánchez, Sixto Zorrilla, Edmundo J. Mastrángelo, Horacio L. Albizu.

20 AÑOS DE VINCULACION
Roberto V. María.

25 AÑOS DE VINCULACION
Amadeo A. Maidana.

30 AÑOS DE VINCULACION
Ramón V. Díaz, Rubén M. Susso, César L. Paviolo, Fernando Otín, Sergio A. Macchi, Luis C. Latorre, Angel D. Di Renzo, Gaspar Alfano.

Recreos y Campamentos

Se pone en conocimiento de los señores asociados que por resolución de Comisión Directiva, a partir del 1° de octubre se aplicarán las siguientes tarifas en los Recreos y Campamentos de la Entidad:

RECREOS

Derecho de ingreso (socios)	\$ 10 por día
Invitados	\$ 20 por día
Vehículo adicional	\$ 20 por día
Adicional familiar (con credencial)	\$ 10 por día

Centro Turístico Delta

Cruce de balsa. \$ 2

Recreo Laguna de Chascomús

Alquiler de botes \$ 50 por día

Recreo Timbúes

Alquiler de Casitas \$ 240 por día

CAMPAMENTOS

Adicional familiar	\$ 5 por día
Invitados mayores	\$ 15 por día
Invitados menores	\$ 8 por día
Derecho de instalación	\$ 20 por día
Vehículo adicional	\$ 10 por día

Campamento Villa Carlos Paz

Alquiler Casa Rodante p/4 personas	\$ 200 por día
Alquiler Casa Rodante p/6 personas	\$ 300 por día

Respecto de este último campamento, se comunica que se encuentra en estudio un proyecto de ampliación de las actuales instalaciones y que, hasta tanto se concrete dicha ampliación, se ha dispuesto fijar, a partir del 1° de setiembre del corriente año, la cantidad de 500 parcelas como máximo, para la instalación de carpas y/o casas rodantes. Esta disposición se ha tomado con el ánimo de brindar un servicio eficiente a los usuarios.

Jueves Turísticos

PROXIMOS ACTOS

La Comisión Asesora Permanente de Turismo desarrollará el siguiente programa de actos durante el mes de octubre:

Jueves 2: Proyección de filmes turísticos de Suiza. Luego, conferencia sobre *Paisajes argentinos tomados desde sus grandes carreteras*, por el ingeniero Angel Gonella, la que será ilustrada con diapositivas.

El jueves 16, el doctor Ernesto F. Malbec disertará sobre el tema *Viajando por el mundo*. En esta ocasión se proyectarán, previamente, filmes turísticos de la Argentina.

Finalmente, el jueves 30 se realizará el acto de clausura del ciclo Jueves Turísticos 1975.

En este acto, el doctor Rafael Berruti disertará sobre *Buenos Aires de antaño*. Esta conferencia será ilustrada con proyección de diapositivas. Luego actuarán los cantantes Angel Farah y Mara Figuera, a quienes acompañará, en piano, el disertante.

Todas las reuniones se efectuarán en el salón de actos de la Institución, Avenida del Libertador 1850, 1er. piso, y comenzarán a las 18.30.

"Buenos Aires, La Plata y Alrededores"

(TOMO I)

La ciudad de Buenos Aires descrita en sus innúmeros matices y aspectos. Sus barrios, sus paseos, su vida nocturna. La serenidad testimonial de sus 70 museos, sus monumentos históricos, galerías de arte, las esculturas engarzadas en parques y plazas. Sus universidades y centros científicos y culturales, su música, edificios notables, la vida deportiva, las direcciones de mayor utilidad y, entre otros, la descripción completa de paseos al Delta, Chascomús, San Antonio de Areco, Luján, Lobos, Zárate y La Plata. Adquiera esta obra del Automóvil Club Argentino en el Salón de Turismo, 1er. piso, Sede Central y en las estaciones de servicio de la Entidad de todo el país.

XXVI ASAMBLEA GENERAL DE LA FITAC

Al cierre de esta edición se realizaba en la sede del Automóvil Club do Brasil, la XXVI Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes —FITAC—, la del Consejo de Dirección y de sus Comisiones Permanentes. Entre los temas a tratar, figuraban los siguientes: *Seguros del turista automovilista, Responsabilidad civil del automovilista, Legislación uniforme en materia de campings, Importancia de los parques nacionales en el desarrollo del turismo*, etc. Representaron a la Entidad, el vicepresidente 2º del ACA, Dr. Baltazar Martínez Briones, y el vocal titular de la Comisión Directiva, Ing. Rafael Sierra. Cabe destacar que ambos representantes ocupan cargos en el Consejo de Dirección de la FITAC.

ULTIMO MOMENTO: En su sesión de clausura, la Asamblea Plenaria de la FITAC aprobó por unanimidad un voto de aplauso al ACA "por la actividad que desarrolla en las áreas de Conducción, Tránsito y Educación Vial, así como también por la valiosa y desinteresada cooperación que presta a las instituciones similares de los demás países de América".

Asimismo, eligió por unanimidad presidente de la FITAC, al Gral. de Ejército Sylvio Américo Santa Rosa, titular del Automóvil Club del Brasil, quien se desempeñaba como vicepresidente 2º de la Federación. En el próximo número de AUTOCLUB nos referiremos con mayor amplitud a esta importante reunión.

USTED LO PENSO

QUE OCURRIRIA A SU FAMILIA SI DE PRONTO LES FALTARE O SE VIERA INCAPACITADO DE BRINDARLES LA SEGURIDAD Y BIENESTAR QUE SU ACTIVIDAD LES PROPORCIONA

SU CLUB LO PENSO

ES POR ELLO QUE TIENE CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO, UN SEGURO DE VIDA COLECTIVO PARA QUE USTED EVITE EL DESAMPARO DE SUS SERES MAS QUERIDOS

SU CLUB LO PENSO

ES POR ELLO QUE LE OFRECE UN SEGURO A UN COSTO MUY REDUCIDO Y SIN EXAMEN MEDICO

CAPITALES ASEGURABLES

HASTA 40 AÑOS	DE 41 A 45 AÑOS	DE 46 A 50 AÑOS	PRIMA MENSUAL
30 000	30.000	30.000	45,00
90 000	90 000	90 000	135,00
150 000	150 000	150 000	225,00
210 000	210 000		315,00
270 000			405,00

SU CLUB LO PENSO

QUE EL COSTO DIARIO DE UN SEGURO DE \$ 270.000 ES DE \$ 13,50



UD. LO PENSO
UN SERVICIO MAS

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

NOTICIERO ACA

Régimen Aduanero para Vehículos

Han sido reajustadas las tasas que se deben oblar en virtud del régimen aduanero para vehículos. En la siguiente tabla, que transcribimos para conocimiento de los señores socios, se encuentran los precios actualizados, según la categoría, peso y modelo (año) del vehículo.

Categ. del 1969 y 1970 1973
vehículo anter. 1972 en ad.

Categoría	Más de 1.001 Kg.	1969 y 1970	1973
"A"		\$ 50	\$ 55
"B"		\$ 45	\$ 50
"C"		\$ 40	\$ 45
"D"		\$ 35	\$ 40

Motos - Motonetas y Casas Rodantes sin propulsión propia \$ 35 \$ 40 \$ 48

Documentación Internacional

Por resolución de la Comisión Directiva de fecha 13/8/75, han sido modificados algunos valores correspondientes a rubros de la Documentación Internacional, que rigen a partir del día 1º de setiembre del corriente año, conforme al siguiente detalle:

Carnet o Libreta de Pasos por Aduana y Certificado Internacional para Automóvil: \$ 100. Permiso Internacional e Interamericano para Conducir: \$ 70. Chapa distintivo "R.A.": \$ 15. Gasto de Aduana (Servicio Fluvial): \$ 20. Gasto de Aduana (Servicio de Ultramar): \$ 50. Caucción de Carnet o Libreta de Pasos por Aduana: \$ 100.

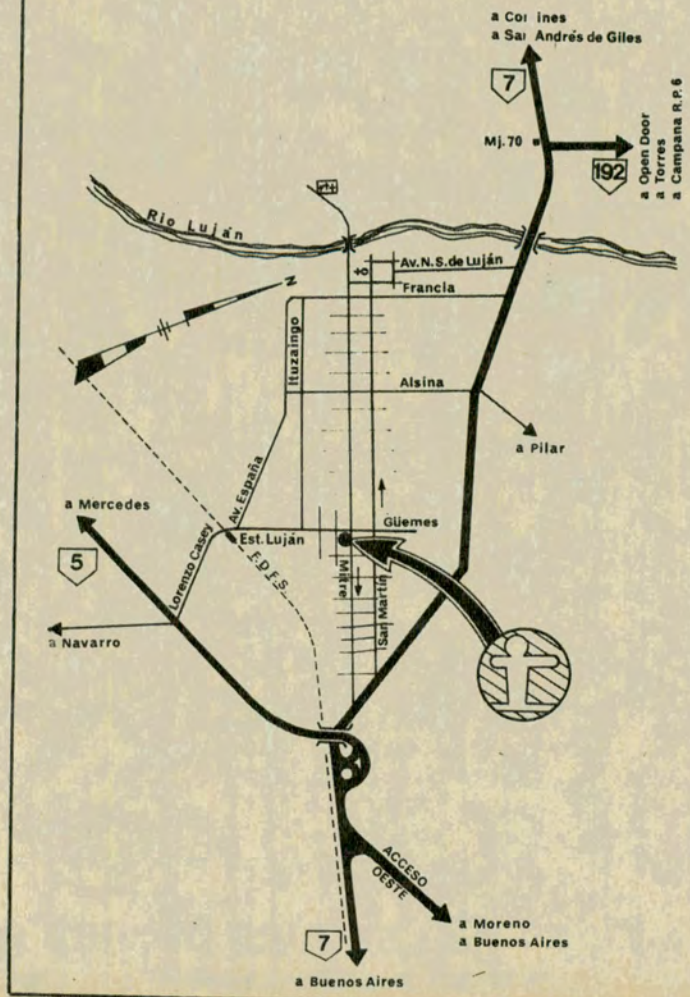
Este reajuste de precios tiene como novedad la supresión del arancel denominado "Derechos por servicios".

48 autoclub



En el croquis se indica con el clásico emblema de nuestro Club el emplazamiento de la Estación de Servicios YPF Adherida, inaugurada recientemente en la ciudad bonaerense de Luján, sobre la calle Mitre. En la fotografía se refleja el momento en que es descubierto el escudo de bronce del ACA. Aparecen, de izquierda a derecha: Ricardo Reggi, gerente de ventas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales; Carlos A. Méndez Trongé (de espaldas), presidente de la Filial Luján; el doctor César C. Carman, presidente de nuestra Entidad; y Rubén Carboni, socio propietario de la flamante estación adherida.

Estación Adherida YPF



Credencial Familiar

El 31 de diciembre próximo vencen, indefectiblemente, las credenciales familiares para el acceso a recreos, campamentos y balnearios de nuestra Institución.

Recuérdase, por lo tanto, a los interesados, que su renovación puede realizarse a partir del 1º de noviembre venidero, en todas las filiales y estaciones camineras del país.

Moteles en Salta y Jujuy

Se recuerda a los señores socios que en Jujuy y Salta funcionan los Moteles de Turismo Huaico I y II, respectivamente, que les otorgan el 20 por ciento de descuento en el alojamiento y el 10 por ciento en los servicios de restaurante y bar, con la simple presentación del carnet de nuestra Entidad.

Estos moteles cuentan con 140 habitaciones y departamentos con baño privado, teléfono y música funcional, restaurante con menú fijo y a la carta, confiterías, piletas de natación, parques infantiles, jardines, parrillas, canchas de minigolf, campings y estacionamiento sin cargo. Además, brindan información turística a los viajeros.

Para informes y reservas, los interesados pueden dirigirse a Motel de Turismo Huaico I, Casilla de Correo 1928, teléfono 2274, Ruta 9 Panamericana, Ciudad de San Salvador de Jujuy o Motel de Turismo Huaico II, Casilla de Correo 154, teléfono 10211, Ruta 9 Panamericana, Ciudad de Salta. También pueden hacerlo en la Sede Central del ACA o en las Filiales del Interior. Por otra parte, en Florida 142, teléfono 46-8568 y 8119, Capital Federal, atiende la representación metropolitana de dichos moteles.

Sorteo de Parcelas

Para la reserva de parcelas en los campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó —que se otorgarán mediante reserva previa únicamente— se ha fijado como temporada el período comprendido entre el 1º de diciembre y el 6 de abril (ambas fechas inclusive).

La estada máxima durante la temporada será de 15 días corridos con un máximo de una carpa y/o casa rodante por parcela, dentro de los siguientes períodos: 1º) del 1º al 15/12/75; 2º) del 17 al 31/12/75; 3º) del 2 al 16/1/76; 4º) del 18/1 al 1º/2/76; 5º) del 3 al 17/2/76; 6º) del 19/2 al 5/3/76; 7º) del 7/3 al 21/3/76 y 8º) del 23/3 al 6/4/76.

Las respectivas solicitudes deberán ser recibidas en la sede central de la Entidad entre los 60 y 50 días anteriores al primer día del período solicitado, de acuerdo con las siguientes fechas: 1er. período: del 2 al 12/10/75; 2º) del 18 al 28/10/75; 3º) del 3 al 13/11/75; 4º) del 19 al 29/11/75; 5º) del 5 al 15/12/75; 6º) del 21 al 31/12/75; 7º) del 6 al 16/1/76 y 8º) período, del 22/1/76 al 1º/2/76. Si algunas de estas fechas resultara sábado, domingo o feriado, se recibirán solicitudes el primer día hábil siguiente. El sorteo de parcelas será público y se efectuará en la sede central de la Entidad, el día 45 anterior al primer día hábil del período de estada a adjudicarse, según el siguiente detalle: 1er. período: sortea el 17 de octubre; 2º) el 3 de noviembre; 3º) el 18 de noviembre; 4º) el 4 de diciembre; 5º) el 20 de diciembre; 6º) el 5 de enero; 7º) el 21 de enero y 8º) el 6 de febrero. Si alguno de estos días resultara sábado, domingo o feriado, el sorteo se realizará el primer día hábil siguiente.



EL GRAN PREMIO DE TURISMO NACIONAL

SE REALIZARA SOBRE UN TRAZADO CON PREDOMINIO DE CAMINOS DE MONTAÑA

El XVII Gran Premio de Turismo Nacional 1975, tradicional prueba del calendario deportivo que organiza el Automóvil Club Argentino con el auspicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se disputará este año con el lema "Argentina '78", en clara referencia al torneo mundial de fútbol que por primera vez en la historia de este deporte tendrá por escenario nuestro país. El Gran Premio está reservado a automóviles de la categoría Turismo Nacional, de las clases hasta 1.300 cc de cilindrada y de 1.301 a 2.000 cc y tiene puntaje para el campeonato argentino de la especialidad. Por otra parte, se ha dispuesto que podrán participar aquellos automóviles similares a los argentinos que se fabriquen y/o armen en los países sudamericanos que integran el Grupo SUDAM.

Como se observa en el croquis, este año el Gran Premio se disputará en caminos que en su mayor parte se hallan dentro de las provincias cuyanas. Esto quiere decir que predominan los tramos de montaña, o al menos sinuosos, con la consiguiente exigencia de habilidad de parte de los pilotos.

La primera etapa se correrá el 2 de noviembre, entre Santa Rosa (La Pampa) y San Rafael (Mendoza), sobre 547 km. La segunda se disputará el 4, entre San Rafael y San Juan sobre 551 km. La tercera etapa, que comprende 576 km, va de San Juan a La Rioja y se correrá el día 7. Dos días después, el 9, se disputará la etapa final, desde La Rioja hasta Villa Carlos Paz, en un trayecto de 499 km. El total de prueba abarca 2.173 km.

Ingeniero Mariano C. Otamendi

SU FALLECIMIENTO



Falleció en esta capital, a los sesenta y cinco años de edad, el ingeniero Mariano C. Otamendi, miembro titular de la Asamblea de Delegados de la Institución, cuya Comisión Interna de Economía y Finanzas presidía.

Había ingresado a este cuerpo en 1957 y desde entonces en muchísimas reuniones se escuchó la palabra ponderada, serena, reflexiva, del antiguo socio desaparecido.

Esa voluntad de cooperar entusiastamente en la solución de los múltiples problemas institucionales que se le presentaron a lo largo de tantos años de actividad societaria; esa colaboración desinteresada y noble que prestó durante tanto tiempo, es justamente, la que echarán de

WHISKY M.T.G. Vinos Finos MARQUES de CARABAS

ESPECIALMENTE PARA LOS SOCIOS DEL A.C.A.

GREYHER DISTRIBUCIONES S.A.

3 de Febrero 823 - Cap. Fed. - Pedidos telefónicos al 772-1802

SOLICITE SU PEDIDO ENVIANDO CUPON O CARTA

Precios sujetos a variación sin previo aviso.	Agradeceré me envíen
Entregado a domicilio.	<input type="checkbox"/> Caja de 4 botellas de Whisky M.T.G., al precio de \$ 700 la caja.
Flete incluido.	<input type="checkbox"/> Caja de 12 botellas vino fino Marqués de Carabás, tinto, \$ 510 la caja.
A socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires, servicio de contrarreembolso.	<input type="checkbox"/> Caja de 12 botellas vino fino Marqués de Carabás, blanco, \$ 510 la caja.
	Total: \$ _____ Cheque/giro N° _____ c/Banco _____
	Nombre _____
	Domicilio _____ Dto. _____
	Tel. _____ Localidad _____
	Pcia. _____ Transporte _____
	_____ Firma _____

NOTICIERO ACA

menos la Asamblea de Delegados y los muchos amigos con que contaba en la Entidad.

El Ingeniero Otamendi nació en Marcos Paz, provincia de Buenos Aires, el 22 de diciembre de 1909. Hizo sus estudios de segunda enseñanza en el colegio Mariano Moreno de esta ciudad y obtuvo el diploma de ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires.

Desde muy joven se ocupó de administrar su establecimiento de campo "La Elvira", situado en el partido de Lobería, provincia de Buenos Aires, donde se dedicaba a explotaciones agrícolas y ganaderas.

En esta actividad adquirió una gran experiencia. En mérito a sus conocimientos y a su carácter de criador de ganado vacuno, fue designado presidente de la Junta Nacional de Carnes y de la Confederación de Sociedades Rurales de Buenos Aires y La Pampa.

Presidió asimismo, la Comisión Coordinadora de Entidades Agropecuarias desde 1961 hasta 1965 y fue vicepresidente de ACIEL.

En la reunión de la Comisión Directiva realizada pocos días después de ocurrido el deceso del distinguido consocio, el tesorero de la Institución, doctor Iván Ibáñez, evocó la personalidad del ingeniero Otamendi, a quien, dijo, había tenido pocas ocasiones de tratar, pero que habían sido las suficientes para apreciar en todo su valor, la hombría de bien, la caballerosidad y la inteligencia del socio desaparecido. El doctor Iván Ibáñez, al término de su allocución pidió que los presentes se pusieran de pie y guardaran un minuto de silencio en homenaje a la memoria del extinto.

Igualmente, en la sesión de la Asamblea de Delegados realizada el 9 de setiembre, el titular del cuerpo, doctor Alejandro Lastra, rindió homenaje al delegado desaparecido.

Los restos del ingeniero Otamendi fueron inhumados en el cementerio de Quilmes, previa misa de cuerpo presente oficiada en la basílica de Nuestra Señora del Pilar.

Juan Antonio Gaudino

SU FALLECIMIENTO



Con el fallecimiento del volante Juan Antonio Gaudino, ocurrido en esta capital, a los 81 años de edad, desapareció uno de los últimos sobrevivientes de la pleyade de deportistas que iniciaron en nuestro país la práctica del automovilismo deportivo, que en aquellos años exigía un temple ejemplar hecho de audacia, valentía, coraje, vigor y un entusiasmo ilimitados.

La trayectoria del volante desaparecido está jalónada —en todas sus etapas— por brillantes triunfos. Ganador del Gran Premio Nacional en 1927, se recuerdan aún los emocionantes duelos que sostuvo por los caminos del país con Ernesto Blanco, Domingo Bucci, Zatuszek, París Giannini y otros hombres que con el tiempo han asumido caracteres legendarios entre los entusiastas de este deporte.

Juan Antonio Gaudino fue una de las figuras sobresalientes del automovilismo argentino. Alejado por razones de edad de las lides deportivas, continuó dedicando sus mejores esfuerzos a la actividad a que había entregado su vida. Fue uno de los gestores de la fundación de la Asociación Argentina de Volantes y en el Automóvil Club Argentino se desempeñó como delegado titular a la Asamblea de la Institución, desde 1957 hasta su muerte.

Actualmente integraba también el Consejo Asesor de la

Presidencia del A.C.A., juntamente con Juan Manuel Fango, Oscar Gálvez y José Froilán González.

Gaudino había entendido la vida como un ejercicio de voluntad y esfuerzos inspirados en nobles ideales. El deporte, la enseñanza, todas las actividades que desarrolló, no tuvieron otra finalidad que contribuir de modo positivo al progreso del automovilismo, a la formación de volantes, a la prosperidad de la Institución —el Automóvil Club Argentino—, por la que sentía un entrañable cariño.

Como todo hombre que ha conocido los halagos de la multitud, el favor del público era parte de su vida. Rodeado de amigos que lo apreciaron sinceramente por sus auténticos valores deportivos y humanos, Gaudino no podía olvidarlos.

Poco antes de su fallecimiento, y tal vez presintiendo la proximidad de su fin, escribió al presidente el A.C.A., doctor César C. Carman, una carta en la que le pedía que publicara en AUTOCLUB una pequeña nota sobre su salud quebrantada "para que se enteren algunos amigos y simpatizantes".

"Siempre lo admiré como hombre y como amigo, expresa en la carta de referencia, y esto se lo pido con la gran confianza que a usted me une. Lo único que me interesa es la simpatía que me unió a los amigos y compañeros."

Desgraciadamente, su inesperada muerte no nos permitió complacerlo.

Publicamos en cambio esta nota a través de la cual la Institución expresa el profundo pesar que ha causado su desaparición, que constituye una irreparable pérdida para el automovilismo argentino y de modo especial para el ACA, al que tantos vínculos de inalterable amistad lo ligaron.

En el acto de su sepelio, que se efectuó en el cementerio de la Chacarita, despidió los restos del volante desaparecido, en nombre de la Entidad, el presidente de la Comisión Asesora de Automovilismo Deportivo, escribano Víctor G. Zemborain.

Juan Antonio Gaudino nació en Turín, Italia, el 18 de octubre de 1894 y falleció en esta ciudad el 23 de marzo de 1975.

SERVICIO DE PREVISION
PARA SOCIOS



SEGURO DE AUTOMOTORES

SR. ASOCIADO

CONTROLE EL VENCIMIENTO DE SU SEGURO. DE NO RECEPCIONAR EL CORRESPONDIENTE AVISO DE PAGO, CONCURRA A ABONAR A LAS DEPENDENCIAS DE LA ENTIDAD CON EL ULTIMO COMPROBANTE DE CANCELACION DE PRIMAS.

Reciba en su hogar y a la mitad de precio

Los grandes enigmas del mundo animal

(Una colección de libros sin precedentes por su magnitud)

Métase en su mundo cuando comen



Cuando juegan

Cuando aman



- 5 tomos - 1200 páginas
- 250.000 datos insólitos
- Gran formato: 25 x 33 cm
- 5.000 fotos en colores
- Encuadernación de lujo
- Diagramas zootécnicos
- Mapas zoogeográficos
- 60 láminas gigantes
- Papel ilustración especial
- Hechos desconocidos
- Animales sorprendentes
- Fotos como nunca había visto

EXCLUSIVO
Directamente del editor al público



Los grandes enigmas del mundo animal

Los grandes enigmas del mundo animal

Los grandes enigmas del mundo animal

Los grandes enigmas del mundo animal

Los grandes enigmas del mundo animal

Los grandes enigmas del mundo animal



Cuando vuelan



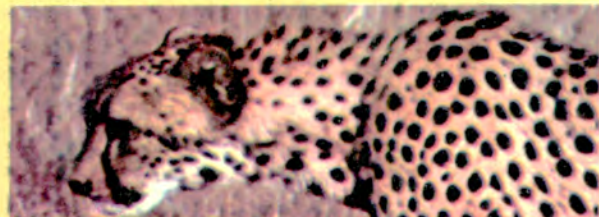
Cuando se bañan

Más apasionante que una serie de aventuras

Esta obra pudo realizarse gracias a estar respaldada por el esfuerzo y la seriedad científica de las más importantes empresas editoriales del mundo: Rizzoli (Italia), Noguer (España), Larousse (Francia) y ANESA (Argentina). Basada en Tierleben (Vida de los Animales) y Il Mondo Degli Animali.

El por qué de esta excepcional oferta

Por ser ANESA el editor de esta obra única en su género y entregada directamente al público, ella llega a usted a mucho menos de la mitad de su valor real. Compruebe ya mismo la excepcional calidad de esta obra realizada con la colaboración de RIZZOLI MAILING S.p.A., de Milán, Italia.



Conocerán más de 1500 animales diferentes

Desde el perro doméstico hasta los feroces leones, tigres o guepardos. Pasando por toda la variedad de monos o roedores. Conociendo una innumerable variedad de aves. Sepa cómo educar a su perro, con qué alimentarlo, etc. Encuentre un verdadero placer en temas amplia y amenable tratados. Tenga a mano más de 100.000 datos útiles.

Llene, recorte y envíe por correo, ahora mismo, este cupón: ¡No necesita ni sobrè ni estampillas!

ANESA América Noridit Editores S.A.I.C.F.I. y A. - Chacabuco 860 - Capital Federal

Deseo recibir en mi casa Los Grandes Enigmas del Mundo Animal

- AL CONTADO. Al recibirlos pagaré \$ 2.350.-
- EN CINCO ENTREGAS MENSUALES. Al recibirlos pagaré un anticipo de \$ 550.- y luego cuatro cuotas mensuales de \$ 550.-

Marque con una (x) la forma de pago elegida Escribe en letra de imprenta (*) Ya incluye los gastos de envío, de suscripción y embalaje.

Nombre y Apellido

Domicilio

Localidad

Teléfono

Provincia

Firma

Promoción 78 - Autoclub - 975



El precio tiene vigencia por 45 días

¡Y...recién
pagará al recibir los libros!
NO ENVÍE DINERO AHORA

¡Al fin ahora puede tener!

La enciclopedia de los animales en cinco lujosos tomos de más de 1000 páginas

¡Y...entregada en su casa!

OFERTA ESPECIAL
DE LANZAMIENTO

¡TOTALMENTE EN
COLORES!

Cómodo
y gran Formato:
25 x 33 cm.

POR SOLO
5 CUOTAS
MENSUALES DE

\$ 550



Impresos en Rizzoli Editore S.p.A. (Milán, Italia)

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

ANESA

Apartado Especial N° 112

BUENOS AIRES

LLEVE A SU FAMILIA A ESTOS
18 FASCINANTES VIAJES FOTOGRAFICOS

(Un verdadero derroche de notas y amenas lecturas)

La vida de los animales en cinco álbumes maravillosos para cultivar lo más importante en su familia: **EL AFECTO**. Despierte este sentimiento por ellos. Métase en su mundo cuando comen, cuando juegan, cuando corren, cuando aman, cuando se bañan, cuando pelean. Conozca sus costumbres. Descubra sus misterios. Motive en los suyos la inquietud de conocer más. Para sus hijos les será de valiosa ayuda en la escuela. No lo dude: este es el más sano y maravilloso de los mundos. Es la inversión más segura para el futuro de sus hijos...

← Vea al dorso más detalles de esta oferta.