

autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta

AÑO XVI - Nº 85 - JUNIO 1976 - \$ 100.-



EN EL 72º ANIVERSARIO
DEL A.C.A.

AL SERVICIO DEL PAIS

FRANQUEO PAGADO
Concesión N° 4928
CORREO ARGENTINO
TARIFA REDUCIDA
Suc. 61 (B)
Concesión N° 209



Ford Taunus
"El coche del año."

Ford Falcon

Campeón TC por 4^o año consecutivo.



TAUNUS Y FALCON CONFIRMAN UNA VEZ MAS, QUE SER FORD ES SER CON TODO.

Ser con todo.

Cualidad que comparten Ford Fairlane,
Ford Ranchero, Pickup Ford F-100
y los Camiones Ford.

**FORD
SIEMPRE OFRECE
ALGO MEJOR.**



DIRECTOR

Dr. **CEBAR C. CARMAN**
Presidente del ACA

COMISION ASESORA
Presidente

Ing. **MARIO L. NEGRI**
Vicepresidente 2º Honorario
de la C. D. del ACA

LINO PALACIO
ADOLFO LANUS
FRANCISCO A. RIZZUTO
RAUL H. SARMIENTO

COMISION FINANCIERA
Presidente

Dr. **BALTAZAR MARTINEZ BRIONES**
Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA

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

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

JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

REDACTORES
JORGE D. CALVETTI
MANUEL DIAZ GUERRA
GUSTAVO A. G. GOMEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
JUAN CARLOS PINA
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

PRODUCCION PUBLICITARIA
DANIEL A. ALVAREZ
MANUEL MALVAR
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso,
Norberto Ranalli, Eduardo T. Gigena y
Federico B. Kirbus.

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5º, TEL. 80-1837. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELLECTUAL 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.

Tirada de esta edición:
720.000 ejemplares
Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 100.—

SUMARIO/85



NUESTRA PORTADA
El Servicio de Aviación para el traslado de enfermos y accidentados, constituye un aporte más del Automóvil Club Argentino en beneficio de sus socios y de la comunidad. (Foto Ricardo F. Alonso.)

CINTURONES DE SEGURIDAD: ¡SALVESE QUIEN QUIERA! El cinturón es un elemento de seguridad que ningún automovilista debería tener como simple adorno en su coche. Su uso preserva vidas o evita heridas graves, según se detalla en esta amplia nota 4



NOS ESCRIBEN 10

A NUESTROS LECTORES: FECHAS PARA RECORDAR. En esta nota editorial, la Dirección de AUTOCLUB evoca las memorables jornadas de Mayo, la

creación de la Bandera Nacional y el 72º aniversario del ACA . 13

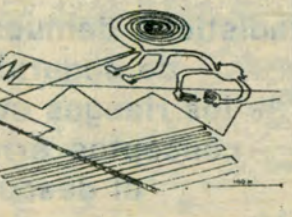
LAVADO DEL AUTOMOVIL: CUANDO UN BALDE NO ES BASTANTE, por F. B. K. Una operación aparentemente tan sencilla como lavar un automóvil requiere, sin embargo, ciertos conocimientos sobre los efectos que puede tener para la pintura del vehículo 14



AVENTURA EN LAPATAGONIA: DOS HOMBRES EN UN BOTE, por Jorge D. Calvetti. Aquí se recuerda una hazaña concretada en tierras patagónicas hace más de cuarenta años: la unión, en un frágil kayak, de la cordillera de los Andes y el océano Atlántico, en azarosa navegación por los ríos Limay y Negro 16

TEMAS PARA ACAMPANTES: ORIENTACION, AGUA Y FUEGO, por Edmundo Aguiar. Algunos conocimientos, siquiera elementales, son precisos para encarar la vida campamentera independiente 19

APUNTES SUDAMERICANOS: CINCO ENIGMAS PARA ARQUEOLOGOS, por Fe-



derico B. Kirbus. Los primitivos habitantes de América han dejado vestigios maravillosos de su existencia, que muchas veces hacen dudar de su verdadera procedencia. Cuando esto ocurre, se transforman en acertijos que aguijonean la imaginación 22

VACACIONES DE INVIERNO: UN MANOJO DE OPCIONES, por Manuel Diaz Guerra. En este informe especial se seleccionaron diversas alternativas para orientar a quienes planean gozar, en esta pausa en los estudios de los niños, de unos días de turismo en compañía de la familia 26

PESCA DE TEMPORADA: LA HORA DEL PEJERREY. por Rodolfo A. Perry. La llegada del otoño marca la iniciación de la pesca de esta especie deportiva en el sistema del Plata, y una reactivación en lagunas, diques y otros espejos de agua interiores 34

AUTOCLUB INFORMA 40

LETRA NUEVA 41

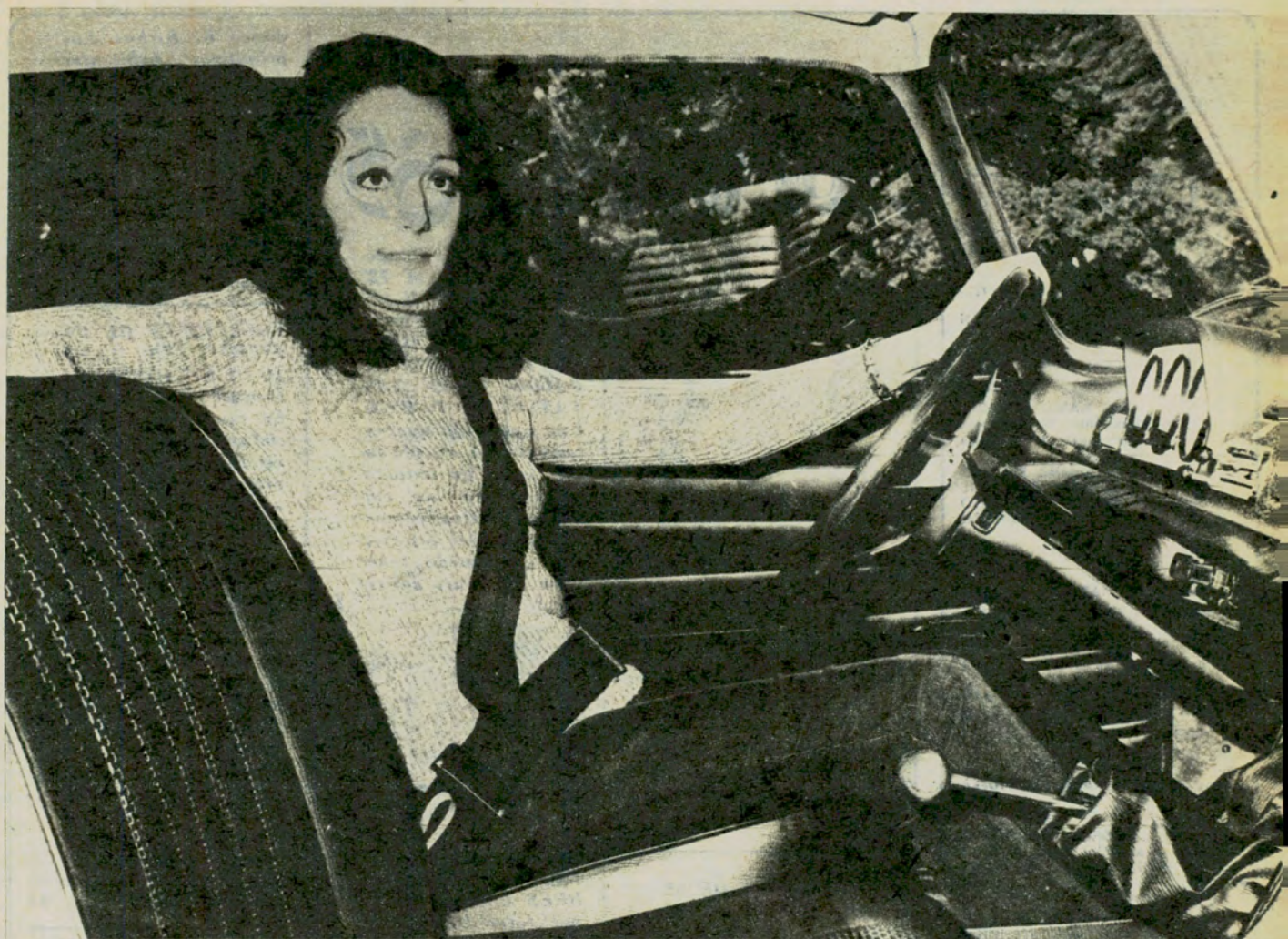
AQUI NOSOTRAS, por Trixi. En este número, nuestra colaboradora nos sorprende con una noticia plena de erudición: el origen de la serigrafía. Además, detalla cómo y cuándo se presentan los reflejos en el bebé hasta los 8 meses de vida . 42

SEGURO TOTAL O PARCIAL, ¿CUAL ELEGIR? En esta breve nota el automovilista encontrará los elementos necesarios para decidir qué seguro le conviene más, y no caer en el error del ahorro mal entendido. 46

NOTICIERO ACA ... 48

MEMORIA Y BALANCE DEL EJERCICIO N° 71 53

AUTOHUMOR, por M. Di Genaro 66



CINTURONES DE SEGURIDAD

¡SALVESE QUIEN QUIERA!

Las estadísticas demuestran que el cinturón de seguridad ha reducido en un 60 % los riesgos mortales. Sin embargo, conceptos erróneos o simplemente el descuido han hecho que su uso aún no se haya generalizado.

A ningún pasajero de avión se le ocurriría negarse a utilizar el cinturón de que está provisto su asiento, pero todo lo contrario sucede con los automovilistas. *Estos se muestran reacios al empleo de tan útil adniniculo, a pesar de que puede librarlos de la muerte o de padecer heridas graves en caso de accidente.* En tales actitudes intervienen, por supuesto, factores psicológicos. Para gran número de personas, viajar en avión constituye una experiencia inédita y emocionante, y como las reglas indican que deben ajustarse el cinturón, lo hacen sin oponer reparos, sin temor al ridículo o a ser tildadas de pusilánimes. En los automóviles el caso es distinto: esas mismas personas, al ver un coche provisto de cinturones piensan que son un fastidio y que no se habituarán nunca a



colocárselos cada vez que suben al auto y desamarrarlos cada vez que descienden. Acaso tenga algo que ver en esa actitud el hecho de que hasta hace pocas décadas estos vehículos no necesitaban cinturones (desarrollaban velocidades comparativamente bajas) y el peligro de colisiones era insignificante (era escasa la cantidad de coches que circulaban por calles y caminos). Pero también influyen otros factores en quienes se resisten al uso de los cinturones: presumen que los demás conductores los tacharán de medrosos. Otros confiesan que no les gusta ir sujetos porque temen quedar atrapados si el coche se incendia. Acerca de este temor, corresponde aclarar que de 100.000 accidentes ocurridos en todos los países de Europa Occidental (según una encuesta hecha por la

Comisión Europea de Seguridad), sólo en el 0,2 por ciento de los casos se produjeron incendios. Además, trasciende de este estudio que es mucho más probable que un ocupante sin cinturón, que quede inconsciente o semiatontado por el choque, sea más fácilmente víctima de las llamas, que otro con cinturón que quede lo suficientemente lúcido como para desprendérselo con un fácil movimiento.


LA DESACELERACION Y EL SEGUNDO CHOQUE

En un accidente automovilístico ocurren dos choques: 1º) El vehículo contra otro vehículo, una columna u otro obstáculo; 2º) Los ocupantes contra el habitáculo (o sea contra el parabrisas, el volante, el panel de instrumentos, etc.), que

es cuando se producen las secuelas nocivas (traumatismos). Este último, como se comprende, es el impacto que mutila y mata. Ahondando el análisis, es la violenta reducción de la velocidad y no la velocidad en sí lo que mata. Para que esto se entienda bien, debemos recordar las experiencias del coronel John P. Strapp, director del Laboratorio del Campo Aeromédico de la Fuerza Aérea de



Muchos conductores se confían en las zonas urbanas. Se colocan el cinturón en ruta pero no lo hacen en aquéllas. Este error generalizado cobra muchas víctimas. La mayoría de los accidentes ocurren a menos de 30 km de la residencia: yendo al supermercado o, simplemente, a comprar cigarrillos.



A. J. HOLLANDER S. A.

Mocasines, escaarpines, botitas y zapatos finos para hombres, calidad de exportación.
Descuentos especiales para socios del A.C.A.
Venta directa en fábrica.

LANZA 3070 (Esq. Esquíú) - T. E. 923-5910/5442 - CAPITAL

D 310

EE. UU., quien hace varios años visitó la Argentina con el propósito de colaborar en todo lo referente a medicina espacial. Strapp es el creador de un trineo que llega a desarrollar 1.000 km/h. Este vehículo fue construido para investigar la resistencia del hombre a la aceleración y a la desaceleración. Cuando fue probado en una zona desierta de México, marcó un récord de 1.015 km/h frenando en 200 metros, o sea en un segundo cuatro décimas. En tales detenciones intervienen fuerzas de desaceleración mucho mayores que las experimentadas en la mayoría de los accidentes automovilísticos. Sin embargo, el coronel Strapp no sufrió ninguna herida porque estaba sujeto a su asiento por cinturones de seguridad. Logró sobrevivir de igual modo que muchos automovilistas que usan tales cinturones, por el hecho de que la detención de su cuerpo se efectuó en forma gradual.

Conviene agregar que aun las colisiones a baja velocidad pueden generar altos regímenes de desaceleración. Los cinturones de seguridad hacen que el cuerpo que sujetan se desacelere sin golpear contra el habitáculo. Esto supone la diferencia entre la vida y la muerte...

TIPOS DE CHOQUES Y SUS CONSECUENCIAS

Hay cinco grupos fundamentales de accidentes automovilísticos: 1) choque frontal; 2) choque lateral; 3) vuelco; 4) choque posterior; 5) choques diversos. El de mayor importancia es el

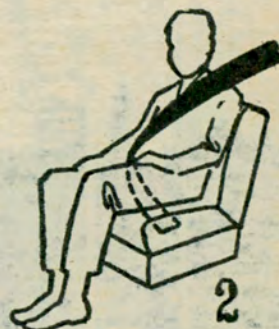


Existen cuatro modelos de cinturones en uso, que analizaremos seguidamente.

- *Abdominal o de cintura* (dibujo N° 1). Fue el primero que se usó en nuestro medio. En colisiones frontales se reduce su utilidad por la posibilidad de que el conductor y acompañante golpeen contra volante y tablero, respectivamente. Esta desventaja se agrava en los pequeños coches europeos, en los cuales la distancia entre los asientos delanteros y aquellos obstáculos es



MODELOS EN USO



sensiblemente menor que en los autos grandes. Su ventaja consiste en impedir la proyección del usuario fuera del coche.

- *Tipo bandolera* (dibujo N° 2). No resulta eficaz si el impacto es fuerte, porque no impide el deslizamiento de la persona hacia abajo. Tampoco protege contra los riesgos de proyección fuera del vehículo.

- *Combinado o a tres puntos* (dibujo N° 3). Es una combinación de los dos anteriores y brinda buenos resultados al sujetar la pelvis e impedir que el tronco se doble hacia adelante (evita, así, la proyección de quien lo usa sobre volante, tablero, parabrisas, etc.).

- *De arnés* (dibujo N° 4). Es el que ha dado mejores resultados para mantener el cuerpo en su posición en caso de choque. No obstante, produce un

violento movimiento pendular invertido de la cabeza, con los riesgos consiguientes. Por ello, es indispensable utilizar con este tipo de cinturón un apoyo para la cabeza que forme parte del respaldo del asiento.

Hay que tener en cuenta, igualmente, que los cinturones que sirvieron en algún accidente suelen tener fallas o estiramientos no perceptibles a simple vista. Deben reemplazarse por otros nuevos, que puedan actuar en otros casos con plena eficacia.



EL SEGURO PROTEGE SUS INTERESES

AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS

choque frontal, debido a la frecuencia con que se produce y a su gravedad, determinada por la gran energía en juego y la brevedad de duración del choque (lo que incrementa la cifra de desaceleración).

Según un estudio realizado por la *Universidad de Cornell* (EE. UU.), la mayor parte de los choques se producen a 40 km/h en ciudad y a 75 km/h fuera de ella. El mayor porcentaje se refiere a *choques frontales* (66 % en ciudad y 54 % fuera de ella); los *choques laterales* alcanzan al 17 % en ciudad y 7 % en otros lugares; los *vuelcos* representan el 25 % de los accidentes fuera de ciudades con daños a las personas.

En cuanto a las causas principales de heridas son, en orden decreciente: volante, 30 %; tablero, 21 %; parabrisas, 17 %.

En el 15 % de los casos se anotó la proyección de ocupantes fuera del coche; éstos tienen las consecuencias más graves.

De la experiencia, infiérese que los *asientos delanteros* son más peligrosos que los *posteriores* y que el *pasajero situado junto al conductor* corre más riesgo que éste. Por algo se ha designado al lugar del acompañante como "el *asiento de la muerte*".

Es importante señalar que las *personas lanzadas fuera del vehículo* tienden a sufrir heridas más graves que las que permanecen dentro, y que las lesiones en la cabeza, peligrosas o mortales, son de 3 a 4 veces mayores entre las primeras.

El agente principal de lesiones tórácicas en el conductor es el volante, en el acompañante el tablero y en los pasajeros del asiento posterior la parte superior del respaldo de los asientos delanteros.

Las lesiones en el cuello, además de los golpes contra elementos situados adelante, pueden ser determinadas por flexiones anormales provocadas por las elevadísimas desaceleraciones que se producen en los choques.

LOS PORQUE DEL CINTURON

Cada cinco minutos muere una persona en el mundo a causa de los percances automovilísticos. Una estadística estadounidense arrojó este inquietante resultado: hay 7 contra 10 probabilidades de que todo automovilista sufra un accidente en los próximos cinco años.

Explícate, así, que tanto en Europa como en América se procure reducir esas cifras pavorosas. En Estados Unidos, solamente, mueren por año alrededor de 50.000 personas, mientras que unos 3.500.000 resultan con heridas.

Hasta el momento, el medio más idóneo para reducir los efectos de los percances automovilísticos está dado por los cinturones de seguridad. Mediante un acuerdo entre investigadores de ACIR (*Automotive Crash Injury Research*) y el estado de Utah (EE. UU.), se analizaron los accidentes producidos desde setiembre de 1966 hasta agosto de 1967, en los que estuvieron involucradas 14.261 personas (7.125 conductores, 4.163 pasajeros en asientos delanteros, 2.564 pasajeros en la parte posterior y 409 en asientos indeterminados). Se comprobó que en choques similares, la no utilización del cinturón aumentó el riesgo de muerte instantánea o de herida grave en un 100 %, y el riesgo de cualquier herida en un 40 %.

Aunque los cinturones demostraron ser muy efectivos para evitar la

expulsión y sus consecuencias mortales, los investigadores hallaron que esto representa apenas una cuarta parte de los beneficios totales que brinda el uso de tales adminículos. Las tres cuartas partes de las ventajas de viajar asegurado, residen en la capacidad de los cinturones de evitar totalmente las heridas cuando las personas permanecen adentro del auto. ACIR estableció que la expulsión aumenta el riesgo de muerte instantánea en un 3.000 %, el de herida grave en un 90 % y el de cualquier tipo de lesión en un 400 %.

De los 11.902 pasajeros sin sujetarse (comprendidos en el estudio), 317, es decir el 2,7 %, fueron lanzados fuera del vehículo. Considerando los tipos de impacto, se verificó que el 1,1 % de los ocupantes no sujetos fueron expulsados en los choques fron-

tales; 3,6 % en las *colisiones laterales*; 0,8 % en *choques posteriores*, y 15,6 % en *vuelco*.

La frecuencia de expulsión entre los pasajeros no sujetos aumenta vertiginosamente cuando se incrementa la velocidad de impacto. Solamente un 0,4 % fueron expulsados en las colisiones de vehículos cuya velocidad no excedía de 32 km/h. Pero entre 32 y 63 km/h fueron expulsados 2,1 %. A velocidades entre 64 y 95 km/h fueron despedidos del coche 4,4 %, mientras que a 96 km/h o más fueron expulsados 10,2 %.

Los expertos de la Universidad de Cornell que estudiaron el problema, estiman que si los cinturones de seguridad fueran ampliamente utilizados podrían salvar unas 5.000 vidas al año en EE. UU., simplemente por el hecho de mantener a la gente dentro del auto en caso de accidente. Por su

escuela técnica de conducción y tránsito



REPUBLICA A. C. A.

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

- A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO
- B - CURSOS TEORICOS (Educación Vial)
 - RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR. • SEÑALAMIENTO. • LEYES DE TRANSITO. • ACCIDENTES. • SEGUROS. • ETC.
- C - CURSOS PRACTICOS
 - DE DIRECCION Y CAMBIOS EN EL "AUTO-ENTRENADOR".
 - DE CONDUCCION EN LA PISTA DE APRENDIZAJE

FINANCIACION 12 Y 18 MESES

AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES: DE LUNES A VIERNES DE 7.30 a 21.30 hs.
Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero)
Tel. 72-0488 - Bs. As.

parte, la *Comisión Europea de Seguridad*, en otro estudio ya citado, concluye que el uso del cinturón reduce en un 50 % la posibilidad de heridas graves o mortales. El estudio aportó otra comprobación fundamental: el 90 % de los accidentes incluidos en él ocurrió cuando uno o ambos vehículos transitaba a más de 80 km/h. Como el número de casos examinados es tan elevado (100.000) estas cifras deben tomarse con respeto, pues se supone que por su amplitud eliminan las distorsiones estadísticas. Tan sólo las restricciones a la velocidad adoptadas por diversos países a fines de 1973, debido a la crisis petrolera, marcaron una disminución en el número de accidentes de tránsito.

Una última observación: los cinturones, para que cumplan cabalmente su función, deben colocarse cada vez que el vehículo se ponga en movimiento. Dos tercios de los conductores que han sido víctimas de accidentes fatales lo han sido a menos de 40 km de sus hogares. Por otra parte, muchas personas suelen resultar heridas a bajas velocidades (recordar la desaceleración, que puede ser alta). El breve recorrido hasta el supermercado puede resultar peligroso. Y esto indica que hay que ajustarse el cinturón, al margen de cualquier connotación económica. ♦

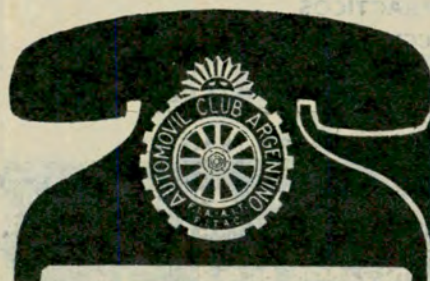
LA VIDA EN UNA COMPUTADORA

Desde el 1º de enero de 1974 todos los automóviles que entran en circulación en EE. UU. tienen que estar provistos de un dispositivo que obliga al conductor y su ocasional acompañante a llevar los cinturones de seguridad puestos para poner el coche en marcha. Este mecanismo, denominado *interlock*, consta de una conexión eléctrica en los dos asientos delanteros y de unos sensores dentro de los cierres metálicos. Los sensores registran si el conductor ejerce presión sobre el cinturón, para impedir que aquél enganche los acoples y coloque el cinturón sobre el respaldo, sin ponérselo. Otros sensores indican si en el asiento del acompañante hay alguien y si está sujeto; caso contrario, tampoco el coche arranca. Si el conductor (o su acompañante) se quita el cinturón, un zumbador combinado con una luz intermitente advierte al automovilista sobre esa anomalía, recordándole que debe volver a sujetarse. Además, el dispositivo impide que el coche comience a rodar antes de que se hallen cerradas ambas puertas delanteras. No obstante, el 40 % de los automovilistas confiesa que ya dio con la forma de desconectarlo y que el coche funciona normalmente.

Un dispositivo que ha demostrado mayor eficacia que los cinturones comunes, es el llamado "cojín inflable", almohadón neumático o, simplemente, "bolsa de aire", ingenio del que nos hemos ocupado otras veces en AUTOCLUB. En caso de una desaceleración brusca del coche, estos coji-

nes se inflan instantáneamente y protegen a los pasajeros de posibles golpes, e impiden que sean despedidos. Medio segundo después de un choque, los cojines están completamente desinflados y los ocupantes pueden descender fácilmente. El gobierno de EE. UU. concedió a los fabricantes de autos un plazo hasta fines de 1977 para que coloquen en sus vehículos accesorios de seguridad, tales como los cojines inflables.

Pero todos estos sistemas parecen juegos de niños comparados con el cinturón automático "pensante" desarrollado por la Ford Motor Company. Dicho cinturón se pone en posición en torno del pasajero cuando éste cierra la puerta del auto (mediante un ingenioso sistema de corredera) y, además, es capaz de pensar en situación de accidente. El cerebro de este artilugio es una minúscula computadora electrónica emplazada debajo del capot y que reacciona a la desaceleración del vehículo y ajusta el cinturón en la primera fase de un choque. Para que no se produzcan lesiones en el cuello, se le adosó un apoyacabeza incorporado al asiento. Cuando el cerebro registra una situación de emergencia, el apoyacabeza rota hacia adelante y sigue automáticamente el súbito movimiento hacia abajo de la cabeza del pasajero y controla el retorno a la posición normal, atenuando así ese peligroso sacudón. La cibernética contribuirá, dentro de poco, a salvar vidas de automovilistas. Algo alentador.



AUXILIO MECANICO

821-6081

Y 20 LINEAS
ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

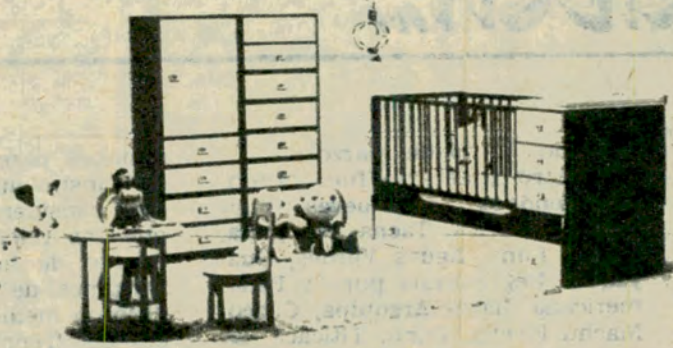
EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

JAYA

Publicidad Avisos en esta sección 783-5315/4912

a.c.a. están

muebles CARRANZA



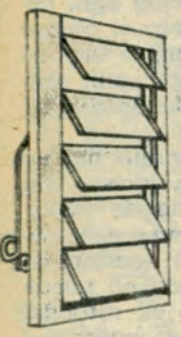
GRAN FABRICA DE MUEBLES Y MODULOS PARA BEBES Y NIÑOS. Presenta: La más completa variedad para amoblamiento infantil. Visite nuestra Fábrica: Angel J. Carranza 1441 (Alt. Córdoba 5703), T. E.: 772-0880/6994 - Exposición Centro: Pueyrredón 1162, tel. 60-1935 Distinguidos por 5º año consecutivo con la CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD y 2º año con el TRIANGULO DE ORO DE LA CALIDAD

Lederland ARTESANIA EN PRENDAS DE CUERO GAMUZADO

PARA ESTA TEMPORADA, DIRECTAMENTE DE FABRICA, SACO DAMA O CABALLERO, CARNERO GAMUZADO, PIEL INTERIOR: \$ 18.900.- CAMPERA CABRA GAMUZADA: \$ 15.800.- (IND. ARG.) MEDIDAS, REFORMAS, TENIDOS Y LIMPIEZAS.



Lederland
AMENABAR 1970 (Alt. Cabildo 1900)
Estacionamiento: Amenabar 1934



AYRF

Práctica solución para el problema de su baño
MAS AIRE Y LUZ

Para su lavadero o cocina, con aireadores fabricados en aluminio. Vidrios a elección en color y tipo. Construcción sobre medida. Cerramientos, patios, balcones y terrazas.
Solicite técnico al 51-1424
ANDONAEGUI 1193 - Cap.



Más diseño, más técnica, más artesanía y como resultado esta joya de nuestra exclusiva colección, en nuestros salones de exposición anexos a la planta fabril Nº 1, podrá apreciar la calidad de nuestra completísima línea de dormitorios, comedores y living, realizados con los más nobles materiales y bajo estricto control de calidad. 22 años enorgulliciéndonos de amoblar los más bonitos hogares del país.
HERCULES MASTROCOLA Industrias Madereras S.A. Fábrica y Exposición: Avellaneda 2351, 71, 81, Saenz Peña (a 2 c. Av. Gral. Paz y Lope de Vega) - Tel. 757-3125 1076 COMPRE EN FABRICA; Horario de 8.30 a 19. Sábados de 8.30 a 12.30 hs.

hercules mastrocola INDUSTRIAS MADERERAS S.A.C.I.F.I.

Módulos cama - Estilo marinero MUEBLE BAJO VENTANA



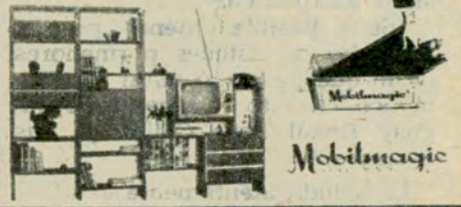
Unidades modulares que guardan la cama tendida (de 1 y 2 plazas). Ideal para espacios reducidos. Disponemos también de living, dormitorios, mesas, etc.
CAPRICE MUEBLES - Domingo F. Sarmiento 2637 - Olivos A 2 cuadras de Maipú y Ugarte Horario: de 9 a 19.30 horas. NO CERRAMOS AL MEDICIDIA. Visitenos hoy.



Mesas y Sillas casa fernández

Visite nuestros 800 mts. de exposición donde hallará en cada uno de nuestros artículos los precios más bajos del momento y un amplio surtido de diseños, tapizados y colores.
También, juegos de living desde \$ 32.900
Av. RIVADAVIA 14570, R. Motta - tel. 658-0033 - Av. de MAYO 2577 S. Justo - tel. 651-1141 - RAMON L. FALCON 3121 (Calle Gral. Paz), Ciudadela Prov. Bs. As. tel. 653-1779

Más posibilidades de economía y confort! MODULAR SUPER FUNCIONAL MOBILMAGIC con piezas idénticas de engarces propios, ampliables y desarmables. Usted mismo puede armarlo en minutos, sin herramientas ni tornillos, convirtiéndolo en decorativas bibliotecas, divisores de ambientes, sólidas estanterías, etc. Sus paneles en elegantes tonos Nogal, Peterby y Blanco armonizan en todo ambiente moderno. MOBILMAGIC, GUEVARA 377, Cap. (altura J. Newbery 3900), tel. 54-1860 y 9164.



Mobilmagic

PROTECCION BALCONES

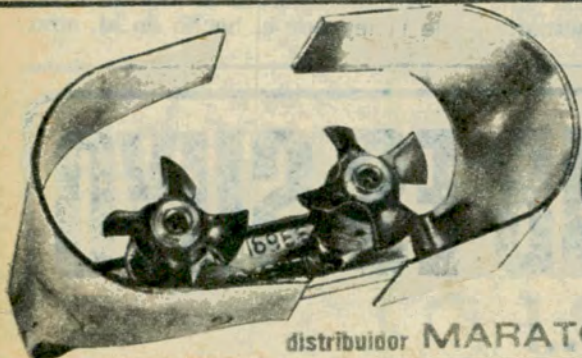
ENTREGA PUNTUAL SIEMPRE MAS BARATO COLOCADO Y PINTADO
La Boutique del Hierro
Distinguidos por 3º vez consecutiva con la cinta azul de la popularidad
THAMES 937
Tel. 772-1245



SEÑORIAL LOS MEJORES



LOS MEJORES MUEBLES, LOS MEJORES PRECIOS
Av. MAIPU 681, Vicente López, NAZCA 2458, AGÜERO 2279, de lunes a viernes de 9 a 12.30 y 15 a 20 hs. Sab. de 9 a 13 hs.
GODOY CRUZ y CABRERA, a 2 cuadras de Córdoba 5000, de lunes a viernes de 9 a 20 hs., sáb. de 9 a 13.30 y domingos de 9 a 19 hs.



aproveche toda la nafta

con el **TURBO DISPERSADOR ROCAVOL**

es un producto de **ROCAVOL RDT**

- equilibrio perfecto entre nafta y aire.
 - caudal constante y uniforme de alimentación a todos los cilindros.
 - evita el recalentamiento de los motores.
 - arranque instantáneo aún en zonas de temperaturas muy bajas.
 - para su instalación no se requiere modificación alguna.
 - más potencia y menor consumo, ahorra nafta y protege su motor.
- AL ALCANCE DE TODOS; SIN SECRETOS.**
PONGA UNA TURBINA EN SU MOTOR

manéjese con la verdad de la combustión total
CONSULTE SU CONCESIONARIO DE CONFIANZA

distribuidor **MARATON S.R.L.** COLOMBIA 445 - Villa Martelli - Tel. 760-1063/1031 - Pcia. Bs. As.

NOS ESCRIBEN...

UN FANTASTICO CIRCUITO

Señor Director:

En su revista de abril último, muy interesante, he leído con toda atención la descripción de *Entre el mar y la montaña*, del señor Federico B. Kirbus. Honestamente, no sabía que "desde que a fines de la década del 60 se terminó de asfaltar la carretera Panamericana, puede recorrerse Sudamérica a todo lo largo, desde Puerto Montt, en el sur de Chile hasta el istmo de Darién, marchando siempre sobre pavimento impecable". Es muy atractiva la excursión que describe, de ida y vuelta al Perú.

Lo que yo también ignoraba es lo que escribe Manuel Tagle en *La Prensa* del 3 de marzo, cuando dice, entre otras cosas, que "queda como un legado perdurable la gigantesca carretera Transamazónica, que a lo largo de sus 5.000 Km une Recife con el Perú, descubriendo territorios selváticos antes inexplorados".

¿Sería posible obtener por intermedio de ustedes pormenores de lo que podría resultar un fantástico circuito: Argentina-Paraguay-Brasil-Perú-Chile y sus variantes?

Lo saluda atentamente.

J. R. Herrera
Capital

N. de la R.: Tomamos debida nota de su inquietud. Próximamente nos ocuparemos del tema.

TURISMO LATINOAMERICANO

Señor Director:

He leído en la revista AUTOCLUB (Nº 84) la nota titulada *Entre el mar y la montaña*.

Mi esposa y yo hemos realizado este viaje. Salimos de Buenos Aires el 30 de enero pasado y re-

gresamos el 26 de marzo.

Nuestro itinerario fue: Córdoba, Mendoza, Las Cuevas, Viña del Mar, Arica, Tacna, Arequipa, Nazca, Lima, Aguas Verdes, Guayaquil. Regresamos por la Panamericana hasta Arequipa, Cuzco, Machu Picchu, Puno, Titicaca, La Paz, Oruro, Potosí, Villazón, La Quiaca.

Viajamos en un Renault 12 modelo 1975 con la documentación internacional que en la nota se indica, no habiendo tenido con ésta ningún tipo de problema en lo concerniente a pasos de fronteras.

El coche respondió perfectamente aun en lugares de más de 5.000 metros de altura, como el caso de Bolivia, donde en el itinerario hay unos 200 km de ruta asfaltada, siendo el resto del camino de ripio (se paga peaje). Se hace necesario, además, vadear más de 15 ríos, algunos de ellos muy peligrosos por sus crecidas, profundidad y correntada.

Estamos seguros que nuestro viaje puede interesar a los lectores de AUTOCLUB que deseen realizarlo.

Sin más, saludo a Ud. con atenta consideración.

Juan Carlos Klepp
Dr. Atilio Carbone 3524
S. Lugares, Pcia. de Bs. As.

TRANSITO: ¿LEY OBSOLETA?

Señor Director:

Leyendo en el Nº 83 de AUTOCLUB *Campaña para la Educación de Tránsito*, donde vienen publicando artículos de la Ley 13.893 (1949) que reglamenta el decreto 12.689/45, llego a la conclusión de que la redacción de dicha ley es confusa, contradictoria y obsoleta. Como se puede apreciar, desde 1945 han pasado 31 años sin actualización o sólo tuvo actuali-

zaciones parciales, mientras que el tránsito automotor ha aumentado considerablemente, lo mismo que las velocidades de desplazamiento de los vehículos. Los fabricantes de automotores introdujeron medios de indicación (luces de frenos, guiños, etc.) que ayudan a la conducción ágil, correcta y ordenada, pero el código no los introduce como de uso obligatorio; en su lugar, aún obliga a un mariposeo de brazos innecesario e incómodo.

Como ejemplo concreto me remito al artículo 50, inciso b), apart. 1º: "En sentido de rotación, dejará la rotonda a la izquierda, salvo..." El sentido de rotación en un rotonda no puede tener "salvos", o no es rotonda, lo que significa que la autoridad de tránsito que tiene la responsabilidad de determinar el sentido de circulación, debe determinarlo por la derecha, de lo contrario corremos el riesgo de que la mayoría (automovilistas) deba someterse al capricho o falta de idoneidad del funcionario. Artículo 50, inc. b), apart. 5º: "Tiene prioridad de paso el vehículo que ingresa a la circulación giratoria de la rotonda." Le sugiero piense qué pasaría si se atascaran las salidas, ¿cómo solucionaría el rompecabezas? Quizá dando prioridad a los que circulan por la rotonda. Art. 44, inc. a), dice: "Todo conductor utilizará las dos manos para el manejo...", y el art. 53, inc. b) obliga al conductor a hacer señas con los brazos.

Y lo que está fuera de la ley; como que en una provincia se exige un tipo de baliza y uno distinto en la próxima; que un municipio puede señalizar calles o caminos en forma distinta que otro, etcétera.

No me interesa la modificación de la ley por el hecho en sí, sino

UTILICE SU CARNET DE SOCIO EL CLUB ES SUYO
Cuídelo..!

por las mejoras que se le puedan introducir.

Sé que el Club no sanciona leyes, pero también sé que nuclea a cientos de miles de automovilistas y que se encuentra en esa Institución personal técnico idóneo, lo que permitiría la presentación o sugerencia a las autoridades correspondientes (ejercer el derecho de petición) de una ley que sea, antes que actualizada, eficaz, que obligue —a la vez que permita— a los automovilistas a circular con uniformidad, seguridad y fluidez por los caminos de la República.

Lo que propongo es arduo pero no imposible, y además digno del ACA. Para ello pueden servir como elemento de consulta los códigos de tránsito de Alemania, Inglaterra y España. Como referencia: en Alemania existe una vía verde de 70 kilómetros por hora dentro de ciudades; en España, el conductor al cual el vehículo que le sigue le pide paso con el guiño, está obligado a cederlo o negarlo (se sobreentiende que no será en forma caprichosa), con el mismo medio. El primer caso da fluidez al tránsito en ciudades y el segundo proporciona seguridad en el desplazamiento.

Felipe A. Della Védova
Córdoba

N. de la R.: Transcribimos a continuación la respuesta que para la carta precedente ha confeccionado la Subgerencia de Asuntos Viales de nuestra Entidad:

"Resulta evidente que normas legales dictadas hace más de treinta años, como es el caso de las relacionadas con el tránsito automotor por calles y caminos de nuestro país —Ley Nacional N° 13.893— pueden no guardar relación con la situación actual, máxime teniendo en cuenta un elemento tan cambiante y dinámico como es el tránsito, pues desde entonces se han producido notables avances en los campos de la tecnología y producción que han permitido la incorporación no sólo de vehículos modernos, potentes y ágiles, sino también precios accesibles que han posibilitado su uso a un número cada vez más amplio de personas.

Es entonces cuando se producen disarmonías entre disposiciones legales vigentes y la realidad ope-

rativa del tránsito, que han llevado fundamentalmente a resentir la seguridad de personas y rodados, así como en los principales conglomerados urbanos a situaciones cada vez más conflictivas.

En atención a tales circunstancias, previstas y expuestas ya en el año 1964 —hace más de diez años— por parte del Automóvil Club Argentino, que diera lugar a una ponencia ante el 5° Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, destacando la urgente necesidad de actualizar la citada Ley 13.893, la Dirección Nacional de Vialidad, por resolución del 19/X/1966 creó la Comisión Especial para el Estudio de una nueva ley nacional de tránsito.

Este cuerpo, integrado por organismos e instituciones oficiales y privadas de la máxima idoneidad en su momento en la materia, entre ellas esta Entidad, logró, luego de casi tres años de labor, el proyecto de ley cuya confección le fue confiada. El texto propuesto se basaba en el minucioso estudio de numerosos elementos: nuestra propia realidad, los antecedentes nacionales, las leyes y/o reglamentaciones vigentes en distintos países americanos y europeos, y, especialmente, las recomendaciones de carácter internacional del X° Congreso Panamericano de Carreteras —Montevideo, 1967—, y de la Convención sobre Circulación Vial —Viena, 1968—; se utilizaron también las contribuciones técnico-legales aportadas por distintas entidades nacionales especializadas en la materia.

Tal anteproyecto fue presentado al señor Administrador General de Vialidad Nacional siendo posteriormente analizado por funcionarios de éste y otros organismos nacionales; posteriormente, en el año 1973, se giró a la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito dependiente de la Secretaría de Estado de Salud Pública del Ministerio de Bienestar Social, donde también se halla representada la Entidad, sin que se lograra avanzar en la puesta en vigencia de un texto legal sustituto de la Ley 13.893.

El ACA, como surge de estos antecedentes, ha estado interesado en forma permanente en lograr no sólo un texto legal actualizado reemplazante de la Ley

13.893, sino también que tuviese carácter uniforme para todo el país, es decir, una Ley Nacional de Tránsito. Para ello integró comisiones de estudio, presentó recomendaciones en tal sentido ante los VI° y VII° Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito gestionando reiteradamente ante las distintas autoridades de las dependencias oficiales correspondientes, sin obtener —lamentablemente— hasta el presente ecos positivos a tal inquietud.

El Automóvil Club Argentino continuará bregando para que el mencionado documento llegue a concretarse, realizando para ello las tratativas que correspondan.

EL RIO GRANDE

Señor Director:

En el N° 82 de AUTOCLUB del mes de Diciembre de 1975, y en la página 37, el señor Rodolfo Perri, refiriéndose a la pesca en ríos y lagos cordilleranos, dice que: "En el sur de Mendoza, por camino pavimentado se llega al río Grande, afluente principal del río Neuquén..."

Quiero hacer notar que el río Grande no es afluente del río Neuquén, sino del río Barrancas, desde cuyo punto toma el nombre de río Colorado.

N. Santiago Chiappero
Mendoza

N. de la R.: La observación es correcta y la agradecemos.

EL PESO DE LA NAFTA

Los lectores de AUTOCLUB señores Santiago Fiorenza Reina, Analía F. Malvaso, Juan A. Piaggio, Raúl Alberto Bowden, Jorge M. Calderón y Oscar G. Gurdulich han enviado cartas acerca de un dato erróneo que figura en el artículo *El precio de la velocidad*, del colaborador F. B. Kirbus.

Nota de la R.: Al respecto, el señor F. B. K. redactó la siguiente respuesta: "La observación hecha por nuestros lectores es correcta, pues en el ejemplo que se cita 24 litros de combustible sólo pesarían 17,3 kilogramos, y en cambio, 24 kilogramos ocuparían un volumen de, efectivamente, 33 litros.

ABRA ANTICONA

Señor Director:

En el artículo titulado *En la*

NOS ESCRIBEN...

Ruta de los Cóndores pude observar que, debido sin duda alguna a un error de imprenta, se hace mención en la página 16 del N° 83 de AUTOCLUB, al *Abra Anticona (Ticlio)* en la ruta de Lima a La Oroya, en Perú. La palabra correcta es *Ticlio* y no *Ticilio*. Considerando que esta revista llega a tantos lectores, sería conveniente hacer una pequeña aclaración.

Por ser ciudadana peruana agradezco desde ya la atención prestada a la presente.

María E. Natteri G.
Capital Federal

N. de la R.: Efectivamente, se trata de un error de imprenta, observe que en la página 18, en la segunda columna del recuadro, figura correctamente el nombre: Ticlio. De todos modos cumplimos su pedido, para evitar confusiones.

EL VALLE DE LA LUNA

Señor Director:

En un viaje recientemente realizado me llegué hasta el *Valle de la Luna*. La visión de lo visto supera lo leído y escuchado —realmente extraordinario—. Si el *Valle de la Luna* tiene un interés turístico valiosísimo, no lo tiene menos la casa donde pernoctamos, perteneciente al señor Victorino Herrera. Está rodeada a manera de cerca por una serie de hermosas y curiosas tallas. Sobre la misma, reptiles y aves de imaginaria fauna antediluviana nos observan, y en una habitación, una colección de objetos de maderas de la región nos deleitaron.

Es de imperiosa necesidad la instalación de un surtidor en Los Baldecitos, ya que la distancia desde Villa Unión hasta allí es de 121 Kms., el recorrido dentro del valle es aproximadamente de 70 Kms. (todo en primera y segunda) y desde Los Baldecitos a Patquía son 85

Kms. Además, para hacer este recorrido adicional, debería haber llevado algún bidón de nafta, ya que la entrada queda aproximadamente a 50 Kms. de Los Baldecitos o, caso contrario, recorrer 61 Kms. hasta el surtidor más próximo que está en San Agustín del Valle Fértil.

Por otra parte, la ruta 26 que une Villa Unión con Patquía es excelente y no se justifica la inexistencia de un surtidor a lo largo de 206 Kms., máxime que en su recorrido nos encontramos con una serie de pequeñas poblaciones que merecen ser tratadas con mayor consideración. Al fin y al cabo, este servicio no representaría prácticamente ninguna erogación, lo que demuestra que es cuestión de organizarse un poco, para que a los que nos gusta viajar por regiones desoladas podamos hacerlo sin más inconvenientes que los que la naturaleza presenta y beneficiar al mismo tiempo a los pobladores de la zona.

Augusto Martín Sosa
Dolores

EL SERVICIO DE AVIACION

Señor Director:

Al proceder en la fecha a hacer efectivo el importe del servicio que en el día de ayer me brindara nuestra Institución, a través de su *Servicio de Aviación*, cumplo en manifestarle que fui gratamente sorprendido por la excelencia del mismo, desde todo punto de vista: atención, diligencia, orden y organización.

Un párrafo especial para los señores del aire Roberto Panza y Carlos Urbanec, pilotos de la máquina, cuya idoneidad deseo destacar y a quienes expreso otra vez mi agradecimiento.

Superado el trance que deter-

minó que conociese este servicio me permitiré, como socio del ACA y como médico, molestar su atención para destacar la importancia de un beneficio que se brinda tan bien como lo pude comprobar, y llena una real necesidad de la población societaria.

Dr. Guillermo Rodolfo Artusi
Capital Federal

UNA EXCURSION AL SUR

Señor Director:

Al retornar de una excursión por Tierra del Fuego y el Parque Los Glaciares, preparada y realizada con el Automóvil Club Argentino, deseo hacerle llegar estas breves líneas para expresarle mi satisfacción por la eficacia de la organización y la calidad de la atención, todo lo cual me mueve a felicitarlo efusivamente.

Tanto la labor de los funcionarios de la Oficina de Turismo —fui atendido en casi todas las oportunidades por el señor Valdivia, y en alguna ocasión, por el señor Finn— como la calidad del servicio recibido a lo largo de las Hosterías de Petrel y Alakush y del Hotel Los Yaganes en Tierra del Fuego, y, posteriormente, en la del Parque Los Glaciares y en las cabañas del Ventisquero Moreno, merecen ser calificadas de sobresalientes.

Inclusive el transporte entre Calafate y el Parque Los Glaciares fue contratado por esa institución y funcionó con la misma exactitud y corrección que el resto.

Tanto mi familia como la del Comodoro Chamorro Vanasco, que realizó el viaje con nosotros, y yo mismo, deseamos, por todo ello, poner de relieve nuestra satisfacción y nuestro agradecimiento.

Federico Videla Escalada
Socio Vitalicio N° 15806



AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS

FECHAS PARA DESTACAR

Este número 85 de AUTOCLUB abarca un lapso en el cual se celebran tres fechas de honda significación para todos nosotros: el 25 de mayo se recordó la Revolución de 1810; el 11 de junio, el 72º aniversario del Automóvil Club Argentino, y el 20 de junio, la creación de la Bandera Nacional.

Un 25 de mayo nacía la Patria, cuando Buenos Aires era apenas una aldea. Esa Patria habría de ser corroborada en la realidad por un pueblo generoso que se alistó en los ejércitos liberadores, y la reafirmación de la nacionalidad naciente habría de dar luego su símbolo más puro: la enseña celeste y blanca, izada un 20 de junio sobre las barrancas del Paraná.

Al alborear el siglo XX, la Argentina era ya una nación importante en el concierto universal.

Basta una ojeada a las estadísticas para disipar cualquier duda.

Por entonces, el desarrollo del automóvil y sus epígonos de transporte impuso un cambio fundamental en las relaciones humanas.

Revolucionó usos y costumbres, y en pocos años desplazó a los medios tradicionales. Hizose, entonces, evidente la necesidad de construir caminos adecuados a los nuevos vehículos.

De esa época data, precisamente, el ACA (fundado el 11 de junio de 1904), una institución que habría de contribuir como ninguna otra del ámbito privado a la integración nacional, haciendo conocer hasta los rincones más apartados del país, impulsando la apertura de caminos que uniesen efectivamente a las diversas regiones que componen la Argentina.

No se detuvo allí esa labor integradora: también levantó moteles, hosterías, albergues, en lugares en que se carecía de toda infraestructura para atender a los viajeros, a los turistas, que acudían atraídos por las bellezas naturales. Esa acción del ACA se emprendió con el deseo de estimular a los capitales privados y —cabe señalarlo— no con el afán de sustituirlos. Hoy podemos decir, con orgullo, que en muchos parajes donde el ACA levantó instalaciones pioneras para el desarrollo del turismo, se alzan ahora verdaderos complejos contruidos con capitales privados.

Fue tan amplia la actividad desplegada por el ACA, que cuesta creer —visto desde la perspectiva que dan estos 72 años— que una entidad civil haya podido hacer tanto por el progreso y la integración nacional en ese período. Avanzados los tiempos, el ACA —cuya masa societaria tiene proporcionalmente un volumen único en el mundo— brindó su apoyo desinteresado a otros proyectos, tanto nacionales como provinciales. Así, estuvo siempre junto a YPF en su tesonera labor argentinista.

En el rubro seguros de vida y automotores el ACA ha otorgado exclusividad a la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, poniendo al servicio de dicha Institución la mayor cartera del país en ese tipo de prestaciones. Ha creado instrumentos de pago para facilitar el turismo, con la intervención exclusiva del Banco de la Nación Argentina. Por otra parte, su colaboración con las Direcciones de Vialidad, nacional y provinciales, en materia de relevamiento de caminos y señalización, es y ha sido permanente.

El primer convenio del ACA con YPF data de 1936 y fue renovado sucesivamente. Esta relación de beneficio común y, principalmente, para el país, presenta características excepcionales: el actual acuerdo tiene vigencia hasta el año 2000. La institución ha ido extendiendo su apoyo al automovilista por todo el territorio y en el momento de escribir estas líneas sus estaciones de servicio en funcionamiento alcanzan a 190, mientras que otras 152 están integradas al Plan ACA. Los equipos de auxilio han ido incrementándose paralelamente, y en la actualidad suman 840 los que ruedan por calles y caminos de todo el país. Esas unidades están apoyadas por una red de comunicaciones que cubre el territorio argentino, desde el trópico de Capricornio hasta la Tierra del Fuego. Estos servicios, inestimables para el automovilista, tienen ahora apoyo aéreo en casos de accidentes o para el traslado de enfermos graves. La flota aérea de la entidad pasea así el clásico amarillo y la insignia del ACA por los cielos argentinos, como afirmación de una voluntad nacional de servicio.

LA DIRECCION

CUANDO UN BALDE NO ES

LO natural y lógico sería que el engrase y el mantenimiento mecánico fuesen las preocupaciones mayores del automovilista. Pero una buena parte de los conductores le adjudican al lavado y cuidado de la carrocería y la conservación general de su coche una importancia mayor aún que a la parte puramente técnica.

Quizá por ello, el acto de lavar y lustrar el automóvil se ha convertido para no pocos en algo así como un rito. La explicación de este fenómeno es simple: del mismo modo como el aseo personal y la limpieza y el planchado de la ropa reflejan parte de la personalidad del individuo, el aspecto que ofrece el automóvil contribuye también a formar la imagen de una persona.

Pero si tanto empeño se pone en lavar o hacer lavar el coche y dejarlo reluciente, ¿es necesariamente correcta la forma en que lo mantenemos en estado impecable? Vamos a examinar algunos aspectos prácticos que hacen en forma directa a este delicado tema.

EL LAVADO

La carrocería de un automóvil se ensucia de dos maneras distintas: por un lado, acumula polvo y hollín, que se deposita mientras el vehículo se halla estacionado al aire libre; por otro, se ensucia en los costados y abajo con el barro y la arena que salpican las ruedas en los días de lluvia.

Igualmente hay dos maneras de lavar el coche: a mano o en un lavadero automático.

Desde hace mucho tiempo, tanto los propie-

Esta operación, aparentemente tan simple, requiere algunos conocimientos para no dañar la pintura.

tarios de automóviles como los expertos venían discutiendo cuál de los dos sistemas —manual o automático— es el más conveniente, no sólo desde el punto de vista de la bondad del lavado, sino también en cuanto a la duración de la pintura. En efecto: *quien sólo contempla el brillo de su coche al terminar el lavado, sin tener en cuenta que lo que, asimismo, debe interesarle es la vida útil de la pintura, comete un error que a los pocos años puede costarle caro.*

Para poner término a las divergencias de opiniones en este sentido, una renombrada entidad automovilística alemana (y para el caso no podía haber sido otra que alemana) efectuó un ensayo de envergadura poco menos que científica para establecer qué clase de lavado conviene más.

UN ENSAYO INTERESANTE

A tal efecto se tomó un automóvil nuevo, y se tapó su carrocería de un lado con cinta adhesiva, de manera que esta porción no pudiera ni ensuciarse, ni fuera tampoco sometida a los rigores del experimento.

Durante el ensayo, llevado a cabo por la Universidad de Munich, se sometió al vehículo al trajín normal y se lo hizo lavar 25 veces en forma integral en un lavadero automático.

Terminada esta primera etapa, se quitó la cinta adhesiva y se cubrió, en cambio, una porción de la carrocería que había quedado al descubierto. Nuevamente se usó el coche en el diario trajín y a intervalos regulares se hizo lavar a mano por cinco personas diferentes, tal como ellas estaban acostumbradas a cuidar su vehículo particular.

Finalizado el ensayo, se pasó a examinar el resultado de los dos tipos de lavado, analizando la pintura tanto bajo un microscopio común como bajo uno de interferencias (este último permite contemplar la profundidad de las raspaduras, rayaduras y demás irregularidades de superficie).

Y las conclusiones del minucioso examen fueron las siguientes:

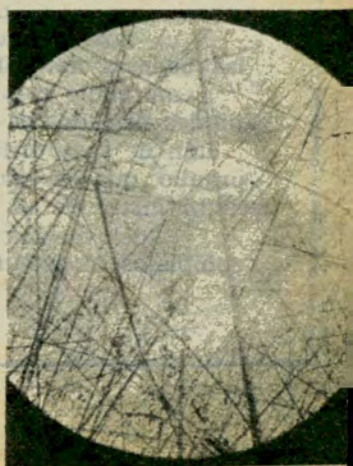
- El lavado automático produce en la laca rayas paralelas de profundidad considerable y desgasta la pintura en forma apreciable. El desgaste es particularmente pronunciado en los bordes y las esquinas sobresalientes. En cambio, es desechable el daño producido por la acción de la tierra removida, merced a la gran cantidad de agua que se usa en los lavaderos automáticos.

- Durante el lavado manual el daño no es producido tanto por el instrumento limpiador (la presión de los escobillonnes) como por la sucie-



El secreto principal reside en la utilización de agua en abundancia.

En las fotografías se pueden comparar los resultados del lavado a través del microscopio de interferencias. A la izquierda: rayas entrecruzadas tras el lavado a mano. A la derecha: rayas paralelas, aunque más profundas, dejadas por el lavado automático.



BASTANTE



dad en sí. Ocurre que en los lavados a mano nunca se usa una suficiente cantidad de agua, de manera que en el escaso volumen de líquido ácuo se acumulan partículas de suciedad que permanecen en suspensión y vuelven una y otra vez sobre la laca, dañándola.

EL MEJOR LAVADO

De estas consideraciones se extrajeron final-

mente algunas conclusiones.

Por de pronto, el lavado por medio de un dispositivo mecánico se perfila como el procedimiento más apropiado, siempre que los escobillones funcionen correctamente, se utilice suficiente cantidad de agua convenientemente tratada para que no sea "dura" sino "blanda", y los escobillones en sí tengan pelos de un material adecuado (polietileno, pero no nylon).

Sin embargo, someter el coche con excesiva frecuencia a lavados automáticos no deja de desgastar con el tiempo la capa superior de la laca, hasta que finalmente aflora en las protuberancias más destacadas la pintura base.

El lavado manual, en cambio, no desgasta la pintura, pero la raya más. Esto último se debe

al error que cometen los más, y que es el empleo de un solo balde, o unos pocos baldes de agua para remover la suciedad acumulada en los diez metros cuadrados que tiene la superficie de un automóvil grande.

Aquí se ofrecen algunas alternativas interesantes: usar agua en abundancia, ya sea mediante una manguera de presión normal con regadera o escobillón irrigado, o una manguera a presión. No conviene usar esponja para el primer lavado, ya que las partículas de suciedad se depositan en los alvéolos de aquélla y se convierte en un agente esmeril. Lo mejor en este sentido es la palma de la mano, y luego una gamuza para la segunda pasada. Deben usarse por lo menos 100 litros de agua, o aún 200 para que la suciedad sea arrastrada por el líquido sin causar daño. Lo que más daña la pintura son las partículas de cuarzo (arena), al ser arrastradas sobre la superficie sometidas a cierta presión.

EL LUSTRE

Una vez lavada, la carrocería queda limpia, pero no necesariamente reluciente, ya que le falta brillo.

Algunos automovilistas le agregan al último balde de agua que echan sobre la carrocería, ya limpia, un chorro de que-rósén. La finísima capa de grasitud que se forma sobre la pintura hace que la carrocería tenga un aspecto en extremo brillante, pero la desventaja es que pronto comienza a depositarse sobre la grasitud un polvillo fino que invierte el resultado inicial.

En cambio, es más conveniente, y hasta diríase imprescindible, encerar el coche a intervalos regulares.

A este respecto, quien

más, quien menos, también tiene su teoría propia.

Baste decir, empero, que la cera más indicada es aquella obtenida de las palmeras carandai (o caranday), pues sus hojas dan un producto graso cuya virtud es la dureza. Solamente las mejores ceras comerciales contienen el extracto de carandai en proporción suficiente como para que se pueda recomendar su uso.

El encerado de la carrocería es importante por dos motivos: no sólo por el brillo que otorga, sino principalmente por su acción preservadora para la laca.

Los expertos recomiendan por ello encerar la carrocería después de cuatro lavados, pues sólo de esta forma la pintura propiamente dicha no es afectada por la acción mecánica de los escobillones, trapos o esponjas. La cera dura hace de película protectora como si la carrocería estuviese envuelta por una finísima bolsa de polietileno.

De modo que sólo la acción combinada del encerado y el lavado periódicos pueden dar al automovilista el resultado anhelado: no sólo un buen lustre al momento, sino la conservación de la pintura a través del tiempo.

Quizá no está de más hacer todavía una sugerencia especial para quienes adquieren un automóvil cero kilómetro. Y es que la laca necesita entre cinco y ocho semanas para seguir endureciéndose, y sólo entonces está en condiciones de soportar la más severas exigencias. Por ello, es recomendable no lavar el automóvil durante los primeros dos meses o hacerlo lo menos posible, pues durante esta crítica fase inicial la laca es particularmente susceptible a rayaduras que, desde luego, no salen más.

F. B. K.

AVENTURA EN LA PATAGONIA



DOS HOMBRES EN UN BOTE

HACE 43 años el doctor *Oscar Fermín Lapalma*, joven abogado entrerriano que desempeñaba en *Viedma*, *Río Negro*, un alto cargo en la magistratura nacional y *Edmundo Riechert*, chileno de origen alemán, realizaron una de las hazañas más arriesgadas y dignas del recuerdo de cuantas se cumplieron en nuestro país: el recorrido —en 110 horas de navegación efectiva— de los casi 1.500 kilómetros que recorren el río *Limay* y su continuación el *Negro*, desde las nacientes de aquél, en el lago *Nahuel Huapí*, hasta *Viedma*, es decir, desde la cordillera de los *Andes* hasta el océano *Atlántico*.

El raid fue ejecutado en un bote *Kleper*, de lona impermeable, plegadizo (tipo kayak), de 4 metros de largo, 30 centímetros de puntal y 70 centímetros de ancho, provisto de remos doble pala.

Como aquel antecesor de *Leopoldo Lugones* al que el poeta evoca en la "*Dedicatoria*" de sus memorables "*Poemas Solariegos*", porque "después de haber hecho la guerra, la escribió", el doctor *Lapalma*, después del raid, escribió el libro "*La leyenda del Limay*" (*Impresiones de un raid náutico*) en el que, a lo largo de 168 páginas de prosa veraz y por eso mismo emocionante, refiere las peripecias que vivieron durante las agotadoras jornadas que les demandó la casi imposible proeza.

ALGO DE LA HISTORIA DEL LIMAY

Para justificar el precedente calificativo conviene recordar que en el intento de navegar el río 16 autoclub

Hace 43 años, un joven abogado de origen entrerriano y un transportista afincado en la Patagonia destruyeron un mito hasta entonces inmovible de la región: demostraron la navegabilidad —aunque precaria— de los ríos *Limay-Negro*, desde las nacientes en el lago *Nahuel Huapí* hasta la desembocadura en el *Atlántico*. Rápidos de vértigo, escollos pétreos y furiosos remolinos debieron ser vencidos por los raidistas antes que pudieran coronar su titánico esfuerzo.

Limay fracasaron hombres de temple probado como el sacerdote jesuita *Segismundo Güel*, que naufragó en 1766; el navegante chileno *Guillermo Cox*, que lo intentó vanamente en 1863; *Alberto M. Biedma* y el coronel de la Armada don *Erasmus Obligado* (ambos naufragaron en 1881) y "otros más recientes", como informa el diario "*La Prensa*", que evocando la hazaña cumplida por *Lapalma* y *Riechert*, menciona a los señores *Smith* y *Linch* y a "tres jóvenes chilenos" como las —hasta entonces— cinco últimas víctimas que se cobró el *Limay*.

El teniente *Albarracín*, en el "*Diario de Viaje*" de la expedición comandada por el coronel *Erasmus Obligado*, publicado más tarde con el título de "*Estudios generales sobre los ríos Negro, Limay y Collón Curá*", relata cómo ocurrió el accidente que terminó con aquella: "Al día siguiente las corrientes envolvieron al buque, paralizaron el poder de sus máquinas y neutralizaron completamente el timón. Después, los remolinos lo arrojaron como una pluma contra el terrible peñón" (que, según el doctor *Lapalma*, sería el llama-

do "*Bruja Chica*").

Tal vez este accidente llevó al contraalmirante argentino *Eduardo O'Connor* a afirmar en un libro que publicó en 1884 sobre sus viajes por los ríos patagónicos, que "el cauce del río *Limay* es imposible de salvar aguas abajo con ninguna clase de embarcación", aserto que debió ser rectificado después que *Lapalma* y *Riechert* lo recorrieron íntegramente "aguas abajo", en una cáscara de nuez que pesaba en total ¡18 kilos!

Los rápidos del *Limay* son famosos por su extremada peligrosidad. La brusca y siempre impresionante aparición de sus torrenteras que se anuncian con un fragor similar a un redoble de tambores; sus recodos, sus enormes remolinos, que forman hoyadas de más de 30 metros de diámetro, los bancos y rocas ocultos, las peñas erráticas y los obstáculos inesperados, hicieron naufragar a muchísimas embarcaciones grandes y pequeñas, destrozaron jangadas conducidas por baquianos, y poblaron de trágicos recuerdos la memoria de los habitantes de la zona.

Los raidistas en la Vuelta de Neil, recodo del famoso y temible Rincón Grande, en el Alto Limay. Durante todo el trayecto —casi 1.500 kilómetros— ocupó el asiento delantero de la embarcación el doctor Lapalma.

Sin embargo, todas estas circunstancias no tuvieron otro efecto que servir de estímulo y enardecer el coraje y el espíritu de aventura del doctor Lapalma, quien se lanzó a la conquista de un ideal: "Demostrar prácticamente la posibilidad de hacer navegable, en toda su extensión, el río Limay por embarcaciones de tipo liviano y llamar la atención del gobierno central acerca de los incalculables beneficios que reportaría el mejoramiento de esta ruta fluvial que equivale al mejor de los caminos que pudiera trazarse para unir sus valles adyacentes y los valles cordilleranos con el litoral marítimo".

COMO SE CUMPLIO LA HAZAÑA

La hazaña a que nos referimos no fue fruto de la improvisación ni de un impulso entusiasta. Tal vez inspirado en el verso de Píndaro: "Una intrépida audacia y una prudente previsión todo lo salvan", el doctor Lapalma, desde que entrevió la posibilidad de efectuar el raid buscó quién lo acompañara y comenzó a entrenarse en el uso y manejo del bote.

Nadie quería acompañarlo en el intento que, por supuesto, consideraban de imposible realización o lindando con lo que comúnmente se llama "una locura". Lapalma no se arredró ante tantas negativas. Como último recurso publicó un aviso en los diarios patagónicos exponiendo su plan de navegación y pidiendo que "si alguien quería acompañarlo, le escribiera a su domicilio en Viedma". Sólo así pudo conectarse, luego de meses de espera, con Edmundo Riechert, quien se ganaba la vida transportando frutas y verduras y en ocasiones jangadas con madera, por las aguas del Limay y del Negro.

Recién tras un prolongado pe-



A la llegada a Viedma después de 110 horas efectivas de navegación, con autoridades y pueblo. A la iza, el doctor Oscar Fermín Lapalma; a la derecha, el Sr. Edmundo Riechert. En sus rostros se refleja el esfuerzo realizado.

riodo de experimentaciones y pruebas (cinco meses), el 2 de diciembre de 1933, a las 14, soltaron amarras "en condiciones sumamente desfavorables, pues el río se halla muy bajo y sopla un fuerte viento del oeste que agita el lago considerablemente".

La aventura emprendida —que tuvo amplio eco en los periódicos de la zona— fue seguida a lo largo de su recorrido por una población tan escasa como entusiasta, que salía al paso de los viajeros para aclamarlos y alentarlos con su presencia y su estímulo.

La crónica que llevó el doctor Lapalma con admirable constancia, registra todo cuanto les ocurrió hasta su llegada a Viedma. Se suceden, así, épicos relatos de los peligros que corrieron, y poéticas reflexiones del autor, hombre culto y de refinada sensibilidad.

Trasuntan esas páginas la indolegable y férrea voluntad que los impulsaba, lo tremendo de los esfuerzos realizados y las maduras reflexiones del doctor Lapalma, quien hace casi cincuenta años soñaba con la fundación de ciudades industriales y la construcción de represas para la instalación de usinas hidroeléctricas en esa zona... proyectos que hoy nadie recuerda.

Transcribimos seguidamente, porque ningún documento podría ser más expresivo, las opiniones del doctor Lapalma acerca del

Gran Rápido. Luego de recordar las palabras del contraalmirante O'Connor, que hemos transcritto acerca de la total imposibilidad de navegar todo el río Limay "aguas abajo", con ninguna clase de embarcación, Lapalma expresa: "Esto mismo me decían en Bariloche varios conductores de jangadas, quienes me aseguraban que mi bote zozobraría en el oleaje que levanta el primer peñón y me aconsejaban que sirgara desde 300 metros después de la desembocadura del Trafal hasta la Punta Mala, el último tramo del Gran Rápido. Un gran consejo que hago mío".

Tampoco podrían ser reemplazadas las palabras con que el doctor Lapalma advierte a los deportistas que quieran intentar la prueba: "Como nosotros no nos ajustamos a este buen dictado de la cordura —dice—, debo advertir que nadie deberá, en adelante, seguir nuestra ruta en esta parte del río, pues creo firmemente que si salimos con vida del Gran Rápido fue debido a la buena fortuna que no nos abandonó ni un segundo en todo el trayecto".

Afortunadamente, los raidistas pudieron documentar su viaje con fotografías propias y otras obtenidas por hacendados, comerciantes y pobladores de las zonas por donde pasaban. Muchas de ellas ilustran la obra del doctor Lapalma que, en cada caso, informa

**casas
rodantes**



FRANJA ROJA



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

VENTA DE: CASCOS • PARTES
ACCESORIOS • ENGANCHES

autoclub 17

quién la tomó y en qué momento y lugar del raid.

También documentaron la hazaña realizada los diarios locales y de la *Capital Federal*, que publicaron los telegramas enviados por corresponsales y vecinos de los lugares por donde pasaba el ya famoso bote de los raidistas. Así, "*La Prensa*", que en un despacho fechado en *Palenque Niyeo*, expresa: "En prosecución de su raid en un bote de dos remos desde el lago *Nahuel Huapi* hasta *Viedma* y *Carmen de Patagones*, por los ríos *Limay* y *Negro*, llegó a *Bajada Colorada* el doctor *Oscar Fermín Lapalma*, acompañado por el

señor *Edmundo Riechert*. Ese día marcaron una jornada récord de 265 kilómetros, después de salvar con toda felicidad los temibles pasos del *Trafal* en el *Alto Limay*".

Tras haber atravesado el *Paso del Gigante*, que impresionó hondamente al marino español *Basilio Villarino* (quien remontó estos ríos), los viajeros llegaron a *Neuquén* el 8 de diciembre; el día 9, luego de navegar cuatro horas arribaron a *Fuerte General Roca*; el 11 de diciembre pasaron por *Villa Regina* y, por fin, el 17 de diciembre, a las 18.30, coronaron su esfuerzo con la llegada a *Viedma*.

LA LLEGADA

El diario "*La Nueva Era*" de *Patagones*, en su edición del 23 de diciembre de 1933, publicó una emotiva crónica de la llegada en la que señala que paradójicamente "no hubo ni un aplauso". Dice así: "La muchedumbre que esperaba ansiosa el gran momento, dio rienda suelta a su entusiasmo cuando, a la distancia, alcanzó a divisar la minúscula embarcación. Minutos después atracaba al muelle. Fue éste un momento de emoción imposible de describir. El gentío pugnaba por acercarse al doctor *Lapalma*, quien sonriente compartía el sentimiento que embargaba a los espíritus. Todo aplauso en ese instante hubiera parecido extemporáneo. Y ese silencio, que ahogó más de una lágrima que pugnaba en busca de una expansión, fue la nota más elocuente del recibimiento. Había en él la expresión admirable del pueblo, la expresión de todos los espíritus en la supervisión de una magna hazaña, con todos sus peligros, con toda su audacia, con toda la idealidad que la inspirara..."

Probablemente muchos de los viajeros que llegan hoy hasta la monumental obra de "*El Chocón*", construida sobre el cauce del *Limay*, ignoran la historia "secreta" de este río y, por consiguiente, los hechos relatados.

Hemos querido evocarlos con el propósito de rendir homenaje al doctor *Oscar Fermín Lapalma*, un hombre de temple excepcional (atleta de la energía física y moral, lo llamó un diario de la zona), que fue quien tuvo la iniciativa, quien planeó y financió el raid del que fue primer protagonista, y a su acompañante, el señor *Edmundo Riechert*, quien puso en evidencia hasta el fin su valentía, su solidaridad y su espíritu deportivo. Ambos cumplieron una hazaña memorable. Consideramos un deber enaltecer su méritos, ya que pueden representar, simbólicamente, a tantos héroes anónimos que silenciosamente ofrendaron lo mejor de sus esfuerzos y muchas veces sus vidas, al progreso de la Nación.

El doctor *Lapalma* falleció en *Viedma*, el 25 de mayo de 1935, a los 42 años de edad y —según opinión de sus hijos— tal vez como consecuencia del esfuerzo titánico realizado en aquella magna proeza.

Edmundo Riechert vive. Actualmente reside en *Villa Llanquín*, en la zona de *La Lipela* y *El Valle Encantado*, donde tiene a su cargo la estafeta postal.

J. D. C.



SERVICIO de
PREVISION
PARA SOCIOS

SEGUROS
NUEVAS OFICINAS

ESTACION

● CIUDADELA

Av. Rivadavia 12900 - Tel. 653-5500 - Prov. de Bs. As.
CON BASE DE AUXILIO MECANICO

ESTACION

● ACASSUSO

Av. Santa Fe 907 - Prov. de Buenos Aires

ATENCION DE : SEGUROS
CUOTAS SOCIALES
PLANOS

HORARIO DE 12 A 18.30

TEMAS PARA ACAMPANTES

ORIENTACION, AGUAY FUEGO



Acampar lejos de los caminos transitados es excitante, pero al mismo tiempo presenta algunos riesgos que dejan de ser tales para quienes tienen un mínimo de conocimientos que les permitirán hallar siempre la buena senda. A falta de brújula, podremos guiarnos por el Sol, la Luna o, en nuestro hemisferio, por la Cruz del Sur.

UNA de las vivencias más fascinantes de la vida de campamento, de la vida al aire libre en general, es sentirse frente a la naturaleza con la tranquilidad que dan la experiencia y los conocimientos, aunque los caminos más transitados hayan quedado atrás. Esa sensación de vida plena que también experimenta el escalador, el navegante; esa sensación que parece llenar los pulmones y el alma.

Poder disfrutar esos sentimientos en campamentos más agrestes no es difícil. Sólo se necesi-

tan algunas ansias de aventura, un poco de experiencia, cierto conocimiento y mucho sentido común y previsión. Porque las situaciones límite solamente se presentarán muy de tanto en tanto, pero entonces ya habrá poco margen para rectificaciones y, en todo caso, la casualidad jugará un papel más importante de lo aconsejado.

En todo caso, las dificultades —si la zona en que nos hallamos no es excesivamente agresiva— rondarán siempre en torno de la carencia



de agua o alimentos o de extravíos que pueden llevar a consumir las provisiones antes de encontrar terreno conocido u orientación segura. El aprendizaje de estas técnicas aplicables en situaciones extremas en campamento recibe el nombre de supervivencia.

Entre los aspectos que hacen a la subsistencia de un hombre frente a la naturaleza, la orientación y la obtención de agua potable son cruciales. El fuego, entretanto, servirá para muchos fines útiles: cocer los alimentos y proporcionar calor, entre otros. Sobre estos tres temas vamos a hablar un poco.

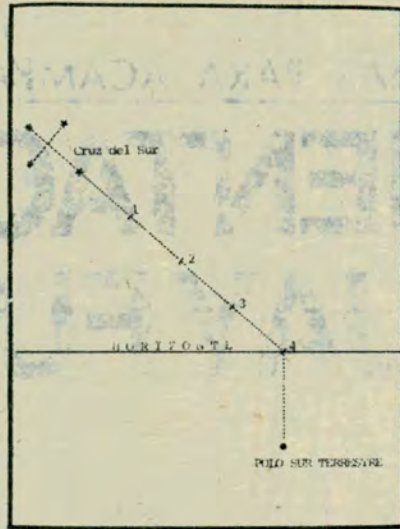
ORIENTACION

El hombre ha llenado la tierra de señales para orientarse. Primero hizo los caminos, después les puso marcas, carteles, medidas; para llegar con mayor precisión y menor pérdida de tiempo. Entonces ese mismo hombre dejó su orientación en manos de aquellos a quienes la ciudad señalaba como encargados de proveerla para todos.

Pero el acampante silvestre, el que recorre caminos no muy transitados o parajes solitarios, precisa todavía encontrar el rumbo por sí mismo. Para ello debe contar con los conocimientos indispensables y algunos elementos mínimos.

El primero de estos elementos es un mapa de la zona, lo más detallado posible, con su correspondiente escala, que deberemos saber utilizar, pues nos permitirá apreciar distancias en forma bastante aproximada.

Un confiable reloj de pulso y algunos cálculos sobre distancias recorridas irán dándonos, de tanto en tanto, la nueva posición alcanzada. Cuando la marcha sea a campo traviesa o por zonas sin puntos de referencia —un bosque, un



banco de niebla, por ejemplo—, una brújula nos mantendrá en la dirección deseada.

La brújula marca el norte magnético con una desviación de 10 grados al oeste del polo norte geográfico; pero esta desviación, que varía de acuerdo con la ubicación geográfica, es desechable para nuestros propósitos.

El sencillo recurso de leer nuestro mapa dos o tres veces por hora durante la marcha evitará extravíos al marcarnos el camino recorrido y permitirá sortear, o al menos prever, las dificultades geográficas. Un buen

Para hallar el sur mediante la Cruz del Sur se prolonga cuatro veces el eje de esa constelación y desde este lugar se traza una perpendicular a tierra. La intersección de esta línea con la del horizonte nos dará con bastante aproximación el sur terrestre.

par de prismáticos servirán de gran ayuda cuando se busque lejanos puntos de referencia.

Hay otros elementos —compases o escuadras, por ejemplo—, pero su uso es demasiado sofisticado para los fines prácticos que persigue esta nota.

Puede suceder que el mapa no exista y necesitamos orientarnos. Un conocimiento somero de la zona por la que andamos es entonces inexcusable; dicho conocimiento nos permitirá saber, a grandes trazos, en qué dirección debemos orientar nuestros pasos. Si la brújula tampoco existe,

estaremos obligados a apelar a la naturaleza para encontrar el rumbo; las grandes referencias naturales, cursos de agua y otros accidentes geográficos, suelen ser suficientes, pero si no lo fueran, otros medios naturales nos servirán de guía.

El primero de ellos es el sol, cuyos nacientes y ponientes nos señalarán el este y el oeste respectivamente. En nuestro hemisferio sur, las sombras que proyecte sobre el suelo cuando alcance su cenit, nos indicarán el sur; esta misma característica, por nuestra latitud, hará que peñascos y grandes troncos caídos muestren su cara norte más amarronada, secada por el sol, y la opuesta con manchas de humedad, verdosa o con hongos. La hierba que crezca al pie de ellos presentará similar característica, debido a la humedad que conserva la cara sur.

Durante la noche, la luna, que también sale por el este, nos dará una referencia y la Cruz del Sur nos servirá de brújula celeste. Para determinar mediante ella el rumbo, debemos prolongar imaginariamente el lado o crucero mayor y sobre esta traza transportar cuatro veces dicho largo; el punto hallado nos marcará el sur celeste. Por este punto hallado debemos tirar una perpendicular a la línea del horizonte; donde ambas líneas se corten estará el sur geográfico.

AGUA

El agua es el componente más abundante en los seres vivos y por ello el más necesario en nuestra alimentación; se encuentra en el plasma sanguíneo, en el interior de las células y en el líquido intersticial y es imprescindible para que se realicen las funciones metabólicas. Solamente el aire es más importan-



El calzado, los recipientes para transportar líquidos, son detalles que el acampante experto siempre tiene en cuenta.

te que ella para la vida humana.

Si nuestro campamento o la marcha fue adecuadamente preparada, la provisión de agua y los sitios para reaprovisionamiento no nos permitirán enfrentar problemas, sólo deberemos hacer frente a su transporte. Para esto, lo más adecuado es la *cantimplora*, que se encuentra en distintas capacidades y fabricada en dos materiales: *metal y plástico*. En realidad estas últimas solamente cumplen el propósito de disminuir su costo, pues transmiten al agua un gusto peculiar no muy agradable. Las *cantimploras metálicas* vienen forradas, cubiertas por un grueso fieltro que persigue el fin de mantener el agua a una temperatura adecuada; para ello hay que conservar el paño humedecido, lo que absorbe el calor y lo disipa por evaporación.

Las botas, fabricadas en fibra, son útiles para llevar mayor cantidad de agua —las hay de 10 litros de capacidad—, pero no debemos olvidar que mayor cantidad significará también mayor peso; otra de sus ventajas es que su material permite arrollarlas cuando no se usan, lo que las hace fáciles de acarrear cuando no están en uso.

En determinadas condiciones, un termo —aunque no es práctico para transportar agua— servirá para llevar líquidos calientes, como café o mate cocido.

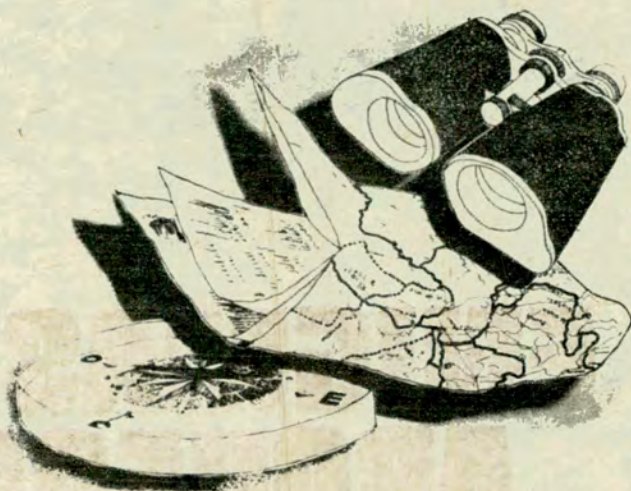
Cuando el líquido disponible se haya agotado y debamos recurrir nuevamente a la naturaleza para reaprovisionarnos, serán necesarias algunas precauciones para poner el agua en condiciones de potabilidad.

La primera actitud es evitar las aguas inmóviles y utilizar sólo aquellas que fluyen.

Las aguas naturales llevan materias en suspensión, microorganismos y sales disueltas.

Las materias en suspensión se pueden eliminar en su mayoría mediante un filtrado con alguna tela de trama fina (un pañuelo de mano doblado en varias partes, un trozo de algodón sobre un pedazo de gasa, por ejemplo). La ebullición es la manera más sencilla de eliminar bacterias, aunque no la más segura; de todas maneras, cinco minutos de hervor y un rato de estacionamiento o decantación darán al agua una pureza casi siempre aceptable para su ingestión.

Una pastilla de cloro



Un buen mapa de la región, a escala, un par de prismáticos y una brújula son implementos que nos ayudarán a orientarnos.

o un chorrito de la popular agua lavandina (un compuesto del mismo cloro) destruirán con mayor certeza los microorganismos. El efecto del cloro es apreciable a simple vista; si se deja estacionar el recipiente un rato se notará un depósito en el fondo, resultado del proceso químico que tuvo lugar. El sistema tiene la particularidad de transmitir un gusto extraño al agua —que todos habremos probado alguna vez en la pileta de natación— no muy agradable pero, con toda seguridad, mucho más aceptable que la sensación de sed.

Solamente deberá tenerse precaución para evitar los cursos de agua que arrastren desechos industriales que no podrán ser eliminados; un mal muy común de nuestra época. Para ello, nada mejor que el agua de lluvia, prácticamente pura, pues apenas contiene algunas sales disueltas.

FUEGO

Uno de los temas más caros a la tradición campera es el fuego. Sobre él se han escrito páginas y páginas (aquí va otra), que algunas veces tienen más que ver

Los "tratadistas" del fuego hablan de la disposición especial de las ramas, de distintos grososres y de otros detalles técnicos que parecen obvios si uno ha perdido alguna vez un par de mediodías preparando un asado. El único inconveniente serio es la humedad de la madera, que algo de previsión puede evitar; un chorrito de combustible de la lámpara también será efectivo.

Si no se tuvo la previsión de almacenar algo de leña antes de la lluvia, una prolija búsqueda de ramas muertas en los mismos árboles o en el suelo, del lado protegido de la lluvia directa, nos permitirá encontrar elementos apenas húmedos que con algún cuidado puedan arder rápidamente. Unas hojas de periódico también pueden ayudar a dar los primeros pasos hacia un buen fuego, a cuyo calor se pueden ir secando otros leños.

Solamente habrá que tener ciertos cuidados con el fuego: elegir un lugar adecuado para encenderlo, evitar que el viento lleve el humo hacia las carpas y limpiar un amplio radio en el suelo para evitar su propagación, especialmente en zonas de coníferas, cuyas agujas forman una alfombra que puede encenderse sin llama y trasladar el fuego bajo la superficie visible.

Si el viento es mucho, con los mismos leños puede levantarse una protección o hacer el fuego en un agujero cavado en la tierra. Cuando el fogón deba ser apagado, se utilizará siempre agua y se lo hará cuidadosamente para evitar la permanencia de alguna brasa encendida. No deje nunca el fuego solo: mantenerlo bajo control es la mejor forma de evitar tardíos dolores de cabeza.

con la fantasía que con la realidad. Sobre el particular, algunas indicaciones elementales, practicidad, sentido común y mucho cuidado es todo lo que hace falta.

Puestos a la tarea de hacer un fogón, aunque parezca perogrullesco decirlo, lo más difícil es iniciarlo; deberemos contar con algunos medios que nos ayuden en el propósito. El primero de ellos es contar con fósforos que ardan aun en las peores condiciones de humedad; nada mejor entonces que darles un buen baño de parafina, que incluso los protegerá del agua.



CINCO ENIGMAS PARA ARQUEOLOGOS

Una de las construcciones más curiosas —y menos conocidas— de los aborígenes argentinos son las "estrellas de Vinchina",

enigma 1:

LOS GEOGLIFOS DE NAZCA

Hemos dejado atrás el *puerto de Chala*, único lugar a lo largo de toda la *costa del Perú* y del *norte y centro de Chile* donde de vez en cuando suele llover. La *Carretera Panamericana* viborea a lo largo de una cordillera que abruptamente cae al *Pacífico*, y se zambulle una y otra vez en los lechos de valles fértiles y densamente poblados, como es característico en toda la costa pacífica. Estamos viajando en dirección norte. Así pasan el *valle del río*

Acari, del *río Santa Lucía* y —ya algo alejado del mar— el *de Nazca*, cabecera de departamento, de unos 20.000 habitantes, sita a 620 metros sobre el nivel de los océanos y a exactamente 450 kilómetros al sur de *Lima*. El río epónimo atraviesa la ciudad, conservando con sus aguas el verdor de los extensos sembradíos.

El coche trepa para salir del valle y subir a la altiplanicie de color rojizo que se extiende entre montañas y colinas. De aquí hasta *Palpa* hay 46 kilómetros. Pero antes, después de atravesar la llamada *Pampa Colorada*, el camino baja nuevamente a otro valle, el

del *río Ingenio*.

La ruta es recta, como trazada con el tiralíneas, pues no hay el menor obstáculo que hubiese obligado a los ingenieros a sortear accidentes topográficos. Durante un buen trecho el antiguo *Camino Real de los Incas* corre paralelo a la moderna supercarretera.

Nada en especial hay que pudiera tomar de sorpresa al automovilista en esta región tan inhóspita. De repente, mirando hacia un costado desde el vehículo en marcha, parece como si una línea se alejara de la *Panamericana* y hasta trepara, siempre conservando su rectitud perfecta, por las laderas de una

de las montañas vecinas.

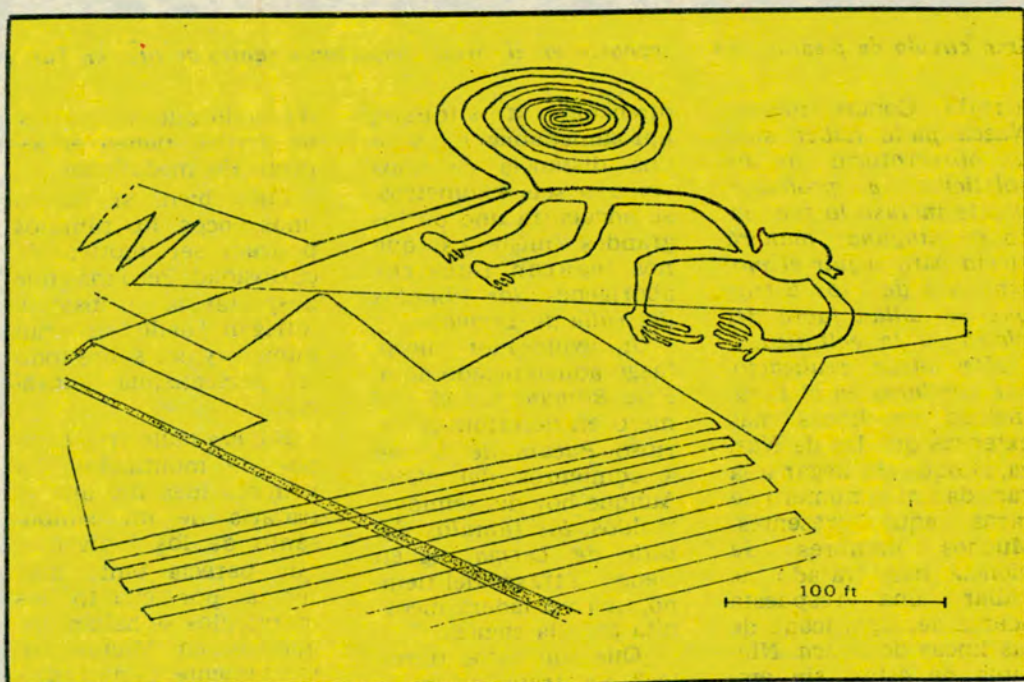
¿Una ilusión óptica, un espejismo? No; de pronto el fenómeno se repite: una fina línea de trazado impecable, corriendo esta vez de manera tal de cortar la ruta en forma oblicua.

Es el célebre misterio de la *Pampa Colorada*, más conocido acaso como "*las líneas de Nazca*": una verdadera *maraña de rectas que atraviesan el desierto durante muchos kilómetros, y además motivos naturalistas o abstractos tales como pájaros, peces, insectos dibujados al parecer por un gigante juguetero que usó la pampa como pizarrón*.

Pero, ¿quién pudo ha-



Son muchos los misterios de sus pretéritos pobladores que aún guarda herméticamente nuestra América. Vestigios inexplicables —por eso mismo han merecido desde interpretaciones simplistas hasta otras altamente sofisticadas o fantásticas— se han hallado en diversas regiones del continente. En la parte sur, particularmente en la región andina, existen varios de esos enclaves mágicos, que aún aguardan a su afortunado descifrador.



de piedras multicolores.

Uno de las figuras de animales que componen el variado álbum de geoglifos de Nazca.

ber sido el presunto gigante? O si no, ¿quién trazó los motivos con tanta destreza pese a su considerable tamaño?

La ciencia moderna los llama "geoglifos": trazos en o sobre la tierra. Los hay en muchas partes del mundo, mostrando generalmente animales o figuras humanas. Mas en ningún otro lugar son tan perfectos los dibujos, ni tan largas, ni tampoco tan extensas las líneas.

La técnica de hacer los geoglifos era relativamente simple. La Pampa Colorada está cubierta de piedras de regular tamaño de coloración rojiza, y debajo de este manto pétreo está la are-

na blanca. Quitando una piedra, aparece una mancha clara, de modo que es posible dibujar con trazos negativos quitando piedras según un plan preconcebido como si se quitaran garbanzos que cubriesen la tabla de una mesa.

Más problemático resulta el hecho de que las líneas son perfectamente rectas, y los animales de un tamaño tal que virtualmente no se los aprecia desde el punto de vista del hombre, que para el caso equivale al de una hormiga. Entonces, ¿cómo hicieron los indios nazca que habitaron esta región para realizar dibujos tan perfectos sin poder apreciar

el progreso de su obra desde una perspectiva que les permitiese contemplarla en forma íntegra y tener una visión de conjunto?

Descubiertas alrededor de 1940 por el arqueólogo norteamericano Paul Kosok, que estaba explorando antiguos sistemas de irrigación artificiales en el Perú y creyó estar aquí en presencia de todo un complejo de canales, las rayas y los motivos fueron relevados posteriormente por María Reiche, una profesora alemana de matemáticas que terminó por dedicar su vida a las célebres líneas. Se han tejido y siguen tejiéndose diversas teorías en torno

de este inmenso pizarrón natural cuajado de dibujos. La idea más fantástica es que se habría tratado de pistas de aterrizaje de visitantes extraterrestres, tal como lo postula Erich von Däniken en su libro y la película titulados "Recuerdos del futuro".

También se creyó estar frente a un gigantesco observatorio astronómico. Examiné esta posibilidad más en detalle, recurriendo a tal fin al planetario de Buenos Aires, y haciendo retroceder el mecanismo al año 1.000 de nuestra era a la vez de correr el punto de observador a 17 grados sur, que es la latitud geográfica de la Pampa Co-



Gran círculo de piedras, con un peñasco en el medio: importante centro de ritos en Tafi del Valle, provincia de Tucumán.

lorada. Concretamente. Nazca pudo haber sido un observatorio de los solsticios, y probablemente incluso lo fue, pero de ninguna manera sirvió para seguir el movimiento de los astros que se hallan fuera del plano de la eclíptica.

Hay otras realizaciones similares en el Perú, incluso con líneas más extensas que las de Nazca, aunque sin llegar a la variedad ni al número de rayas aquí presentes. Muchos hombres de ciencia han tratado de hallar una respuesta acerca del significado de las líneas de Nazca. Ninguna de éstas, sin embargo, es satisfactoria más que a medias. Y quizás sea mejor así, porque de tal suerte los geoglifos de Nazca seguirán conservando por mucho tiempo ese halo de misterio que los ha venido rodeando hasta la fecha.

enigma 2:

LOS TUMULOS DEL VALLE DE LERMA

¿Por qué alejarse tanto para buscar lo misterioso, lo enigmático, si lo tenemos también en nuestro territorio?

Próximo a la boca de la imponente quebrada del Toro, en Salta, está situado Campo Quijano, llamado El Portal de los Andes. Y cerca de allí, en 24 autoclub

dirección este-sudeste, aproximadamente, y a una distancia de unos cinco o seis kilómetros, se encuentra uno de los grandes misterios que nos legaron nuestros aborígenes: los túmulos del valle de Lerma.

Un explorador sueco, luego aquerenciado aquí, Eric Boman, fue el primero en describir el curioso Pucara de Lerma a comienzos del siglo. Aunque hoy día semidestruidos, los túmulos del valle de Lerma siguen siendo, a través del tiempo, una verdadera incógnita para la ciencia.

¿Qué son estos túmulos? Se trata de montículos de tierra, de forma abovedada y rodeados por una o dos hileras de pequeñas piedras,

Vista en detalle de las incisiones en uno de los menhires de El Mollar.



de modo que, vistos desde arriba, tienen el aspecto de medallones.

Pues bien, si fuesen unos pocos, los túmulos podrían ser motivo de curiosidad. Pero más que despertar la curiosidad, intrigan, dado su gran número y por sobre todo su perfectísima alineación.

Boman halló tres campos de montículos. La primera idea fue que se trataría de un campamento de los indígenas, que parecía tanto más lúcida por cuanto los montículos se hallan dispuestos en hileras correctamente ordenadas como si se tratara de sepulturas en un cementerio contemporáneo. Pero varios sondeos demostraron que debajo de los túmulos no había absolutamente nada más que la tierra natural. También surgió la idea de una plantación de yucas, teoría que sin embargo es aún menos aceptable que aquélla.

Los tres grupos de túmulos comprenden la cantidad de 169 el más pequeño, 480 el segundo y 1.400 el tercero, lo que arroja un total de 2.049. A todo esto la orientación de las hileras obedece con notable precisión a las líneas nort-sur y este-oeste, agrandando de esta manera aún más el misterio acerca de quién pudo haber

realizado los montículos, cuándo y, por sobre todo, por o para qué. Quedan abiertas las puertas a la especulación.

enigma 3:

LOS MENHIRES DE TAFI, TUCUMAN

Fue a fines del siglo pasado cuando Juan Bautista Ambrosetti, el padre de la arqueología argentina hizo la primera descripción de las piedras paradas de Tafi, en la provincia de Tucumán. Alrededor de 1910 el investigador Carlos Bruch confeccionó un informe ilustrado más detallado sobre los monolitos, que en rigor se hallan emplazados en el poblado de El Mollar, en el extremo sudeste del alto valle de Tafi.

Los menhires son elementos rituales, comparables para el caso con los totems norteamericanos, de frecuente recurrencia en Europa septentrional.

También los hay en diversas partes del noroeste argentino, en particular en algunas regiones de la Puna. Pero en ningún sitio hay tantos, ni tan primorosamente labrados como en Tafi. Algunos son lisos, pero otros están grabados con diferentes motivos, como confirmación de que se trataba de elementos

de índole propiciatoria o ritual. Acaso los diferentes *menhires* fueron acarreados por distintas tribus que celebraban en Tafi sus fiestas celtas. Hay diversos indicios que permiten colegir que Tafi era algo así como un valle sagrado, y a esta inferencia responden los *menhires* con perfecta lógica: los aborígenes se congregaban allí —asiduamente o esporádicamente— para celebrar los acontecimientos que les resultaban de alguna manera importantes.

Casi todas las piedras son trabajadas. Los motivos grabados son a veces abstractos, aunque otras dejan entrever la forma estilizada de una persona o un animal, en particular felinos como el puma. De su emplazamiento original en El Rincón fueron trasladados en su mayoría a la plazoleta de El Mollar, donde actualmente se encuentran.

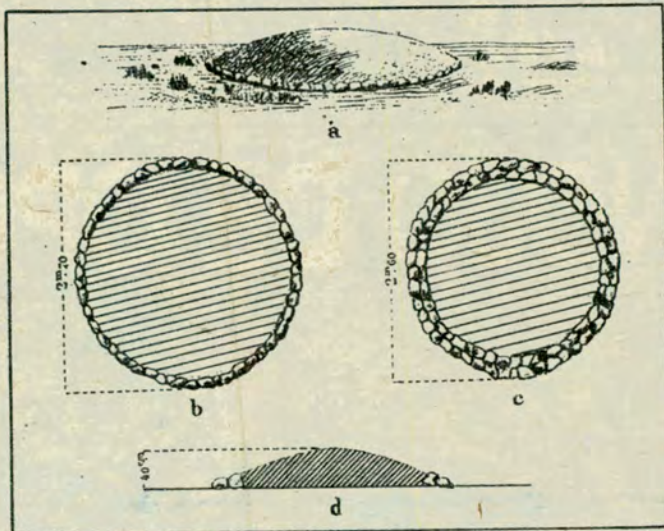
enigma 4:

LOS GRANDES CIRCULOS

Pero las piedras paradas no son el único enigma del alto valle de Tafi. Subiendo rumbo al *Infiernillo* el viajero podrá observar en las laderas de suave declive, grandes círculos de piedra.

Algunos de estos círculos están a su vez rodeados por otros, más chicos. Se trata de viviendas donde el círculo mayor constituye el patio común, y los menores, las *tunaciones* de las habitaciones anexas.

Pero hay otros círculos de diámetro considera-



Aspecto de los famosos tumbos del valle de Lerma, próximo a Campo Quijano, según relevamiento de E. Boman.

ble, con una piedra o peñasco enorme en su centro. En este caso no se trata de fundaciones de casas circulares, ni patios, sino de recintos para fines de culto. Existen numerosos círculos en todo el valle de Tafi, y sólo hace falta un ojo atento para descubrirlos.

Al igual que en el caso de los *menhires*, tan frecuentes en Europa, tampoco los *circulos sagrados* son un fenómeno circunscripto a Tafi. En el Viejo Mundo existen innumerables formaciones pétreas artificiales, similares a los círculos de Tafi, realizadas por lo común con piedras de diferente conformación, pero a veces aun con troncos de madera. *Stonehenge* es acaso el ejemplo más destacado, lo mismo que *Carnac*. Pero mientras *Stonehenge* fue un observatorio astronómico primitivo aunque preciso, *Carnac* servía simplemente como centro ceremonial, finalidad que muy probablemente cumplían asimismo los

grandes círculos y *menhires* de Tafi.

Es por tanto dable suponer que dentro o alrededor de estos círculos se reunían los aborígenes que habían convertido el valle de Tafi en lugar sacrosanto, celebrando allí acontecimientos de la más diversa índole, desde ritos de propiciación o de iniciación hasta rendir culto a los muertos. Pero por el carácter de estas realizaciones, sólo es posible hacer deducciones sin poder llegar a afirmar nada concreto por falta de pruebas. Simplemente hay indicios que permiten pensar que Tafi ha sido, al comienzo de la era cristiana, un importante centro celtico para ciertas parcialidades de indígenas del noroeste argentino.

enigma 5:

LAS ESTRELLAS DE VINCHINA

Menos conocidas que

los tumbos de Lerma y los *menhires* y círculos de Tafi, son las así llamadas *estrellas* de la quebrada de la Troya.

Descubiertas en fecha relativamente reciente, estas formaciones artificiales se hallan próximas a la localidad de *Vinchina*, en La Rioja, a mano izquierda de la ruta.

En total existieron por lo menos seis de estas *estrellas*; acaso más.

Lo particular de las *estrellas* de *Vinchina* es la disposición de las piedras de tres colores naturales diferentes —blancas, rojas y azul-verdes— para formar motivos geométricos.

Todas estas construcciones no hacen más que confirmar lo intensa que era la vida espiritual de los habitantes primitivos de nuestro territorio, que aparte de estas realizaciones queda igualmente testimoniada a través de las *manos pintadas* de la Patagonia y numerosos otros motivos de índole netamente propiciatoria que se encuentran pintados o grabados en piedra o aplicados a la cerámica.

Pero así como es cierto lo antedicho, es seguro también —a juicio del autor— que no ha existido ninguna influencia extraterrestre en este sentido. Fueron los propios aborígenes americanos y sus fuertes sentimientos religiosos los únicos responsables de estas y otras expresiones espirituales que hoy nos deslumbran por su singularidad, su belleza o aun por el esfuerzo que implicó ejecutarlas.

por FEDERICO B. KIRBUS

* Caja fibra de vidrio 2 tramos con porta real, manoplas de corcho; emp. de hilo matizado (Japan); garantía; real frontal con 2 posiciones; sistema de recuperación automática; nylon; línea; caja; rotores; anzuelos; etc.....

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

* Equipo de lanzar caña coligüe dos tramos, garantía, accesorios ídem anterior

* Equipo de limpieza de armas, licencia Ohio (USA), fracc. Argentina, líquido desincrustante, lubricante líquido para mecanismos y partes móviles, crema anticorrosiva sólida anhidra, baqueta 3 tramos metálica a rosca c/empuñadura madera, cepillos cambiables, cerda, cerda y bronce, acero, paños, todo calibre.....

PEZCALANDIA: PIEDRAS 328 • 1070 CAPITAL FEDERAL

\$1990.-
\$1890.-
\$990.-

ENVIOS AL INTERIOR

AHORRE EL 15% DE NAFTA CON FEC

ENCENDIDO ELECTRONICO TRANSISTORIZADO


- Prolonga la vida útil de su motor • Aumenta la duración de bujías y platinos • Fukuda mayor potencia y más pique • Un andar sereno

FUKUYA ELECTRONIC S.A.C.I.
Epuén 515 - Capital - Tel. 812-4917

DISTRIBUIDORES ROWA S.R.L. - Av. Forest 629 - Capital - Tel. 55-3673
R. LJENDO - Av. San Martín 1895 - Rosario - Tel. 811977
R. GUTIERREZ - Martínez de Rosa 1934 - Mendoza - Tel. 217500
PAROLI S.R.L. - Av. Rawson 2 - San Juan - Tel. 29227

VACACIONES DE INVIERNO

UN MANOJO DE OPCIONES



El lago del dique, en Tandil, un paraje de serena belleza.

Las vacaciones invernales de los estudiantes suelen dar un pretexto inobjetable para que todos, grandes y chicos, planeen una pausa turística que hará más llevadera la espera del verano, la estación

por excelencia para las excursiones. Aquí brindamos a nuestros lectores tres opciones para un gratificante cambio de ambiente, en contacto con las bellezas naturales que atesora nuestra Argentina.

Las cataratas del Iguazú en toda su magnificencia destacan la espuma alba de sus saltos en el verde del follaje.





*El lago San Roque:
una gema
azul en el pórtico
del valle
de Punilla.*



ALOJAMIENTOS DEL ACA

En los recorridos propuestos se encuentran varios hoteles y moteles del Automóvil Club Argentino. En Corrientes hay dos, uno en la ciudad de Santo Tomé y otro en Yapeyú. En Misiones existen en las siguientes localidades: Eldorado, Apóstoles, San Javier, San Ignacio y Montecarlo.

En Córdoba, según se indica en la nota, hay un extenso campamento, a orillas del lago San Roque, en Villa Carlos Paz.

Por otra parte, en la costa atlántica, varios campamentos integran los servicios de la Entidad, y la mayor parte de ellos se hallan abiertos casi todo el año.

Los interesados pueden recabar informes acerca de estos lugares de alojamiento y de camping en la División Hoteles y Moteles y en la Oficina de Recreos y Campamentos, respectivamente, en la Sede Central del ACA, o en otras dependencias del país.

AL proyectar esta nota, la idea central fue la de proponer recorridos que no se extendiesen más allá de los 1.000 kilómetros, teniendo en cuenta el precio de los combustibles y de otros "insumos" paralelos; aparte de la anunciada reducción del período de vacaciones de invierno 1976. Pero al discutir los itinerarios frente al mapa, la Redacción estimó que no podía dejar de darse la excursión a las cataratas del Iguazú, por cuanto ésta es la época más apropiada. Claro que así nos excederíamos en algunos centenares de kilómetros del plan original; pero el objetivo lo justificaba.

Por los motivos apuntados y por razones climáticas, debimos posponer nuestros deseos de incluir en los recorridos otros sectores del país, como, por ejemplo, las provincias cuyanas, la Patagonia o el Noroeste (aunque también sea ésta la mejor época para visitar Tucumán, Salta, Santiago del Estero, Jujuy, Catamarca o La Rioja).

Aclarado este punto —no se trata de exclusiones caprichosas—, diremos que, para quienes se inclinan por itinerarios más cortos, damos dos opciones excelentes: las serranías de Córdoba —siempre de temporada, y esto no es meramente una frase— y el circuito Mar y Sierras, en la provin-

cia de Buenos Aires (obviamente, el trayecto más breve).

Tanto aquellos que elijan una de estas opciones como quienes prolonguen los recorridos —trazando planes propios—, no tienen más que solicitar las hojas de ruta correspondientes en nuestra Entidad o adquirir las cartas turísticas, en las cuales, además de mapas detallados, se incluyen otros datos de interés para el viajero. Por supuesto que en todos los caminos, unos y otros habrán de encontrar invaluable apoyo logístico y humano en las dependencias del ACA.

EL ESPLENDOR DEL TROPICO

Para nosotros, un viaje ideal es emprender en esta época de irnos es ir en busca del cálido norte. Como meta, fijamos una de las maravillas naturales del planeta: las cataratas del Iguazú. Para aprovechar el viaje al máximo, aconsejamos la ida por Entre Ríos, bordeando el río Uruguay, y el regreso por Santa Fe. Excepto algunos tramos en el sur de Entre Ríos —enripiados—, el camino está casi todo asfaltado y en buenas condiciones.

Nuestro periplo comienza en Zárate. Allí cruzamos en balsa el Paraná de Las Palmas y seguimos hasta el Paraná Guazú, que volve-



En Cosquín no son excepcionales los paisajes nevados como el que ilustra la foto, que pareciera propio de otras latitudes o de la alta montaña.

mos a salvar en balsa (este tramo corre paralelo a las obras del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo, en ejecución). La primera ciudad importante que encontramos en el sur entrerriano es Gualeguaychú, sobre la ruta nacional 14. Luego sigue Concepción del Uruguay, la del histórico Colegio Nacional fundado por Urquiza. Desviándonos 35 kilómetros por 28 autoclub

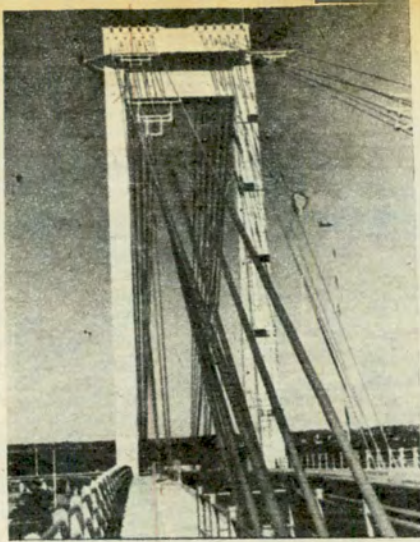
dremos visitar la famosa residencia San José, del mismo caudillo entrerriano, que murió asesinado en ella. Siguiendo hacia el norte, nos encontramos después con Colón, cuyo puente internacional, construido recientemente, nos permitirá visitar la población uruguaya de Paysandú. En nuestro recorrido por la ruta 14, camino a Concordia, hallaremos una maravilla

natural: los célebres palmares de Colón, que en realidad están situados a la altura de Ubajay. En Concordia, no dejaremos de visitar las obras del extraordinario complejo hidroeléctrico de Salto Grande.

Como los caminos hacia el norte carecen en largos tramos de pavimento, preferimos cruzar la provincia por la ruta 18 (asfaltada) hasta la capital, Paraná. Allí podremos hacer una escapada para conocer el túnel subfluvial, o dejarlo para el regreso. Desde Paraná retomamos el rumbo al norte por la 126 hasta el límite correntino, donde se prolonga en la provincial 27. Poco antes de Saladas éste empalma con la ruta nacional 12, que bordea el Alto Paraná. En el trayecto encontraremos ciudades dignas de una visita, por breve que fuere: La Paz en Entre Ríos, y una vez en Corrientes: Esquina, Goya, Bella Vista, Saladas, Empedrado y la capital provincial, desde la cual se puede cruzar a Resistencia (Chaco) sobre el magnífico puente carretero General Manuel Belgrano. Siempre por la ruta 12 encontra-



Desde el parque
Urquiza,
en Paraná, se tiene
una vista
inolvidable del río
homónimo.



Vista de uno de los pilares centrales
del notable puente Corrientes-Chaco.



Un arroyo, un niño, una caña. La
escena fue captada en C. del Monte.



mos Paso de la Patria (afamada por la pesca del dorado), San Cosme, Itatí (con el célebre santuario de la Virgen), Ituzaingó, el acceso a Yaciretá-Apipé y —apenas entremos en territorio misionero— Posadas. Próximos hitos: Santa Ana, San Ignacio (no deje de visitar las ruinas de las reducciones jesuíticas y la casa en que vivió el escritor Horacio Quiroga), Puerto Rico, Montecarlo, Eldorado, Wanda y, por fin, Cataratas, meta de nuestros desvelos. El regreso puede hacerse hasta Paraná, allí atravesar el túnel subfluvial y tomar la ruta 11 hasta Rosario, donde empalma con la 9, totalmente sobre asfalto y sin cruces de balsas ni otros impedimentos (es que siempre volvemos con más prisa). Por supuesto sería imposible dar en una nota tan breve un relato detallado de tan extenso recorrido. Podemos asegurar, eso sí, que vale la pena. Como en Cataratas hay un solo hotel, conviene informar que en Puerto Iguazú, a pocos kilómetros, hay varios establecimientos de ese tipo. Quienes prefieran acampar junto a las cataratas, podrán ha-

**Asegure su carga
de todo el mes
VALES DE NAFTA
del ACA**

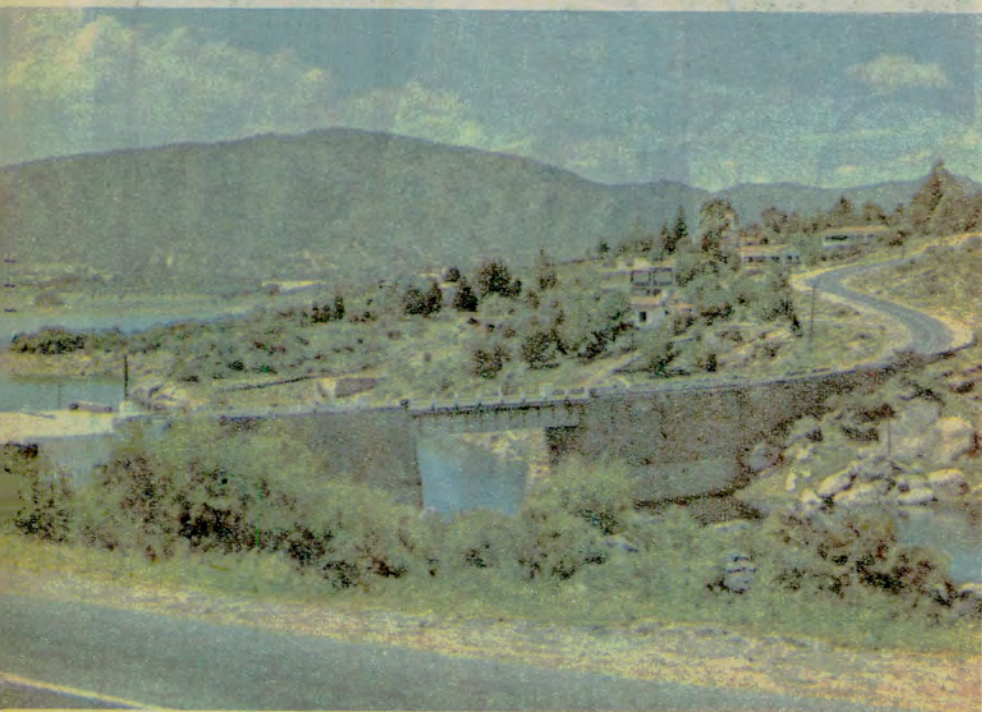
**ADQUIERALOS EN LAS ESTACIONES DE
CAPITAL FEDERAL, GRAN BUENOS
AIRES Y EN LAS FILIALES DE TODO
EL PAIS. PAGUE EN EFECTIVO.**

PUBLICIDAD ACA

C 888



El brigadier M. Rodríguez, el fundador, proyecta su efígie tutelar sobre Tandil.



El puente Negro, un paraje de bucólico encanto próximo a Villa Carlos Paz.

cerlo en predios destinados especialmente a ese fin por Parques Nacionales.

MAR Y SIERRAS

Sin salir de la provincia de Buenos Aires puede trazarse un atractivo circuito que comprenda las

suaves serranías pampeanas y el proceloso Atlántico.

Como punto inicial, tomaremos Azul, que se halla a 302 kilómetros de la Capital Federal, por la ruta nacional 3. Esta ciudad tiene un afamado museo etnográfico y archivo histórico y cuenta con un precioso balneario sobre el arro-

yo epónimo, un paseo gratificante aunque en esta época no podamos darnos un chapuzón. El parque Municipal cuenta con lagos, puentes, patio andaluz y fuentes.

A pocos kilómetros de Azul se encuentra Olavarría, con las famosas sierras y establecimientos que explotan sus canteras. Visitado el parque Guerrero podemos reanudar la marcha, por la ruta nacional 226, hacia Tandil, la ciudad serrana que cuenta con una excelente infraestructura turística. Aquí sí podremos emprender diversos paseos a las sierras, en automóvil o a pie (para mejor oxigenarnos). En AUTOCLUB N° 82, el lector encontrará amplia información acerca de la ciudad y sus alrededores.

Tandil se presta para pasar varios días recorriendo la región. Luego reanudaremos la marcha por la ruta 226. En ese camino, uno de los más hermosos de la provincia por la naturaleza circundante, se encuentra la ciudad de Balcarce, cuna de Juan Manuel Fangio, nuestro quintuple campeón mundial de automovilismo. En la sierra La Barrosa, próximo a la ciudad, está el autódromo construido en homenaje al "campionísimo". Una tentación para el automovilista. ¿Quién se resistirá a darse una vueltita al circuito? Nos parece bien, pero hágalo con cuidado y sin prisa el panorama lo merece.

Reanudado el viaje hacia Mar del Plata, en el camino pasaremos por dos lugares que deben ser conocidos: laguna La Brava (en la que se planea erigir una ingeniosa central hidroeléctrica) y laguna de los Padres (afamada por sus pejerreyes). Esta última cuenta con botes en alquiler y si usted es aficionado podrá tentar la captura de los flecha de plata.

El último tramo de la 226 nos deposita, al fin, frente al majestuoso Atlántico. En Mar del Plata, después de un típico almuerzo en la Banquina, las opciones son infinitas. Si llevó equipo de pesca de mar, escolleras y muelles serán buen apostadero para intentar unos lances. Como estamos muy cerca de Miramar y el camino bor-

casas

rodantes

LA SUPERLIVIANA

FRANJA AZUL

Amdariega

KITS
ESTRUCTURAS
ACCESORIOS
REPUESTOS

FABRICA: SUIPACHA 328 • TURDERA • 294-1648

VENTA: AV. MAIPU 765 • VICENTE LOPEZ

dea en gran parte el mar, vale la pena cubrir el trayecto. De regreso en la Ciudad Feliz, además de cines, teatros, casino y otras diversiones, tendremos la posibilidad de pasar unas horas con los chicos en el parque Camet, y hacer algunas excursiones; por ejemplo a La Copelina, en la que está la fuente de agua mineral, o a Chapadmalal.

Apenas unos kilómetros por la ruta 11 (asfaltada en ese tramo), nos llevarán a Mar Chiquita, la única albufera (laguna formada por el mar) de nuestro litoral atlántico. En la primitiva boca de comunicación con el mar, las posibilidades de pesca son notables. Allí, afamados pescadores marplatenses como Héctor Antonsich, Mario Berg, Osvaldo Amoroso, obtienen hermosos ejemplares de lenguado, pez de exquisito sabor. No son raras las capturas de tiburones de tamaño pequeño, y en el interior de la albufera señorea el pejerrey.

Quienes no le temen a los caminos de tierra y aman lo suficiente la naturaleza, pueden encarar el regreso a Buenos Aires por la ruta 11 (llamada de la costa), que pasa junto a los accesos de los balnearios de la Atlántida Argentina, y luego continúa bordeando la bahía de Samborombón (reserva faunística), en cuyos alrededores aún es posible contemplar aves que el hombre obligó a emigrar de otras regiones. Como está prohibido cazar en esa franja costera, abundan los animales silvestres (alguna vez cruzó el camino, a pocos metros de nosotros, un hermoso gato montés, de elástico andar). Veremos desembocar en el mar a los ríos Salado y Samborombón y gozaremos del paisaje bucólico casi hasta la misma ciudad de La Plata. Si nos queda tiempo (y ganas), la capital provincial y sus alrededores merecen que nos pasemos una jornada para recorrerlos morosamente. Varios Museos, entre ellos el de Ciencias Naturales, deberían ser visitados por nuestros niños. En las cercanías, el fuerte de Barragán, el parque Pereyra Iraola, Punta Lara y el País de los Niños pueden ser agradable pretexto para breves excursiones. Después... después el retorno a la selva de cemento armado. Consolémonos con Gracián: lo bueno, si breve, dos veces bueno.

LAGOS Y SIERRAS

A poco más de 700 kilómetros de la metrópoli, Córdoba ofrece, junto a un paisaje ideal en cualquier época del año, una infraes-

tructura turística de excepción.

Elegimos para esta temporada invernal el valle de Punilla, en la sierra Chica, que se inicia en Villa Carlos Paz, junto al lago San Roque, y se prolonga hasta Capilla del Monte. Ostenta, a modo de gemas, una serie de hermosas poblaciones —aparte de las dos nombradas— que tienen todo lo que el turista quiera pedir en materia de hoteles, comercios diversos, locales de diversión. Por otra parte, desde cualquiera de esas ciudades se pueden emprender excursiones a las hermosas sierras próximas.

Desde Córdoba se accede a Villa Carlos Paz, puerta de entrada al valle de Punilla, por la ruta nacional 20. Este camino enlaza el Litoral (Santa Fe) con Cuyo (San Juan). A 15 kilómetros del lago se halla Tanti, enclavada en plena serranía. Pero si deseamos internarnos en el valle de Punilla, deberemos tomar la ruta nacional 38, en dirección al norte. Bialest Massé, Cosquín (con su cerro Pan de Azúcar), Molinari, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, Cruz Chica, Cruz Grande, Los Cocos, jalonan el trayecto hasta Capilla



SEGUROS DE AUTOMOTORES

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

TOME NOTA

ACTUALIZAMOS SU SEGURO

Para ello, desde el **1° de abril** del corriente año se ha dispuesto una nueva y necesaria actualización de los valores asegurados para los vehículos amparados en las Pólizas nros. 1 y 2.

Los asegurados, para quedar incluidos en esta actualización, deberán haber abonado la diferencia de primas correspondiente a la ampliación de capitales vigentes desde el 1.12.75.

Asimismo se comunica a los titulares que, para su comodidad, no deberán efectuar ningún trámite. Oportunamente se les hará conocer el nuevo capital y la forma y fechas de pago por la diferencia de primas.

IMPORTANTE

Los titulares de seguros financiados deberán seguir cancelando las cuotas bimestrales en los plazos previstos, ya que estas no están incluidas en el importe correspondiente a la actualización de capital

**VERIFIQUE EL VENCIMIENTO DE SU SEGURO
PAGUE EN TERMINO**



Parque Manuel Belgrano, en Rosario: el discreto encanto del estilo colonial.



El palmar entrerriano: un enclave tropical.

del Monte. Pocos kilómetros más al norte hay otro lago formado por un embalse hidroeléctrico: Cruz del Eje.

Cualquiera de esos puntos puede ser elegido como base de nuestras vacaciones invernales. Recordemos, para los que deseen hacer vida al aire libre, que el Automóvil Club Argentino tiene un campamento de 33 hectáreas, a orillas del San Roque. Los paseos son casi infinitos. Desde cada población del valle de Punilla parten caminos que se internan en las serranías, bajo el generoso sol cordobés, cruzando parajes de belleza campestre, en los que serpentean arroyos cantarinos.

Indicaremos someramente algunos de esos recorridos aromados por la refrescante piperina y otras hierbas salutíferas. Desde Villa Carlos Paz, siguiendo por la ruta 20 —según dijimos— se llega a Tanti. Desde aquí podemos emprender una excursión por parajes agrestes, sobre las cumbres, tomando el camino consolidado a Cosquín, que pasa por la Cueva de los Pajaritos, formaciones rocosas en las que los vencejos de garganta blanca (*Streptoprocne zcanaris*) acostumbran guarecerse y nidificar. Al atardecer, particularmente, cuando los alados habitantes de la Cueva (por cuyo fondo pétreo corre el arroyo Malin, que un trecho más adelante brota a la luz del sol) retornan a descansar, el bullicio de sus tri-

nos y aleteos es indescriptible.

Desde Cosquín, un camino de cornisa lleva a la cumbre del Pan de Azúcar (un cerro que se eleva 1.260 metros). Si aún tenemos deseos de continuar por sierras abruptas, saldremos a Unquillo, en el lado oriental de la sierra Chica. Desde allí, por asfalto, nos dirigimos a Río Ceballos (zona turística por excelencia) y emprendemos el cruce de la sierra, de regreso, hasta La Falda, por el camino del Cuadrado, también de cornisa. Desde esas alturas se dominan espléndidos panoramas, con las ciudades del valle de Punilla tendidas como villosos soleados al pie de las sierras.

Otra excursión que no debe dejar de hacerse parte de las proximidades de La Cumbre. Se toma la ruta 156, consolidada, que se interna en la sierra. A pocos kilómetros se halla la famosa estancia El Rosario, en la que puede adquirirse dulces diversos y otros productos regionales. El camino pasa por Tiu Mayu y por las Tres Cascadas, un rincón muy visitado por los turistas veraniegos. Según los datos que poseemos, en las aguas del río lugareño hay truchas. Nosotros confesamos que hemos visto algunas, pero muy pequeñas. Según los paisanos, para tentar su captura hay que emprender largas caminatas entre abruptos peñascos y desfiladeros, buscando lugares alejados de toda habitación humana. Pasadas las



Ni la selva misionera logró derribar por completo los restos de las construcciones erigidas por los jesuitas.

Tres Cascadas, el camino va descendiendo hasta Ascochinga. Aquí nos desviaremos a la izquierda, por el camino que lleva a Santa Catalina, donde se conservan restos de la más importante estancia jesuítica de Córdoba, particularmente el templo, de estilo colonial. Según la tradición, en Santa Ca-



**EL SEGURO PROTEGE
SUS INTERESES**
AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS



varios grados al sur de Capricornio.

lleva por un llano arenoso hasta el borde mismo del lago, que rodea en un buen trecho. El regreso puede hacerse por la ciudad de Cruz del Eje (desde el dique hay camino asfaltado), en la cual se retoma la ruta nacional 38.

Las posibilidades de excursiones por las sierras son innumerables. Basta tomar el buen mapa de la zona que ha publicado el ACA para poder apreciarlo. Inclusive, podremos trazar nuestros propios recorridos. Guiando con prudencia, en esos lugares no hallaremos otros riesgos.

Para los que desean emociones

más fuertes, la ruta 20, que pasa por Tanti, como hemos dicho, les permitirá acceder a Los Gigantes, en plena sierra Grande. Desde Tanti hasta Tanninga hay casi 100 kilómetros de ruta de montaña, con tramos de cornisa. Si nos parece exagerado, podemos llegar a Los Gigantes y desde allí emprender el regreso, después de alguna incursión pedestre por la elevada sierra en la que se practica montañismo. Hay senderos que llevan hasta Los Paredones, que realmente impresiona por su solitaria magnificencia.

MANUEL DIAZ GUERRA

talina vivieron los padres Lozano y Guevara, eminentes historiadores. Desde Santa Catalina, tomando por Colonia Hogar y San Pellegrino, llegaremos a la ruta provincial 14 (también consolidada), giramos a la izquierda y estamos en camino a Ongamira, un paradero arqueológico, compuesto por grandes formaciones de arenisca roja, que fue habitado por el hombre precerámico. El cerro Calchaquín, 1.575 metros, señorea en este paraje que impresiona, en algunos tramos, como si fuese de alta montaña. Por fin, cruzada la sierra Chica de este a oeste, estamos de vuelta en la ruta 38 (eje del valle de Punilla), próximo a Charbonier y algo más al norte de Capilla del Monte, que se extiende al pie del Uritorco, el pico más elevado de la sierra Chica (1.950 metros). La ruta 38, de trazado veloz a partir de Capilla del Monte, lleva hasta Cruz del Eje, una antigua ciudad que se extiende en las proximidades del embalse homónimo, en el extremo norte de la sierra Grande, y sede de la Fiesta Nacional del Olivo. El dique de Cruz del Eje es uno de los más largos del país. Su presa, de hormigón armado, tiene 3.080 metros de extensión y 37 de alto, y el embalse —en el que abundan los pejerreyes— abarca 1.327 hectáreas de superficie, que conforman un lago de majestuosa belleza. Es realmente una obra (data de 1943) que debe visitarse y que, seguramente, impactará a los niños.

También puede llegarse hasta el embalse de Cruz del Eje en el curso de otra excursión a través de la sierra de Cuniputo, partiendo de Capilla del Monte, pero dejando la ruta 38 para internarnos en un hermoso camino consolidado que conduce a San Marcos Sierra, un pueblecito aislado al pie de la serranía. Hecha una pausa en esta población, el camino nos

CHEQUE DE VIAJERO ACA



EXCLUSIVO PARA SOCIOS POR CONVENIO CON EL
BANCO DE LA NACION ARGENTINA

ESTE NUEVO SERVICIO HA SIDO CREADO PARA EVITAR
LOS RIESGOS DEL TRASLADO DE DINERO EN VIAJES

Los cheques pueden ser adquiridos por los socios en las siguientes dependencias del A.C.A.

CAPITAL FEDERAL: Estación de Servicio Central y Casa Central (Planta baja y 3er. piso Caja). Bgrracas, Belgrano, Caballito, Flores, Gran Central Palermo, Once, Villa Devoto. GRAN BUENOS AIRES: Avellaneda, Bánfield, Ollivos. PROVINCIA DE BUENOS AIRES: Bahía Blanca, Centro Servicial La Plata, La Plata, Mar del Plata, Tandil, Tres Arroyos; INTERIOR: Catamarca, Comodoro Rivadavia (Ch.), Concordia (ER), Córdoba, Corrientes, La Rioja, Mendoza, Neuquén, Paraná (ER), Posadas (Ms.), Paso de los Libres (Ctes.), Resistencia (Ch.), Río Cuarto (Cba.), Ing. Pinasco-Rosario (SF.), Rosario (SF.), Salta, San Carlos de Beriloche (RN), San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa (LP.), Santiago del Estero, Villa María (Cba.).

SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO
EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN CASA CENTRAL Y SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

ESTOS VALORES NO SON CANJEABLES EN EL EXTERIOR

Con los primeros fríos se repite un fenómeno ecológico anual: irrumpen en el Plata los pejerreyes y remontan sus afluentes ocupando el hábitat recién desalojado por las especies de verano. También en lagunas y otros ambientes cerrados se torna mayor la actividad de los codiciados "Flecha de Plata".



El pescador obtiene su premio.

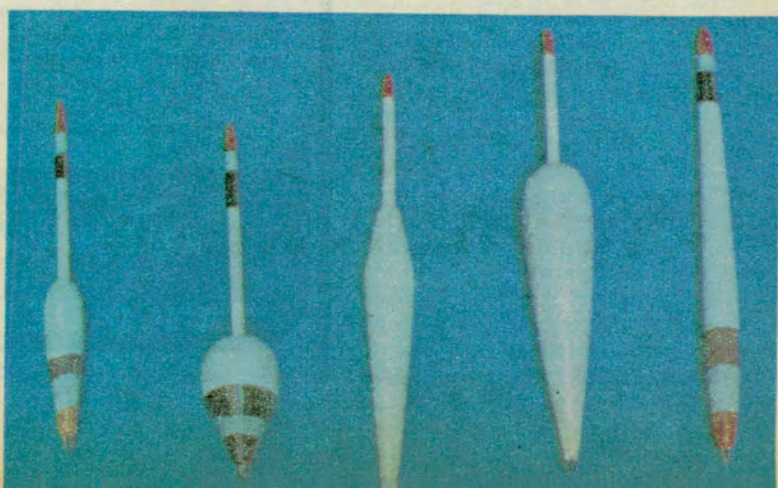
GRAN parte del otoño y todo el invierno pertenece, en cuanto a pesca deportiva se refiere, al pejerrey, pez del orden de los *atherinidos* que cubre una extensa zona del territorio en sus variedades marinas y de agua dulce, muy relacionadas entre sí, al extremo de estar muchas veces representadas en ambos ambientes o de haberse producido variaciones morfológicas por adaptación, de una misma familia.



PESCA DE TEMPORADA

LA HORA

Boyas "cordobesas" utilizadas en las líneas del tipo "paternóster".



An.

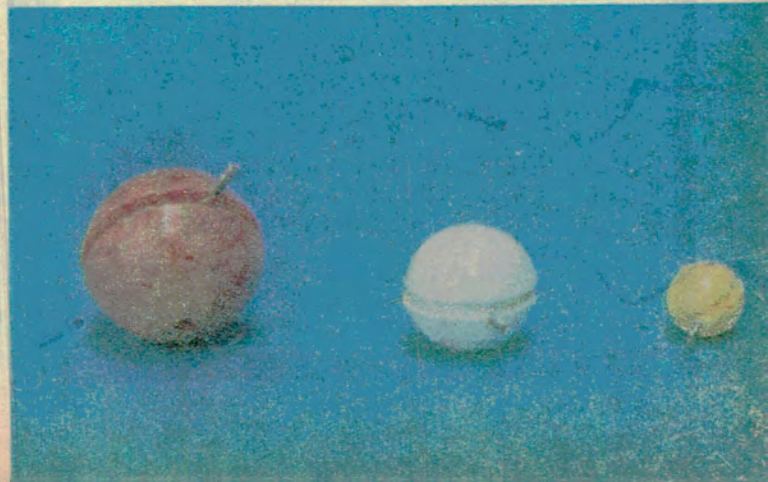
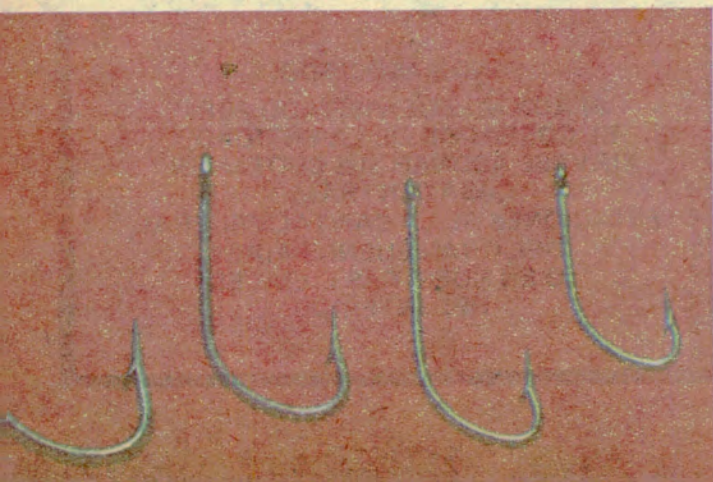


DEL PEJERREY



los ideales para esta pesca: Lion d'or, serie 1210, Nº 3, 5, 7 y 9.

Boyas yo-yo: permiten alargar o acortar brazoladas en el acto.



En lagos y diques

En casi todos esos embalses la pesca del pejerrey se realiza en la misma forma: desde embarcaciones que se sitúan en distintos lugares del espejo acuático y van probando fortuna hasta encontrar los cardúmenes, que se desplazan constantemente en busca de alimento. El equipo consta de una caña no muy larga, bastante rígida, con un reel frontal o rotativo, indistintamente, equipada con nailon 30 y una plomada que puede llegar a pesar 30 gramos. Hay quienes emplean una boya —llamada "cordobesa"— por la cual se desliza con holgura el nailon de la línea hasta tropezar con un tope de goma muy delgado, que no dificulta el enrollado del nailon.

La profundidad se establece de acuerdo con la época y los pejerreyes se pescan, así, tanto a dos metros como a quince. En el embalse de Río Tercero (Córdoba) y en varios diques de San Luis, especialmente en La Florida, existen pontones que son verdaderas casitas flotantes, en los cuales los aficionados pasan hasta tres días de pesca, fondeándolas en medio del lago.

En la costa atlántica

La pesca de pejerreyes en toda la costa atlántica se realiza mediante equipos livianos, que pueden emplearse tanto en las escolleras como en las playas y que consisten en cañas de distinto espesor y largo, ya sea que se las emplee para una u otra finalidad. Las cañas de escollera generalmente llegan a medir hasta cinco metros. Actualmente son, casi todas, de fibras de vidrio, huecas. Están dotadas de un reel frontal muy liviano, cargado con nailon número 20 ó 30, y se equipan con líneas del tipo de las paternóster, que se usan con o sin boya. El pescador lanza la línea (puede ser de cuatro o cinco anzuelos), que lleva en su extremo una plomada muy liviana, y la mantiene a una profundidad no mayor de 1,50 metros de la superficie, con los anzuelos encarnados con trocitos de camarón, de almeja o del mismo pejerrey. Si está equipada con una boya, ésta deberá ser de forma alargada y pintada con vivos colores, siendo el rojo brillante el más común. En todos los casos el pique es una sumida violenta de esa boya.

Para la pesca de playa se usa una caña más corta y rígida.

El pejerrey que más aceptación tiene en nuestro medio deportivo es el que se pesca en las lagunas de la llanura bonaerense y en todo el amplio panorama que ofrece la cuenca parano-platense, tanto en los ríos Paraná y Uruguay como en el río de la Plata. Para mejor exposición de las características de la pesca en ambos ambientes haremos una subdivisión con ellas.

EL PEJERREY DE LAGUNA

Se trata de un pez adaptado a ambientes cerrados, en los cuales permanece durante todo el año y cuya actividad decrece notablemente en las épocas de mayor temperatura. Las lagunas bonaerenses (entre las cuales elegimos como ejemplo práctico la de Chascomús, por ser la más conocida y por ofrecer, además, tales posibilidades de desarrollo de la especie que está considerada como la más apropiada), son generalmente depresiones en las que se junta el excedente de los aportes pluviales por medio de distintos arroyos,



SERVICIO DE PREVISION
PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

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 ÚLTIMO COMPROBANTE DE CANCELACION DE PRIMAS.

PUBLICIDAD ACA



CUOTAS SOCIALES

SEÑOR ASOCIADO:

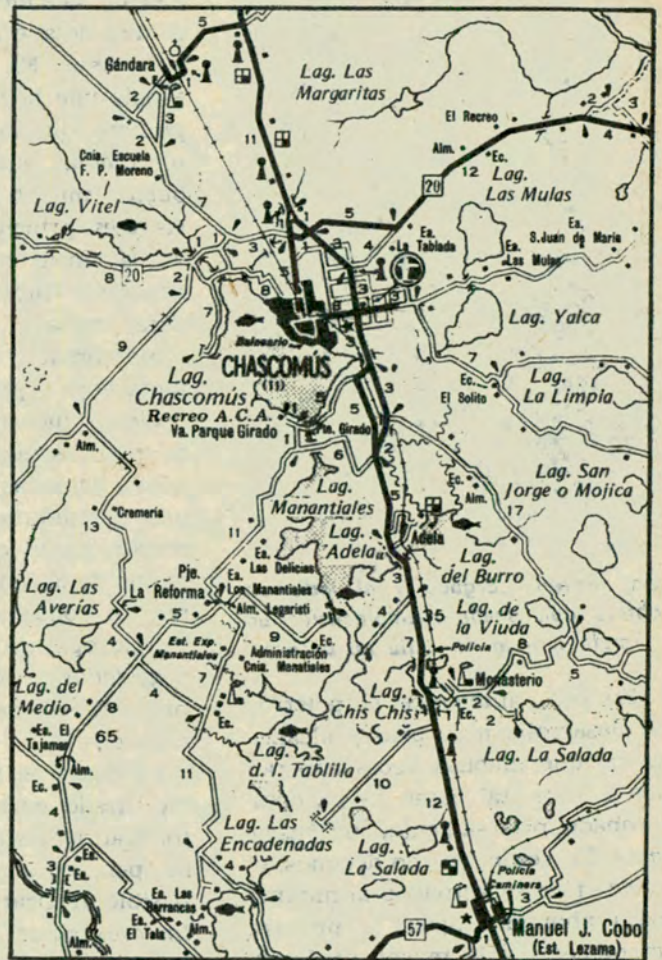
SI AUN NO FUE VISITADO POR EL COBRADOR DE LA ENTIDAD, SIRVASE ABONAR SUS CUOTAS EN CASA CENTRAL, ESTACIONES DE LA CAPITAL FEDERAL, DEL GRAN BUENOS AIRES O EN NUESTRAS FILIALES DEL INTERIOR

PUBLICIDAD ACA

zanjas y sangrías artificiales. Esas cuencas tienen fondo arcilloso, que impide una rápida absorción del agua y muchas veces afloramientos de tosca que favorecen el desarrollo de muchos crustáceos y moluscos de agua dulce, *alimento muy importante de los pejerreyes en su época juvenil*. Además, tienen zonas de barro espeso y bastante hediondo que se forma especialmente con la descomposición de vegetales acuáticos y el aporte de humus que hacen por temporada los campos vecinos.

Tal conjunto no llega, en la generalidad de los casos, a superar los dos metros de agua libre, es decir, desde la línea del fondo hasta la superficie. En la época estival este nivel suele descender a valores mínimos y cuando la profundidad es inferior a 50 centímetros puede significar la muerte de los cardúmenes. Esto ha movido a las autoridades a disponer la colocación de compuertas o pequeños diques que impiden que ocurra un descenso exagerado del nivel. →

En la provincia de Buenos Aires las lagunas del sistema Las Encadenadas ofrecen una serie de ambientes particularmente aptos para la pesca del pejerrey. La de Chascomús es la más conocida y rendidora.



CONVENIO

Automóvil Club Argentino Cooperativa El Hogar Obrero

PUBLICIDAD A.C.A.

BENEFICIOS SOCIOS A.C.A.

Acceso a todos sus locales y secciones para proveerse de mercadería: Supermercados - Tienda - Zapatería - Librería - Perfumería - Óptica - Fotografía - Artículos Electrodomésticos - T.V. y Estereofonía - Cristalería y Ba zar - Camping - Mueblería Tapicería. Acceso a todas las Farmacias de la Cooperativa para proveerse de medicamentos a precios de Obra Social. Préstamos para la adquisición de ropa e indumentaria, artículos del hogar, mueblería y óptica.

Adjudicaciones de viviendas una vez satisfechas las demandas de sus asociados y en las mismas condiciones que a estos.

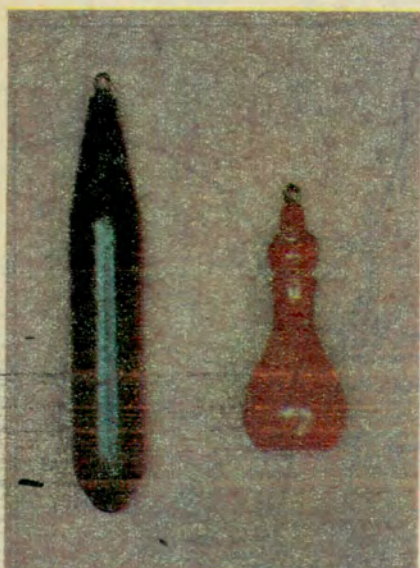
BENEFICIOS SOCIOS C.H.O.

Los asociados de la Cooperativa podrán participar de todas las excursiones que organice el Automóvil Club Argentino en las mismas condiciones y tarifas que se otorgan a los socios y familiares del Club. "Hojas de Ruta" sin cargo y la adquisición de todas las publicaciones valorizadas, referentes a viajes y turismo, al mismo precio que los socios del A.C.A. - Adhesión de la Estación de Servicio autorizada YPF de propiedad del Hogar Obrero, situada en Autopista General Ríchieri.

LOCALES C. HOGAR OBRERO

CASA MATRIZ: Rivadavia 5108 - SUCURSALES CAPITAL FEDERAL: CENTRO: Cangallo 2070; Galería, Sulpacha 228 - SUR: Bolívar 1856; Martín García 465 - VILLA DEL PARQUE: Alvarez Jonte 3751 - AVENIDA LA PLATA: Av. La Plata 555 - ALVAREZ THOMAS: Alvarez Thomas 1320 - BOEDO: Humberto I esq. Maza - FLO RESTA: Avellaneda 3758 - DEVOTO: Sanabria 3320 - CABALLITO: Rivadavia 4905 - VILLA URQUIZA: Blanco Encalada y Colodrero - SUCURSALES PROVINCIA DE BUENOS AIRES: BERNAL: Dardo Rocha y Zapola - REMEDIOS DE ESCALADA: Av. Hipólito Yrigoyen 6147 - TAPIALES: Aitolaguirre 244 - AUTOPISTA: Autopista Ríchieri y Boulogne Sur Mer (Tapiales) - LA PLATA: Calle 43 N° 782 - CASEROS: 3 de Febrero 158 - VICENTE LOPEZ: Av. Malpú 1750 - VILLA DOMINICO: Centenario Uruguayo 694 esq. Thames - LANÚS: San Lorenzo 2113 - SAN MARTÍN: San Martín 122 - MORON: Belgrano esq. Manuel García - MARTINEZ: Santa Fe 2349 - MAR DEL PLATA: España 2099 esq. Bolívar - JUNIN: Alem y Pringles.

978 C



Un puntero cargado y al lado un objeto que puede reemplazarlo: un simple mango de sello en desuso.

En esos ambientes el pejerrey se desarrolla muy bien y alcanza pesos que muchas veces superan los 2 kilos, tal como se ha comprobado, precisamente, en Chascomús. En verano, como decimos, el pez reduce su actividad al mínimo para ahorrar oxígeno y procura mantenerse a la mayor profundidad posible, motivo por el cual es difícil realizar pescas importantes.

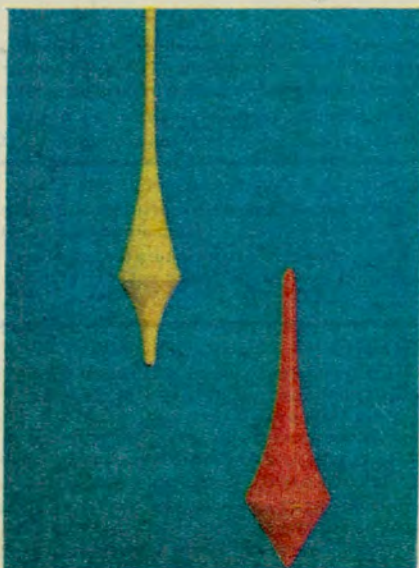
Pero a partir de marzo los cardúmenes reanudan su actividad y se acercan a la superficie en busca de alimento. Es el momento propicio, interrumpido sólo por las grandes heladas, que no son favorables, por exceso de frío en este caso, para realizar las mejores pescas.

El equipo de laguna consta de una caña larga, de 3,50 metros por lo menos, en lo posible de fibra de vidrio hueca, a la cual le acoplaremos un reel frontal de tamaño mínimo, de los varios que se producen en nuestro mercado y que han dado muy buenos resultados. Se empleará nailon del 20, 25 ó 30, al cual se aplicará siempre algún tipo de flotalíneas para evitar que se sumerja y dificulte la acción de clavar al pez. La línea deberá constar de tres boyas con sus correspondientes brazoladas y anzuelos, ubicados a distinta profundidad, que puede ser, respectivamente, de 30, 40 y 50 centí-

metros. Los anzuelos serán de 7 a 10 mm de abertura entre la punta y el asta. En algunos casos se acopla una boya cargada, llamada puntero, que facilita el lanzamiento. Además, suele agregársele otra boyita, mucho más pequeña que las tres principales, al comienzo de la línea, para evitar que el ganchito (mosquetón) que sirve para unirla al nailon de la caña tome contacto directo con la primera boya y provoque en ella una posición incorrecta. Ultimamente se están usando con variado éxito boyas llamadas yo-yo, que poseen una hendidura en su diámetro mayor, en la que se envuelve el nailon de la brazolada. En esa forma se consigue variar, con una simple operación, el largo de las brazoladas o tanzas, es decir, la profundidad en que actuarán las carnadas.

La pesca se realiza, en lo posible, desde embarcaciones que se fondean aguas adentro de la laguna, pero en algunos ambientes es posible realizarla desde la costa. En esos casos el uso de la boya puntera es imprescindible para poder arrojar el aparejo a mayor distancia.

Las carnadas más habituales son la mojarrita de la misma laguna, que se obtiene mediante copos de tul que se pasan junto a la costa, o en los puestos de venta, como en el



Las boyas "chupete" se utilizan particularmente para la pesca de esta especie en las lagunas bonaerenses.



La caña telescópica Lerk es una de las preferidas por los aficionados, debido a su innegable funcionalidad.

caso de Chascomús y otras lagunas. También da muy buenos resultados el filete de dentado o de mojarra de gran tamaño. Esos filetes se cortan en tiras muy delgadas que se pasarán una sola vez por el anzuelo.

La otra variante es la línea tipo paternóster, compuesta por una sola boya alargada, llamada lapicera, que actúa en forma vertical u horizontal, según el peso que se agregue a la línea. Esta descende desde la boya hacia la profundidad y alcanza prácticamente el fondo de la laguna, ubicando así los tres anzuelos a tres distintas profundidades.

El pique generalmente es decidido y está representado, en la mayoría de los casos, por un prolongado arrastre de la boya. Es proverbial el borbollón que se produce en la superficie cuando se clava un pejerrey de mediano tamaño.

En cuanto a los ambientes, a Chascomús agregamos las lagunas de Monte, Lobos, Bragado, Junín, Vitel, Adela, Chis Chis, Salada Grande y todo el panorama que en un buen mapa de la provincia de Buenos Aires puede observarse.

EL PEJERREY DE RIO

Con las primeras "refrescadas" de abril hace su aparición en el estuario el pejerrey. Se inicia así

un ciclo que aún no está establecido definitivamente si obedece a motivos genéticos o alimentarios. Lo cierto es que los cardúmenes remontan el Plata y luego el Uruguay y el Paraná hasta alcanzar la provincia de Corrientes en muchos casos.

La pesca se realiza con líneas de flote, similares a las de laguna, pero que pueden llegar a tener hasta cinco boyas —más pequeñas— con sus correspondientes anzuelos. El tamaño de éstos debe ser menor, es decir, de 7 mm de abertura en la generalidad de los casos. Únicamente cuando se pesca desde embarcaciones en la zona de los bancos del río de la Plata es conveniente el uso de líneas sin boya, con tres anzuelos y una plomada liviana, de hasta 30 gramos. En esas oportunidades el anzuelo será mayor, de 10 o más milímetros de abertura, y se pondrán como carnada mojarritas enteras.

Para la pesca en los grandes brazos del Paraná, como el de las Palmas, el Miní, el Barca Grande, el Guazú y el Bravo, se usa línea de flote y carnada de lombrices, larvas de moscas, filete de mojarra o dentado o bien isocas (larvas de mariposa). La pesca de río se realiza con cañas similares a las de laguna, salvo en el caso de la pesca desde embarcaciones con línea de fondo, en la zona de bancos del Plata. En ese caso se puede emplear una cañita liviana, de las que se usan para la práctica de spinning, lo que aumentará el placer de las capturas, puesto que esa zona ofrece ejemplares de pejerrey de más de un kilogramo.

En cambio, la pesca en los grandes brazos del Paraná y en el Uruguay, que se realiza a flote, es mucho más fructífera en cuanto a cantidad, pero el tamaño rara vez supera los 25 centímetros o los 300 gramos de peso. En toda la zona existen hosterías o muelles habilitados para recibir pescadores. También diversos clubes de pescadores tienen instalaciones en esa zona.

Para la pesca desde embarcaciones es conveniente proveerse de una buena carta náutica del río de la Plata interior y tener muy en cuenta las posibles variaciones climáticas, ya que el río puede ofrecer dificultades en caso de producirse vientos fuertes.

RODOLFO A. PERRI

OFERTAS DIRECTAS AL PUBLICO !!

P.E. 3089 **BOLSA DE DORMIR "Esquel"** confeccionada con fibra de nylon de 120 grs., trama fina, exterior impermeable. Interior confeccionado en paño estampado. Relleno sintético de 1a. calidad. Ideal para bajas temperaturas. Cierre lateral marca "CORONA". Capucha acolchada. Se presenta en bolsa independiente de idéntico material. Todo con garantía escrita. **\$3490**

P.E. 4001 **PROTECTORES** o guardafaros para ripio, estampados a inyección en alcatene de "DUPE-RIAL", polipropileno de alta tenacidad. Pat. N° 647859. Fácil colocación con aro de sujeción para cada marca y modelo. A distribuidores zonas disponibles el juego. **\$249**

P.E. 4005 **NOVEDAD:** barra estabilizadora antiempañante. No corrosiva, bactericida, detergente y limpiadora. Distribuido en Sudamérica POR EXPRESO. Acompaña al producto paño e instrucciones. Zonas disponibles a distribuidores. **\$299**

POR EXPRESO: Tucumán 1516 - 4° Piso - 1050 Cap. Fed.

ENVIOS EN EL DIA A TODO EL PAIS

INDUSTRIAS PLASTICAS MI-MAR

EL MAYOR SURTIDO EN ARTICULOS Y CAJAS COMPARTIMENTADAS PARA PESCA

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

ENVIOS AL INTERIOR



Solicite catálogo sin cargo

CORDOBA 2930 - MARTINEZ - 798-4284

CHESTERFIELD MORRIS COLONIAL BERGERE COMTE. SOFAS - CAMA TELA - CUERO

ENVIOS AL INTERIOR

FIRENA S.A. FABRICANTES

LAVALLEJA 149 • (1414) CAPITAL ALTAURA CORRIENTES 4800

ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES EN EL INTERIOR

conozca la nueva caña

EN FIBRA DE VIDRIO NACIONAL, PARA PEJERREY

FABRICA Y GARANTIZA:



ALTA TECNICA EN SPINNING Y MOSCA

ENVIOS AL INTERIOR

GODOY CRUZ 1457 - (1414) CAPITAL FEDERAL

ACA

Recomendamos que consulte sistema exclusivo de ABONADOS. Los mejores precios y garantías de Buenos Aires.

POR EXPRESO: Tucumán 1516 4° Piso - 1050 Cap. Fed.

CARPAS

* BOLSAS DE DORMIR
* COLCHONETAS
* MOCHILAS

FABRICA

Vende por MAYOR y menor

calidades y precios

Al interior despachamos en el día

LA NUEVA

Juramento 2530 - Capital

NECESITO RATAS Y CUCARACHAS

EN CAPITAL Y ALREDEDORES

Combatimos definitivamente todo tipo de plaga, por especie y causal de aparición. Solicite su presupuesto por teléfono o carta a:

JA-MAC Fumigaciones

Piedras 338 - CAPITAL Tel. 33-1281

Nuevo producto para combatir todo tipo de plaga (Germany). Deshidratante, fumiguida. Combata Ud. mismo ratas, cucarachas, chinches, hormigas, etc. etc. **\$499**

En bolsas de 500 grs.

JA-MAC • Piedras 338 • Capital AL INTERIOR (Por expresos)

OFERTAS DIRECTAS AL PUBLICO !!

P.E. 3079 **CAÑA** fibra de vidrio c/herrajes de primera calidad, porta reel a rosca de 2 tramos en su medida de 2' mts., manoplas de corcho, garantía total por escrito. **\$1499**

P.E. 3031 **RIFLE** aire comprimido: c/re-cámara de doble compresión de aire, culata trabaj. en mad. Cal. 4,5; 500 bal. esp. p/comprob. del arma. 10 blancos p/prueba. G. esc. **\$3490**

P.E. 3105 **CUCHILLO** carnicero: garant. "Biselcorte", estamp. en acero al carbono, en 1 sola pieza, cachas remachadas c/perno de seguridad, T/ las medidas, el ideal 10" **\$899**

P.E. 3077 **CAÑA**, 2,50 mts. ídem anterior. **\$2490**

P.E. 3113 **RESTOL:** Nuevo producto distrib. p/ J. Vicente & Cía., p/ la mat. orgánica en inod. químic. de barcos, casas rod., camping etc. Desodorante, disolv., bact. deterg. Único que perfuma el ambiente. **\$699**

P.E. 3075 **EQUIPO DE PEJERREY:** Caña coligüe 2 tramos garantida, empattilladuras de hilo matizado (Japan), Herrajes de bronce niquelado, garantida, reel frontal, nylon, líneas, anzuelos, rotores, accesorios y caja por **\$1799**

P.E. 3091 **CAÑA** fibra de vidrio, herrajes de bronce niquelado c/empattilladuras de hilo matizado (Japan), porta reel c/rosca y contrarosca, pasahilo desmontable, 3 manoplas, en su medida de lanzar: 3,50 mts. **\$3990**

P.E. 3103 **NAVAJA** montera, plegable, en acero al carbono "Biselcorte", cachas madera, c/abrazad. de sujeción de seguridad, extractor p/cart. cal. 12 y 16, garantía "Biselcorte" **\$899**

POR EXPRESO® TUCUMAN 1516 - 4° Piso 1050 - CAPITAL FEDERAL - Tel. 46-4822

ENVIOS EN EL DIA A TODO EL PAIS

autoclub INFORMA



NUEVO JEFE DE RELACIONES PUBLICAS DE AEROLINEAS ARGENTINAS

El señor Juan Bautista Iribarne fue designado jefe del Departamento de Relaciones Públicas de Aerolíneas Argentinas. Fue puesto en posesión de su cargo por el interventor de la empresa, brigadier Amílcar Mario San Juan.

HABRA UN FESTIVAL DE PELICULAS PUBLICITARIAS

Entre el 27 de setiembre y el 19 de octubre próximos se realizará en nuestro país el Primer Festival de Películas Publicitarias de Líneas Aéreas.

Se premiarán los films comerciales e institucionales más sobresalientes producidos por líneas aéreas y por empresas de viaje de todo el mundo. El festival se celebrará con el auspicio de la Cámara Argentina de Turismo —organismo que reúne a representantes de líneas aéreas, agencias de viajes, hoteleros y directores de publicaciones de viajes— y la supervisión de la Junta de Representantes de las líneas aéreas locales.

RANCHOMOVIL CLUB SAN JUAN

Quedó constituido en

la capital de la provincia de San Juan el Ranchomóvil Club San Juan. Según se informó el propósito que anima a los fundadores de la entidad es: "promover intensamente el turismo".

Comisión directiva: Omar Ferrero, presidente; Miguel A. Roux, vicepresidente; Carlos Luis Gómez, secretario general; Humberto Becerra, tesorero. Son vocales titulares: Carlos Albar Díaz, Juan Carlos Farina y Eduardo Bettio. Su sede provisoria está en la Galería Provincia, avenida I. de la Rosa y General Acha, local 41.

PUBLICACIONES DE PARQUES NACIONALES

El Servicio Nacional de Parques Nacionales ha puesto en venta las

siguientes publicaciones: "Pequeña flora ilustrada de los Parques Nacionales"; "La flora arbórea del Parque Nacional Iguazú"; "Conservación de la Naturaleza: Parques Nacionales Argentinos" y "Mapas de los Parques Nacionales Nahuel Huapi y Lanin".

Pueden adquirirse en Santa Fe 690, Biblioteca, de 12.30 a 19.30.

PLAN DE EXPANSION DE CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Se efectuó en esta ciudad la presentación pública y puesta en marcha del Plan de Expansión de Chrysler Fevre Argentina, en nuestro país.

El plan de referencia presenta características hasta ahora inéditas en

CONVENCION DE FORD MOTOR ARGENTINA S. A.



En una convención que se realizó en el Sheraton Hotel de esta ciudad, la empresa Ford Motor Argentina S. A., reunió a sus 184 concesionarios. En su transcurso el señor Juan M. Courard, presidente de aquella, analizó el momento actual de la industria automotriz y expuso los planes de la empresa.

la Argentina puesto que los fondos, en su gran mayoría, se originarán por la propia actividad de los nuevos accionistas, concesionarios y proveedores.

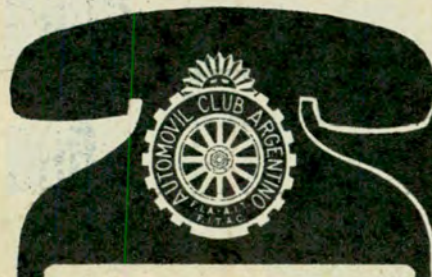
Se prevén para este plan inversiones que representarán el equivalente de 30 millones de dólares.

LA EXPOSICION INTERNACIONAL "HOTELGA 76"

La Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confiterías y Cafés de la Capital Federal y la Federación Argentina de Hoteles, Restaurantes, Confiterías, Bares y Afines, realizarán en el Centro Municipal de Exposiciones, avenida Figueroa Alcorta y Pueyrredón, la Exposición Internacional de Hotelaría, Gastronomía e Industrias Afines "HOTELGA 76".

Con este motivo se ha organizado un concurso periodístico nacional sobre los siguientes temas: a) La Argentina histórica a través de sus hoteles, confiterías y bares, personajes y recuerdos. b) La gastronomía argentina y sus "hacedores". c) Hotelaría, gastronomía y turismo: su incidencia en la economía nacional".

El jurado del certamen estará integrado por personas representativas del periodismo nacional. Se ha instituido para el concurso tres premios: el primero consiste en pasajes y estadas pagas para el ganador y un acompañante al país que elija el premiado y diploma; el segundo premio consiste en medalla de oro y diploma y el tercero, una medalla de plata y diploma. ♦



AUXILIO MECANICO

821-6081

Y 20 LINEAS ROTATIVAS

83-4403

83-3755

83-7711

84-0624

EXCLUSIVAMENTE CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

LETRA NUEVA

LIBROS RECIBIDOS

NARRATIVA

LA SEDUCCION DE LA HIJA DEL PORTERO, por Pacho O'Donnell. Siglo XXI Argentina S. A. 138 páginas. 1975.

NOCHES SIN LUNAS NI SOLES, por Rubén Tizziani. Siglo XXI Argentina S. A. 167 páginas. 1975.

ANTOLOGIA, por Ernesto Sábato. Librería del Colegio. 164 páginas. 1975.

CUENTOS CON LINYERAS, por Diego B. Rositto. Figaro. 127 páginas. 1975.

LOS MAS BELLOS RELATOS DE AMOR, por Poe y otros. Orión. 201 páginas. 1975.

LA CANCION DE NOSOTROS, por Eduardo Galeano. Sudamericana. 213 páginas. 1975.

CONVERSACIONES CON EL CONDE DE GABALIS SOBRE LAS CIENCIAS OCULTAS, por Montfaucon de Villars. Rodolfo Alonso. 113 páginas. 1975.

CUENTOS, por Franz Kafka. Orión. 206 páginas. 1975.

ENTRE HOMBRES Y PAJAROS

(Andanzas de un naturalista)

Por TITO NAROSKY Edic. Antártida

Esta obra —AUTOCLUB publicó como anticipo uno de sus capítulos, titulado *La pequeña Cati*, en el N° 81— rezuma el fragante encanto de la vida silvestre. En sus pericias ornitológicas, Narosky nos lleva por senderos inhollados de nuestro inmenso territorio y nos pone en contacto con sus criaturas aladas. Criaturas por las que siente un amor ínnato, acrecentado por una observación constante de estos seres que consiguieron romper la triste servidumbre de la tierra, venciendo las ataduras de la gravedad. Tito Narosky conoce hasta los aspectos más íntimos de las aves. Ha estudiado su morfología, sus hábitos, sus modos de reproducirse, de alimentarse, de fabricar abrigos para ellas y para su prole. Pero al mismo tiempo sus andanzas de naturalista de campo le

han hecho convivir de un modo más profundo, si cabe, con compañeros humanos unidos por el lazo de un amor intenso a la naturaleza, y de esa relación extrajo también ricas experiencias psicológicas que entretiene hábilmente en sus relatos.

Recorremos con él las pampas infinitas, sus esteros y lagunas escondidas, entre juncales y paja brava; nos arrastramos por los cangrejales de la costa atlántica; trepamos las sierras en busca de los valles más apartados; o nos internamos en las roquerías solitarias de la Patagonia austral. Este libro tiene muchos méritos, pero acaso no sea el menor de ellos el haber sido escrito con el corazón, con el corazón limpio de quien ama la vida en todas sus manifestaciones: pájaro, mariposa, u *Ho-mo sapiens*.

M. D. G.

CUENTOS DE SOLDADOS Y CIVILES, por Ambrose Bierce. Orión. 303 páginas. 1975.

HOMBRES CELEBRES SE NECESITAN, por María Teresa Canavarc. Plus Ultra. 69 páginas. 1975.

25 CUENTOS ARGENTINOS MAGISTRALES, por Carlos Mastrángelo. Plus Ultra. 334 págs. 1975.

CUENTOS CELEBRES, por Chejov y otros. Orión. 232 págs. 1975.

NUEVOS CUENTOS PARA VERONICA, por Poldy Bird. Orión. 85 págs. 1975.

EL SABOR DE LA MUERTE, por Carlos Mastrángelo. Orión. 154 páginas. 1975.

ASI ESCRIBEN LOS LATINO-AMERICANOS, por Roa Bastos y otros. Orión. 241 páginas. 1975.

ELEGIA, por Julio Ardiles Gray. Orión. 115 páginas. 1975.

EL SILENCIO, por Antonio Di Benedetto. Orión. 145 págs. 1975.

LA METAMORFOSIS, por Franz Kafka. Orión. 130 páginas. 1975.

LOS ORILLEROS, EL PARAISO DE LOS CREYENTES, por Jorge

Luis Borges y Adolfo Bioy Casares. Losada. 137 páginas. 1975.

NI VIVOS NI MUERTOS, por Emilio Biggeri. Juan Goyanarte. 140 págs. 1975.

LA INGLESA ROMANTICA, por Thomas Wiseman. Sudamericana. 327 páginas. 1975.

ESPUMA DE MAR, por Pablo Osvaldo Polack. Juan Goyanarte. 159 páginas. 1975.

MIEDO DE VOLAR, por Erica Jong. Sudamericana. 363 págs. 1975.

QUE LOS NIÑOS HUYAN DE MI, por José María Borghello. Orión. 159 páginas. 1975.

LITERATURA RUSA DEL ABSURDO, por Daniil Kharms y Alexander Vvedensky. Pleamar. 135 páginas. 1975.

CASOS FAMOSOS DE LA CRONICA POLICIAL ARGENTINA, por Andrés I. Flores. Orión. 163 páginas. 1975.

JOHN STEINBECK, por Warren French. Pleamar. 238 págs. 1975.

LA CASA DE MADRE SEÑORA, por Carlota Marval. Plus Ultra. 100 páginas. 1975.

CUENTOS ORIGINALES, por Charles Perrault. Ilustrado por Gustavo Doré. Rodolfo Alonso. 110 páginas. 1975.

CUENTOS PARA CHICOS NO TAN CHICOS, por Escritores Alemanes de Hoy. Orión. 201 p.

TENGA LA BATERIA SIEMPRE NUEVA A PLENA CARGA!



ATENDIENDOLA EN SU PROPIA CASA CON UN

MICRO-AUTO CARGADOR

STIN-SELEN

Una batería siempre bien cargada proporciona:

ARRANQUE INSTANTANEO, MAXIMA LUZ, OPTIMO RENDIMIENTO DEL ENCENDIDO, PROTECCION A TODOS LOS APARATOS ELECTRICOS DEL AUTO MEDIANTE UNA CORRECTA ALIMENTACION. TRIPLICANDOSE LA VIDA UTIL DE LA BATERIA

Oferta Promocional: \$1750=

VALIDA POR 60 DIAS

CON UN AÑO DE GARANTIA RECIBALO POR ENCOMIENDA POSTAL CONTRA REEMBOLSO LIBRE DE TODO GASTO ENVIANDO ESTE CUPON

Sres. de STIN-SELEN Ind. y Com. CURAPALIGÜE 317 (1406) CAPITAL FEDERAL - Tel. 632-9104

Sírvanse enviarme por encomienda postal contra reembolso, un MICRO-AUTO CARGADOR PARA BATERIAS de: 6 ó 12 Volts, completo y folleto explicativo al precio oferta de \$ 1.750.-

Nombre:

Calle:

Localidad:

...y aquí Nosotras

...y ríase del frío



Ahora que hace frío debemos aprovechar cualquier ocasión en que haya un poco de sol para salir a tomar aire, pero, naturalmente, bien abrigadas, y ¡qué lindo es el invierno para vestirse!; se presta para que estemos bien paquetas en cualquier momento, por ejemplo, con un tapado como éste, en lana suave, amplio, para ponerse sobre un pull-over tejido y una gruesa pollera de lana. ¡Ah!, y no nos olvidemos que las botas siguen siendo el complemento ideal para la ropa de esta estación.

42 autoclub

Como todas las mamás estamos pendientes de nuestro hijito, se me ha ocurrido que puede ser útil este cuadro con las reacciones del bebé en los primeros meses de su estada en el mundo.

Al mes: Nos mira si nos tiene delante. Se sobresalta cuando hacemos un ruido fuerte. Emite sonidos guturales. Cuando tiene hambre succiona. Nos aprieta el dedo. Hace movimientos de reptación.

2 meses: Nos sigue con la vista si nos movemos. Vocaliza. Se queda quieto cuando le hablamos. Acostado levanta la cabeza. Reconoce la mamadera.

3 meses: Da vuelta la cabeza para seguirnos. Nos mira cuando le hablamos. Vocaliza largo rato. Agita los brazos cuando le mostramos algo, y si se lo damos lo sacude. Levanta el torso apoyado en los antebrazos.

descubriendo



una nueva-vieja

¿Usted conoce algo más decorativo que un cuadro? Ya sé que me va a contestar que no, pero... no siempre está al alcance de nuestro presupuesto...

Sin embargo, ¿alguna vez oyó hablar de las serigrafías? Sí, claro, pero..., ¿en qué se diferencian de las láminas? Yo se lo voy a decir, y usted, cuando se lo pregunten, ponga cara de suficiencia y explíquelo así:

la palabra serigrafía deriva del griego seri (seda) y graphé (dibujar), y se usa para designar una técnica que deriva del estarcido, es decir, estampar sobre una superficie lisa, a través de un tamiz de seda tensamente sostenido en un bastidor, usando cualquier tipo de tintas, sin limitación de colorido, que se pasan con una brocha por las partes vaciadas.

Este no es un sistema



el mundo



4 meses: Le llaman la atención las cosas pequeñas.

Se da vuelta cuando lo llamamos. Se ríe a carcajadas. Si lo tomamos de los bracitos levanta la cabeza.

Toca las cosas con la palma de la mano. Le podemos dar de beber en un vaso.

5 meses: Grita de alegría. Si lo paramos flexiona las piernitas. Levanta objetos livianos.

6 meses: Hace gorgoritos. Atrapa cosas que se balancean. Golpea sobre la mesa cuando le damos de comer.

7 meses: Valoriza algunas sílabas. Se queda sentado. Si lo paramos hace fuerza con las piernitas. Pasa los juguetes de una mano

a la otra. Arrastra la mano para tomar cosas pequeñas. Abre la boca cuando ve la cuchara.

8 meses: Dice papá y mamá. Si lo ayudamos se queda parado. Se sienta solo. Toma cosas chiquitas entre el pulgar y el índice.

técnica

nuevo; nada de eso; se han encontrado pinturas realizadas en estarcido, en las cuevas prehistóricas de Tung Huang, en antiguas decoraciones egipcias y en las telas que usaban los primitivos habitantes de la Melanesia.

En el Medioevo aparece nuevamente en papeles decorativos, y en Francia, durante el siglo pasado, se empleaba este método, algo diferente del primitivo, al que se

le llamó pochoir, para la ilustración de libros y estampas.

En la actualidad se está usando para reproducir obras de arte y la diferencia con otros medios de reproducción está en que la tinta pasa a través del clisé, en lugar de ser transmitida por él.

¿Ha visto? Y ahora que los hombres digan que no estamos bien informados.

pan de carne

El Servicio Meteorológico anunció que dejaría de llover el fin de semana, pero ¿quién le va a hacer caso al Servicio Meteorológico, cuando empezó a caer un aguacero el jueves y el viernes también y..., naturalmente, el sábado amaneció lluvioso? Pero nos habíamos olvidado que abuelita decía "no hay sábado sin sol", y el sol comenzó a brillar a media mañana, cambiando nuestros planes de quedarnos en casa tejiendo.

Los chicos quieren salir y nosotras, que ya habíamos hecho las compras y teníamos pensado hacer un rico estofado para los tallarines, nos ponemos a pensar qué haremos, puesto que una humeante fuente no se puede comer bajo un árbol. Bueno, manos a la obra, hay que salir del paso.

Tenemos una colita de cuadril que vamos a pasar por la máquina de picar carne. El morrón colorado lo picamos bien finito con dos cebollas y los freímos en aceite bien caliente, después le agregamos la carne, sal y un poco de pimienta, busquemos mientras tanto en la heladera que puede ser que tengamos un plato de chauchas cocidas, y si no, no nos hagamos mala sangre y abramos una lata de arvejas. Como tenemos bastante queso rallado

agreguemos una buena taza, apaguemos el fuego y mezclemos todo en la misma sartén. Ahora batimos por separado 3 ó 4 huevos y los agregamos. Forramos un molde de budín inglés con papel manteca o de aluminio y metemos la preparación a baño de maría en el horno durante 40 minutos. Mientras tanto nos vestimos.

Dése una vueltita por la cocina mientras su marido saca el auto y saque el budín, continúe con los preparativos hasta que se entibie, desmolde y retire el papel,



y ya está listo el almuerzo. Me olvidaba de los tomates; bueno, ya se le habrá ocurrido qué puede hacer con ellos; ¡claro!, una rica ensalada para acompañar el budín. Ahora no me pregunte qué hace con los tallarines, porque, bueno... ¡No se puede estar en todo!

ATENCION SOCIOS DEL A.C.A.

LABORATORIOS SANTAMARINA

CORDOBA 1525, 7º Piso - TEL.: 44-6080

- LENTES DE CONTACTO BLANDOS Y FLEXIBLES 30 % Dto.
- APARATOS PARA SORDOS 20 % "
- OPTICA 30 % "

SOLICITE UNA PRUEBA SIN COMPROMISO FACILIDADES DE PAGO

AQUÍ NOSOTRAS...

linyera soy...

Ahora, que la moda nos exige los remiendos de distintos colores, y que cuanto más nos parezcamos a un linyera estaremos más a la última moda, es el momento de buscar todos esos retazos de lana que teníamos guardados por si acaso... y gritar ¡Aleluya! ¡Llegó el momento! Busquemos una aguja de crochet N° 3 y comencemos por hacer los mitones, que, como son más rápidos, nos entusiasmarán para continuar con el echarpe; ¿el punto?, sólo vareta y medio punto, los colores los combina usted, que es una persona de buen gusto y sabrá adaptar las lanas que tiene; si algunas son muy finitas, ovillitas con otras y le darán un precioso jaspeado.

Comenzar con una cadena de 36 puntos y cerrar en redondo, combinando los colores siguiendo el esquema. A los 4 cm de altura aumentar 1 punto para el índice. Continuar aumentando 1 punto sobre



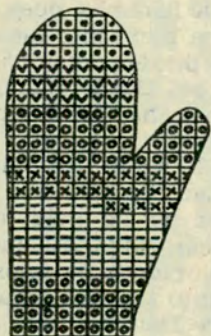
el aumento hasta tener 44 puntos.

A los 12 cm de altura dejar en suspenso 16 puntos para el índice y seguir trabajando los otros puntos, en redondo, hasta los 18 cm. Para cerrar, disminuir todos los puntos en 4 vueltas. Ahora tomar los 16 puntos, siempre en redondo, hasta tener 5 cm y cerrar en 2 vueltas. El puño se trabaja en medio punto.

Para el echarpe tener en cuenta que 10 cm corresponden a 22 puntos y 9 vueltas. Comenzar con una cadena del ancho que se desee y tejer 30 franjas de dos vueltas cada una.

En cada extremo nacer 3 hileras de cuadrados de 6 vueltas de alto y continuar con las franjas 30 cm de cada lado. Terminar con flecos de 24 cm de largo, alternando los colores.

Si lo quiere más largo aumente las franjas centrales, total usted va en auto cerrado y no le puede pasar lo que a Isadora Duncan.



Si tuviésemos la santa paciencia de todos los días darnos tiempo para hacer estos ejercicios, no tendríamos por qué temer a los años. Por lo tanto, creo que vale la pena intentarlo, tanto para corregir defectos como para prevenirlos. ¿no le parece?

1. Para las patas de gallo: apoyar los codos en la mesa y con las yemas de los dedos en las sienas, cerrar los ojos, abrirlos uno a la vez y mirar hacia el costado. Repetir 8 veces.
2. Para la papada: en la misma posición anterior, pero con los pulgares unidos en la bar-

travesura peligrosa

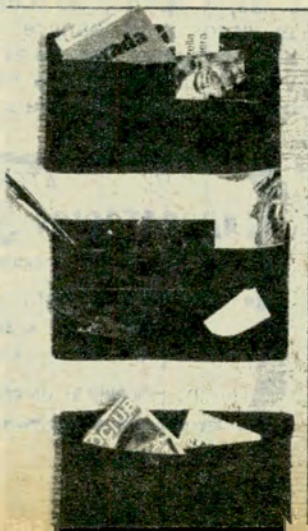
Enséñele a su nene que no saque la cabecita por la ventanilla del auto: él entenderá, si se lo explica con tranquilidad y sin gritar y si no, cierre el vidrio y trabe la puerta, en esa forma ma-



nejará más tranquila y el paseo será mucho más agradable.

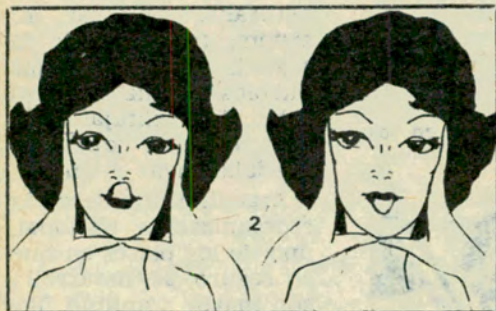
aprovechemos el espacio

Cualquier habitación, por chica que sea, se puede ampliar, usando, en lugar de estantes, bolsillos de plástico, jean o paño lenci, en donde podremos colocar revistas, lápices, tarjetas y ese montón de



cositas que queremos tener a mano y que ya no caben en ninguna parte. Además, tendremos la ventaja de agregar otro, en caso de necesidad; ¿no le parece magnífico para el cuarto de los chicos?

según pasan los años



billa, sacar la lengua como para tocarse la nariz y después llevarla hacia abajo. Repetir 8 veces.

3. Para la frente: apoyar fuertemente las palmas sobre la frente, cerrar los ojos y abrirlos lentamente dirigiendo la mirada hacia arriba. Repetir 5 veces.

4. Para el cuello: con la cabeza bien levantada y los codos separados apoyar los pulgares en el cuello y los otros dedos en la nuca, mover la mandíbula inferior de derecha a izquierda varias veces.

Traxi

LAMCH M.R.

METALURGICA DEL NORTE S.A.C.I.F.I.A.
PRESENTA UNA NUEVA VERSION DE HELADERAS FAMILIARES

Mueble bajo mesada de 1,75x0,85x0,57m., emplacado en laminado plástico, con heladera eléctrica de 10 pies de capacidad, mesada y piletta de acero inoxidable y juego de broncearía que permite tener todo al alcance de la mano, evitando desplazamientos innecesarios y mantener una armonía de conjunto que hacen a la decoración de la cocina moderna, aumentando, a la vez, superficie utilizable, todo ello avatado por una experiencia de 25 años al servicio de la refrigeración y del confort familiar

Fábrica, Exposición y Ventas: Av. del Libertador 101, SAN FERNANDO, T. E. 744-3388-2323, de 8 a 12 y 13 a 18, Sábados de 9 a 12.30

CONTINUAMOS FABRICANDO HELADERAS PARA CASAS RODANTES CON CORRIENTE 12/220 VOLTS Y KITCHENETTES EN TODAS LAS MEDIDAS

- CAPITAL: SANARGO S.A. Carlos Pellegrini 1047
- CORDOBA: CONSTRUMAT S.R.L. Ruta 9 Esq. Samay Huasi
- MAR DEL PLATA: EL INGLESITO S.A. Av. Luro 6099
- LA PLATA: ORBIS LA PLATA S.A. Calle 59 Esq. 6
- LA PAMPA: PEDRO GOLOVKA, Luro 1134, SANTA ROSA
- NEUQUEN: GIULIANI S.A. Sarmiento 802
- ROSARIO: C. ROCA Y Cía. San Martín 1559
- POSADAS: CASA MALUF, San Martín 378
- AZUL: SABATTINI S.A. Moreno 539
- BARILOCHE: CASA SORIANO S.C.A. Moreno 298
- CONCORDIA: ELIAS YAHIA S.A. Entre Ríos 555

• CAPITAL: CASA FRAVEGA. En todas sus sucursales.

SEGURO TOTAL O PARCIAL ¿CUAL

La crisis energética, la inflación, han llevado a muchas personas a reducir la cobertura del seguro de su coche. ¿Obran atinadamente? ¿Ahorran algo? En esta breve nota damos respuesta a ese problema.

ACASO muchas personas ignoran que en el siglo XVII una empresa de seguros británica ofrecía pólizas contra el "secuestro por los piratas" y abonaba el rescate que ellos pedían en caso de caer en sus manos el beneficiario. Desde aquellos años mucha agua ha corrido bajo el puente de Londres. Pero, aunque ahora no haya piratas —al menos de los que infestaban en aquella época las aguas del Mar del Norte, el Mediterráneo o el Caribe— la posibilidad de accidente o siniestro, es decir, el riesgo, sigue pendiendo —a pesar de todos los adelantos— sobre el ser humano, más desvalido de lo que sus logros técnicos parecieran indicar.

Los ingleses (un pueblo práctico, si los hay) comprendieron en seguida de extender su comercio y multiplicar sus flotas de ultramar, que nada mejor para aventar el riesgo individual, que hacer partícipes de él a otros miembros de la sociedad. Así, aunque el riesgo no dejase por ello



Arreglar estos desperfectos insumió 52.000 pesos, en los primeros días de mayo.



El costo de reparación, en este caso, fue de 200.000 pesos el 6 de mayo de 1976.



La reparación de esta colisión frontal alcanzó a 350.000 pesos, en el mismo mes de mayo.

de existir, en caso de siniestro la pérdida era compartida por muchos, sin que arruinase a unos pocos. Esto se consideró un progreso notable y evitó muchas bancarrotas, con su secuela de dolores y miseria. Puede decirse que a partir de esos años fueron sentadas las bases del seguro moderno, un modo de neutralizar el azar. El sistema fue adoptado en seguida por todos los pueblos civilizados del orbe. Sus ventajas eran tan notorias, que no quedaba lugar a dudas.

Argentina fue desde la reorganización nacional, uno de los países en que el seguro se desarrolló con mayor amplitud. Todo, desde cosechas hasta automotores, quedó bajo su égida protectora.

Particularmente, el automovilista, por los riesgos inherentes a esta actividad, fue quien adhirió con mayor firmeza al sistema del seguro. Pero, recientemente, debido a la crisis engendrada por el aumento de los hidrocarburos, que ocasionó picos inflacionarios en los países industrializados y, en mayor medida, en otros no tan autosuficientes, los seguros sufrieron una suba progresiva acorde con el desenvolvimiento de la economía general. Al aumento de los insumos básicos que afectan el presupuesto diario del automovilista —agravado en la Argentina por una inflación descontrolada hasta hace muy poco— se sumaron los incrementos en los seguros, y muchos de los usuarios prefirieron abandonar el clásico sistema del seguro contra todo riesgo por las coberturas parciales —contra terceros,

ELEGIR?

LOS NUMEROS MANDAN

En este cuadro se indica el porcentaje de siniestros registrados en 100.000 pólizas, en un lapso de un año. El automovilista encontrará aquí suficientes elementos de juicio para cuando deba decidirse por uno u otro tipo de seguro.

Seguro total	Seguro parcial	Nº de casos
Robo y/o hurto	Robo y/o hurto	304
Incendio total y parcial	Incendio total y parcial	51
Responsabilidad civil sin límite	Responsabilidad civil sin límite	585
Destruc. total	Destruc. total	28
Daños parciales en accidente	No lo cubre	52.684
Huelga y/o tumulto o alboroto popular	No lo cubre	4
Inundación, desbordamiento o terremoto	No lo cubre	11
Granizo	No lo cubre	116

etc.—. Quienes así obran tiene en cuenta sólo uno de los elementos del contrato: la prima, sin considerar en su verdadera proyección la otra cara de la moneda: el riesgo real que corre el automotor en sí. Vale decir que optan por no amparar los daños que puede sufrir su automóvil, cuando éstos no alcanzan a la destrucción total.

Pero las estadísticas demuestran, con la fría lógica de los números (ver recuadro y fotos que ilustran esta nota), que en gran cantidad de casos, quienes así obran quedan muy desprotegidos, porque hasta las colisiones más leves insuermen hoy cifras millonarias en chapa y pintura, sin contar la reposición de otros elementos dañados en el choque. Hasta nos atreveríamos a decir que en la mayoría de los

casos el damnificado hubiese preferido la destrucción total de su coche. Hay un último factor nada desdeñable; el paso de los años. El natural envejecimiento de los materiales de que está hecho el automóvil incrementa de modo gradual y progresivo el riesgo. La frecuencia de uso del vehículo y la intensidad del tránsito —cada día mayor— influyen en el mismo sentido.

Por ello cabe hacerse la pregunta: ¿Vale la pena ahorrar unos pesos en prima y quedar expuestos a desembolsar varios millones de pesos por el choque más simple? Creemos que en esta nota el lector hallará los elementos necesarios o suficientes para formarse una opinión acerca del tema. Que opte por uno u otro seguro, dependerá de su elección. ♦

UN CONVENIO PARA SOCIOS

Los socios del ACA, pueden efectuar sus compras en SADOS, tanto en Casa Central (Av. Antártida Argentina N° 1160, Buenos Aires), como en sus sucursales ubicadas en Bahía Blanca (Sarmiento 20), La Plata (calle 45 N° 377), Mar del Plata (Alberti 2555), Puerto Belgrano (Bernardo de Irigoyen esq. Colón, Punta Alta) y Ushuaia (Av. Maipú esq. Ona)

Para tener acceso en estos lugares los socios deberán presentar su carnet social, o, en caso de concurrir un familiar directo deberá llevar también este Carnet acompañado de un documento de identidad.



Sados



SERVICIO DE AVIACION

PARA SOCIOS Y FAMILIARES

4 AERONAVES PARA EL TRASLADO DE ENFERMOS Y ACCIDENTADOS
TARIFAS REDUCIDAS

INFORMESE
EN CASA CENTRAL Y EN TODAS LAS DEPENDENCIAS DEL PAIS

NOTICIERO ACA

El Presidente de la Nación recibió los atributos de Socio Honorario del ACA

El presidente de la República, teniente general Jorge Rafael Videla, recibió el miércoles 9 de junio, en su despacho de la Casa Rosada, a una delegación del Automóvil Club Argentino, que lo visitó con el objeto de entregarle los atributos de socio honorario de la Entidad. En la fotografía, el teniente general Videla aparece departiendo cordialmente con nuestros representantes. A su derecha, el presidente del ACA, doctor César C. Carman, y luego el vicepresidente 2º, doctor Baltazar Martínez Briones. A su izquierda se encuentran, el vicepresidente 1º del ACA, señor Federico Lajud; el secretario, doctor Luis Petraglia; el prosecretario, doctor Marcelo Gowland Acosta, y el vocal doctor Ricardo E. Aráoz. El teniente general Videla demostró poseer una completa información de las actividades de la Institución y tuvo elogiosos conceptos para la labor que el ACA desarrolla en todo el país.



JUEVES TURISTICOS Próximas Reuniones

El programa de las próximas reuniones organizadas por la Comisión Asesora Permanente de Turismo, que preside el señor Federico Lajud, es el siguiente:

JUEVES 15 de julio a las 18.30: Films turísticos de la Argentina. A las 19: conferencia a cargo del Director de la Oficina Nacional Española de Turismo, doctor Rafael Blanco, sobre "La Catedral Española".

JUEVES 5 de agosto a las 18.30: Films turísticos

de la Argentina. A las 19, disertación a cargo del ingeniero Juan José Nágera, sobre "Bellezas y curiosidades de nuestro planeta".

JUEVES 19 de agosto a las 18.30: Films turísticos de España. A las 19, disertación por el ministro plenipotenciario (R.A.) doctor Fernando Bidabehere, sobre "Un viaje a las provincias del norte incluido las cataratas del Iguazú".

Todas las conferencias serán ilustradas con proyección de diapositivas.

Homenaje al Doctor MANUEL GOLDSTRAJ

Con motivo de cumplirse el primer aniversario del fallecimiento del doctor Manuel Goldstraj, una delegación de la Entidad encabezada por su presidente, doctor César C. Carman, rindió homenaje a quien fuera jefe de redacción de AUTOCLUB y delegado ejecutivo de la Dirección del ACA desde la fundación de esta Revista, en el cementerio de La Tablada.

En el transcurso del acto —que contó con la presencia de familiares del extinto— se descubrió una placa recordativa en la tumba



ba que guarda los restos del doctor Goldstraj y pronunció una expresiva alocución el titular del ACA.

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Durante las reuniones efectuadas se aprobaron las modificaciones del Estatuto Social y del Reglamento Electoral y el presupuesto de Gastos y Recursos correspondiente al ejercicio 1° de julio de 1976 al 30 de junio de 1977.

EN el curso de los últimos meses tuvieron lugar cinco reuniones de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, en la sede central de la Entidad, durante las cuales se consideraron importantes asuntos de interés societario e institucional.

Todas esas reuniones fueron presididas por su titular, doctor Alejandro Lastra, quien fue asistido en las mismas oportunidades por el secretario del cuerpo, señor Santiago Artusi.

MARZO 30

La primera de las reuniones, de carácter extraordinario, tuvo lugar el 30 de marzo del corriente año, con la asistencia del señor inspector de justicia, doctor Jaime López Figueroa. Durante esta asamblea se aprobó el proyecto de modificación del Presupuesto de Gastos y Recursos correspondiente al ejercicio —1° de enero al 30 de junio de 1976— y modificación de acuerdo con el artículo 44, inciso m) del Estatuto Social. En líneas generales se cumplió con el natural objetivo de actualizar una perspectiva económica elaborada en octubre de 1975. Seguidamente la Asamblea de Delegados aprobó la incorporación a la categoría Activos "A" de los socios de las localidades de Ascocchinga y Villa Allende (Córdoba); Chascomús y San Cayetano (Buenos Aires); Valle Fértil (San Juan) y Viedma (Río Negro) de acuerdo con el artículo 16 del Estatuto Social.

A continuación, y de acuerdo con el artículo 12 del Estatuto Social, se aprobó a propuesta de la Comisión Directiva la designación de los siguientes socios honorarios: embajador de la República de Argelia,



Con la presidencia de su titular, doctor Alejandro Lastra, y del secretario, señor Carlos Artusi, se efectuaron las reuniones ordinarias y extraordinarias de la Asamblea de Delegados de la Entidad. Por la Inspección General de Personas Jurídicas, asistieron los doctores Carlos Lozada Allende y Rafael Lanusse.

señor Taieb Boutharouf; embajador de los Países Bajos, señor Dorone Van Del Junkaer Brandeler; embajador del Irán, señor Azizollah Eskendary; embajador de Panamá, señor Ernesto Stenoz; embajador de Sudáfrica, señor Hendrik Albertus Golden Huys; embajador de México, licenciado Roque González Salazar; embajador de Bangladesh Justice, señor Maskun Ulhakin; embajador de El Salvador, general Guillermo S. Martínez; embajador de Israel, señor Ran Nirgad; embajador de Brasil, señor Joao Baptista Pinheiro; embajador de Tailandia, señor Wongse Polnilorn; embajador de la República Árabe de Egipto, señor Smith Eissawi Zayed; embajador de Japón, señor Shiro Kondo; embajadora de Dinamarca, señora Nonny de Wryght; embajador de la República Federal Alemana, señor Jorg Kastl; embajador de la India, señor S. M. S. Chadha, y presidentes de Automóviles Clubes de Sudáfrica, Ceylán, Egipto, Indonesia, Israel, Libia, Noruega, Por-

tugal, Suiza, Dinamarca, Brasil, Inglaterra, Nueva Zelanda, Austria, Estados Unidos de América, India, Irlanda, Jordania, Hungría, Filipinas, Singapur, Checoslovaquia, Yugoslavia, Canadá y Jamaica.

Finalmente, por fallecimiento del Delegado Titular a la Asamblea, doctor Luis María Zambrano, integrante de la Comisión Interna N° 1 de Asuntos Legales, fue nombrado en su reemplazo el doctor Guillermo Moreno Huevo.

ABRIL 29

El 29 de abril se realizó una asamblea ordinaria en la que estuvieron presentes los inspectores de Personas Jurídicas, doctores Carlos Lozada Allende y Rafael Lanusse. Durante la reunión se aprobó la adquisición del inmueble lindero a la Estación Punta Alta, provincia de Buenos Aires, que permitirá ampliar los servicios que brinda al parque automotor de la zona y su proximidad a la Base Naval de Puerto Belgrano. Se aprobó que las notas de informaciones elevadas por la Comisión

Directiva sean remitidas a las Comisiones Internas de la Asamblea de Delegados para que consideren los distintos aspectos que en ellos se mencionan. Se aprobó también el despacho de la Comisión Interna N° 1 de "Asuntos Legales" acerca de la "Apelación Resolución de Comisión Directiva de fecha 3-12-75, Acta 27 - Punto 31". Posteriormente, la Asamblea aprobó la Revaluación Bienes de Activo Fijo Ley 19.742 y la Memoria, Balance General, Cuenta de Gastos y Recursos e Informe de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas correspondiente al Ejercicio N° 71.

MAYO 14

En segunda citación se efectuó la reunión extraordinaria de la Asamblea de Delegados, con fecha 14 de mayo, convocada para el 29 de abril. Actuó en la misma el inspector de Personas Jurídicas, doctor Adolfo Cahian. Después de un extenso debate se aprobó la reforma del Estatuto Social con las modificaciones y agregados que propuso la Comisión de Asuntos Legales.

MAYO 14

A continuación tuvo lugar otra reunión extraordinaria durante cuyo transcurso fueron debatidas las reformas propuestas al Reglamento Electoral, y a su término se aprobó por unanimidad el despacho de la Comisión de Asuntos Legales, con las modificaciones correspondientes.

MAYO 31

Se realizó en la fecha indicada la reunión ordinaria de la Asamblea de Delegados, en cuyo transcurso fue aprobado, con algunas recomendaciones, el Presupuesto de Gastos y Recursos correspondiente al ejercicio 1° de julio de 1976 al 30 de junio de 1977, que fue elevado a su consideración por la Comisión Interna de "Economía y Finanzas". Actuó en la asamblea el inspector de Personas Jurídicas, doctor Héctor J. Petersen.

NOTICIERO ACA



Cálido Homenaje al Sr. Domingo M. Armendáriz

El gerente general saliente de nuestra Entidad fue agasajado en una reunión a la que asistieron los miembros de la Comisión Directiva y otras destacadas personalidades del automovilismo internacional. También los amigos y compañeros de Armendáriz le tributaron una demostración, concurridísima, con motivo de su alejamiento del Club.

Un acto de honda significación para cuantos formamos parte de esta gran familia que es el Automóvil Club Argentino, se realizó el 2 de junio último: el homenaje a Domingo Marcos Armendáriz, gerente general de la institución, de la que se retiró después de treinta años de actividad.

La Comisión Directiva, presidida por su titular, el doctor César Carman, rindió así su tributo de aprecio y agradecimiento a un hombre que dejó huellas perdurables de su paso en nuestro Club. Asistieron a este acto, además, el presidente de la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes, general Silvio Américo Santa Rosa, del Brasil; el vicepresidente 2º de ese organismo, señor Carlos Boy, del Perú, y el secretario-tesorero de FITAC, señor Luis Hernán Videla Pacheco, de Chile, y personal superior de nuestra Entidad. El homenajeado acudió en compañía de su esposa y de su hija Cristina. Ofreció el homenaje el Dr. Carman e improvisó cálidos conceptos el general Santa Rosa. Finalmente, el agasajado agradeció, visiblemente emocionado, la demostración.

Treinta años de su rica existencia —vale la pena insistir en ello—, los pasó Armendáriz al servicio del Automóvil Club Argentino. Peldaño

a peldaño recorrió toda la escala administrativa en el curso de una brillante carrera, que lo llevó a ocupar el sitial máximo entre los funcionarios de nuestra Entidad. Sagaz y sensitivo para acompasar su marcha a los tiempos nuevos, Armendáriz participó en los avatares del Club como protagonista, en todos los niveles. Desde su modesto cargo inicial de auxiliar hasta la Gerencia General, que ejerció durante 18 años con inteligente dedicación y señorío nunca desmentido.

DEL TITULAR DEL ACA

El señor presidente inició el acto, pronunciando el siguiente discurso:

"Quizás en esta noche, me resultaría muy fácil improvisar. ¿Por qué? Porque sería trasucir ante ustedes veinte años de una vida común, en una lucha sin par, buscando una sola cosa, el beneficio de todos los argentinos. Pero no debo improvisar porque no quiero quitarle la solemnidad a esta fiesta y las cosas que se escriben en la tranquilidad, siempre resultan gramaticalmente y profundamente de mayor envergadura. Espero que lo que diga yo esta noche tenga trascendencia en los cuatro puntos cardinales, en los que está nuestro querido Club. Esta noche nos hemos reunido en torno de esta mesa para expresar, correspondiendo al homenaje dispuesto por la Comisión Directiva, nuestra amistad y nuestro reconocimiento a don Domingo Armendáriz. Al nombrarlo, pienso que yo no podría decir nada que no sepamos todos los que estamos aquí, respecto a este caballero que,

a lo largo de treinta años desde el modesto cargo de auxiliar de contaduría hasta la pesada responsabilidad de la Gerencia General, siempre se distinguió por su hombría de bien, su responsabilidad y su extraordinaria contracción al trabajo que le permitieron adquirir una experiencia invaluable en todos los aspectos del complejo mecanismo del Club.

"Lo que pueda agregarse a este casi lacónico resumen del paso, largo y fructífero paso, por cierto, de don Domingo Armendáriz por nuestra Institución, no sería más que una larga serie de adjetivos que envuelven su condición de funcionario y de hombre. Todo eso, además, está sobradamente documentado en su foja de servicios. No obstante, una foja de servicios es un documento burocrático en el que se consignan datos de carácter administrativo que, sin dejar de ser muy importantes, no informan sobre todas las facetas de su personalidad. La lealtad, oído bien, a una Institución, es muy difícil de clasificar, lo mismo que el grado de sacrificio personal, el desvelo y cuanto valoriza el desarrollo de una labor, más allá del simple cumplimiento del deber..."

Luego agregó:

"Tenemos conciencia de que esta noche, nosotros, amigo Armendáriz —en presencia de su querida esposa y de su adorada hijita, que son el mejor testimonio de su vida—, colgamos en su pecho esa condecoración moral que acabo de citar y que, a la vez, expresa también todo nuestro afecto, nuestra amistad personal y nuestro reconocimiento por cuanto ha significado su labor en el Automóvil Club Argentino. Sería injusto, sin embargo, que nuestro reconocimiento no alcanzara a su digna esposa, quien siempre se solidarizó con el sacrificio que supuso para su hogar todo lo que de su vida entregó Armendáriz a su labor.

"Y de más está decir que, ya que razones ajenas a nuestra voluntad le han impedido reintegrarse a nuestras filas, ésta igual sigue y seguirá siendo su casa, no sólo con todas las puertas abiertas, sino también con el abierto y permanente afecto de todos nosotros."

Un aspecto de la concurrencia en el agasajo que le ofrecieron sus amigos y compañeros del Automóvil Club Argentino. A esta demostración asistió un número elevado de personas que representaron en la ocasión, a todos los sectores de nuestra Institución.

El presidente del ACA, doctor César Carman, durante su emocionado discurso. Sentados, aparecen, de izquierda a derecha: la señora de Petraglia, el señor Armendáriz y su esposa, el señor Federico Lajud, vicepresidente 1º de nuestra Entidad, y la señora de Martínez Briones.





El señor Domingo M. Armendáriz (a la izquierda de la fotografía), recibe el saludo de su sucesor en la Gerencia General del Club, arquitecto Jaime J. W. Sequeira. Junto al agasajado, la secretaria de la Gerencia General, señora Laura B. de Ehrman.

DEL GRAL. SANTA ROSA

Acallados los aplausos con que fueron rubricadas las palabras del doctor César C. Carman, el presidente de la FITAC, general Silvio Américo Santa Rosa, quiso adherir al homenaje a Armendáriz e improvisó este breve discurso:

"Mi querido y fraterno amigo doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, señores directores, señoras, mi querido Armendáriz, cuando usted llegó a esta casa, yo ya estaba desde 1941. He asistido personalmente a toda la construcción de la nueva sede, he estado presente en el banquete de la inauguración y cuando usted llegó acá, ya me encontré no como brasileño, sino como argentino lleno de Automóvil Club Argentino. Desde entonces, nuestra amistad se ha tornado cada vez más fraterna, cada vez nos entendemos mejor. Estuvimos juntos en muchas reuniones y siempre usted se ha presentado como el hombre atento a resolver todos los problemas, por más difíciles que fueran. Quiero decirle, en nombre de la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes, en nombre del Automóvil Club de Brasil, que usted es un hombre feliz, usted ha recibido una misión, ha cumplido, y si usted fuera militar, podría presentarse delante de todos los Automóviles Clubes de América diciendo: misión cumplida."

DEL SR. ARMENDARIZ

Al agradecer la demostración, el señor Armendáriz, entre otros conceptos, expresó:

"Esta demostración a mi persona, por parte de las autoridades del Automóvil Club Argentino, tiene para mí la excepcional importancia de materializar el anhelado de una tarea que inicié en 1946 como auxiliar y que me deparó, desde 1957 a 1975, el honor de ejercer la Gerencia General de la Institución.

"En tan considerable lapso, me tocó intervenir, estrechamente ligado al señor presidente, a la Comisión Directiva y a los funcionarios que me acompañaron en las distintas y trascendentes etapas que marcaron hitos perdurables en la vida institucional, desde la esforzada defensa de la prosecución de su gestión servicial, amenazada seriamente en los primeros años, a la gran expansión que marcó el ritmo de los siguientes, hasta alcanzar el nivel de la gran infraestructura actual, una de las más importantes del mundo en su género."

Más adelante, dijo:

"Muchos factores facilitaron la gestión cumplida; fundamentalmente, el apoyo, la confianza dispensada por el señor presidente de la Institución y sus miembros directivos, la valiosa colaboración de los altos funcionarios que, con el concurso de todos los niveles administrativos y serviciales, en conjunción con dirigentes de filiales, delegaciones y

concesionarios de servicios, en todo el país, hicieron posible el extraordinario crecimiento alcanzado."

Finalmente, expresó:

"La vida nos depara alternativas cambiantes, a las que debemos responder con principios inalterables basados en la moral y la dignidad humana, y con la ayuda de ellos y de Dios, seguiré enfrentando los requerimientos de otras actividades, dejando éstas, que me son tan queridas, en manos de mi sucesor, el arquitecto Jaime W. Sequeira, en la seguridad de que con sus brillantes condiciones preservará y acrecentará el nivel de la Gerencia General, que tuve el honor de ejercer bajo el mandato de esta Comisión Directiva.

"Al expresar públicamente mi reconocimiento en nombre de mi señora, mi hija y mío, por esta demostración que me brindan las autoridades de la Institución, con la presencia de las señoras, que tanto valor, deseo formular mis votos para que el Automóvil Club Argentino, bajo la conducción de esta calificada Comisión Directiva, prosiga sin pausa su formidable obra al servicio del país."

Finalizado el discurso del señor Armendáriz, el doctor César Carman entregó a la esposa del gerente general saliente un ramo de flores, acto que fue subrayado con una ovación.

Asimismo, el doctor Carman hizo conocer una decisión de la Comisión Directiva, en virtud de la cual se obsequiará al señor Armendáriz un objeto de arte para que sea permanente recuerdo, en el seno de su hogar, de su paso por nuestra Entidad.

DEMOSTRACION DE SUS AMIGOS

El jueves 3 de junio último se efectuó otro agasajo al señor Domingo Marcos Armendáriz, ofrecido por sus amigos y compañeros. Esta demostración —asistieron 530 personas— puso en evidencia, una vez más, el aprecio que supo granjearse el gerente general saliente del Automóvil Club Argentino en su dilatada carrera en nuestra Institución.

Estuvieron representantes de embajadas diplomáticas, de diversos medios industriales, de fábricas de automotores, de la banca, de las finanzas y de otros sectores económicos, así como de empresas periodísticas y organismos oficiales.

Por los compañeros y amigos del Automóvil Club Argentino habló el señor José D. C. Rucci. Después lo hizo el arquitecto Jaime J. W. Sequeira, en nombre de la actual Gerencia General. A continuación habló el señor Isidro Valls, que fue el primer jefe que tuvo el agasajado al incorporarse a nuestra Entidad, como empleado de Contabilidad.

El señor Eduardo Pérez Trigás lo hizo para expresar la adhesión de la Asociación de Periodistas Radiales de Automovilismo, y luego le entregó un pergamino recordativo. Por "Coche a la Vista", revista especializada y también en nombre de audiciones radiales y televisivas que dirige, pronunció algunas palabras el señor Luis Elías Sojít, quien le entregó al señor Armendáriz una plaqueta recordativa del acto.

Por los amigos del Rotary Club de Palermo —del cual el señor Armendáriz fue fundador y primer presidente— habló el profesor José Matusevich. Cerró la lista de oradores el presidente del Club, doctor César C. Carman, quien improvisó algunas breves palabras y después hizo entrega al agasajado de un pergamino firmado por los asistentes a la demostración.

Sra. Emilia Khoury de Lajud



SE efectuó en el cementerio de la Recoleta el sepelio de los restos de la señora Emilia Khoury de Lajud, esposa del vicepresidente de la Institución, señor Federico Lajud.

De sentimientos altruistas y notable sensibilidad, pertenecía a la Sociedad de Damas Libanesas y a otras instituciones de beneficencia, a través de las cuales realizaba obras de bien social. Afable y bondadosa, era por todos conocido su acendrado sentido de la amistad, que le había granjeado en todos los círculos de su actuación unánimes sentimientos de consideración y simpatía.

Al acto del sepelio de sus restos, que constituyó una expresiva demostración del pesar que causó su fallecimiento, asistió un numeroso grupo de autoridades y funcionarios del ACA, quienes expresaron así al señor Federico Lajud su solidaridad en tan penoso trance.

AL CIERRE DE ESTA EDICION

AL cierre de esta edición se produjo la muerte del doctor Eduardo L. Capdehourat, que presidió el Automóvil Club Argentino en 1957, y la de dos destacados colaboradores de AUTOCLUB: el periodista y escritor Horacio Estol y el poeta Carlos Mastronardi.

AUTOCLUB expresa, por medio de estas líneas, su adhesión al duelo provocado por tan lamentables pérdidas. En nuestro próximo número nos referiremos in extenso a la personalidad del hombre de ciencia y de los escritores desaparecidos.

NOTICIERO ACA

INTEGROSE EL CUERPO DE GERENTES

Concluyendo el proceso de reorganización funcional de la Entidad, la Comisión Directiva, en su sesión del 17 de mayo pasado, integró el cuerpo de Gerentes de la Institución, el que quedó conformado como se consigna más adelante. Hizo necesaria esta reestructuración la notable expansión de



Arq. JAIME J. W. SEQUEIRA

El arquitecto Sequeira ingresó a la Institución en 1962, como jefe de la Oficina Técnica de Construc-

ciones. Ese mismo año fue designado Jefe de la Oficina Técnica de Edificios, funciones que cumplió hasta 1966, en que fue ascendido a Jefe de la División Arquitectura. En 1967 se lo nombró Subgerente Técnico, y en 1970 pasó a desempeñar la Gerencia de Arquitectura.

El año pasado, al efectuarse la reorganización funcional de la Entidad, fue designado Subgerente General de Operaciones, cargo que desempeñó hasta su promoción a *Gerente General de la Institución*.



Sr. MELECIO GARCIA

El señor Melecio García ingresó al ACA en 1945 como auxiliar de Contadu-

ría. En 1947 fue designado Subjefe de esa dependencia y el 1º de junio de 1948, Jefe de la misma. El 26 de mayo de 1950 se lo nombró Jefe de la Oficina Cobranzas Interior, y en 1960, Jefe de la División Socios.

El 1º de agosto de 1968 se lo designa Subgerente Administrativo a cargo de el área Relaciones con los Socios; el 17 de mayo pasado fue designado Gerente de *Relaciones con los Socios*.



Sr. RAFAEL ANGEL CRELIER

El señor Rafael A. Crelier ingresó a la Entidad en 1943 como Inspector de Socios. Se lo designó des-

pués Inspector Viajero y posteriormente Inspector Adscripto a la Jefatura de Socios. Luego de actuar como Adscripto a la Gerencia General, fue ascendido a Inspector General. Dejó este cargo para asumir la Gerencia de *Relaciones Públicas*.

Participó en congresos de diversa índole, en competencias automovilísticas nacionales e internacionales y actuó, sobre todo, como nexo entre autoridades de filiales y la administración central.

los servicios que presta la Institución y la complejidad de los problemas que aquélla trae aparejada. La medida dispuesta y la descentralización operativa por medio de las divisionales regionales creadas con claro sentido federalista, harán posible una mayor adecuación de los servicios en todas las regiones.



Cont. OSVALDO ANGEL PIATTI

El contador público nacional Osvaldo A. Piatti se graduó en la Universidad de Buenos Aires. Ingresó al ACA en 1950. En 1956 fue

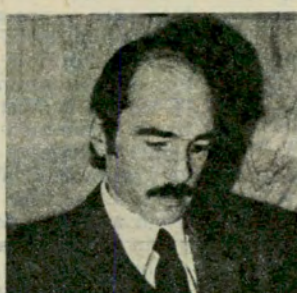
designado subjefe de la División Contable, y después Jefe de la Oficina de Cuentas Corrientes. Ejerció, sucesivamente, la Subjefatura y la Jefatura de la División Contable hasta que en 1970 fue designado Subgerente Administrativo Contable, funciones que desempeñó hasta su actual nombramiento como Subgerente General de *Administración*. Desempeña —además— en forma conjunta e interinamente la Subgerencia General de *Operaciones*.



Dr. JOSE MARIA GASTALDI

El nuevo Gerente de *Relaciones Humanas*, doctor José M. Gastaldi, se graduó de doctor en Derecho y Ciencias Sociales en

la Universidad de Buenos Aires. Su tesis, "El contrato de concesión privada", fue calificada sobresaliente y recomendada al premio "Facultad". Actuó en la justicia Correccional desde 1960 a 1966, en que ingresó como abogado en la Asesoría Jurídica de la Entidad. En 1972 fue ascendido a subasesor. Ejerce la docencia universitaria. Fue director-fundador de la Revista de Jurisprudencia Penal y asesor de revistas relacionadas con el automovilismo y el turismo.



Sr. EDUARDO PALACIOS VIDELA

El Gerente de *Promoción y Difusión*, señor Eduardo Palacios Videla, es periodista profesional con una

extensa actuación en diversas publicaciones de nuestro medio.

Ingresó al Automóvil Club Argentino como redactor de la Revista AUTOCLUB, en 1961. En ella ejerció sucesivamente las funciones de Prosecretario de Redacción, Secretario General y Jefe de Redacción, habiendo desempeñado asimismo, en forma interina, la Jefatura de Publicidad de dicho medio de difusión.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

En la Ciudad de Buenos Aires a los *...*
 días del mes de *...* de mil novecientos *...* reunidos los señores
 que suscriben, resolvieron, dar por constituido el Automóvil Club
 Argentino en sustitución de lo cual firmaron la presente:

[Handwritten signatures and names of the founding members]

ACTA DE CONSTITUCION DEL ACA

Memoria y Balance General Ejercicio N° 71 Año 1975

Honorable Asamblea:

Al culminar un nuevo año en la vida de la Entidad, esta Comisión Directiva cumple en elevar a consideración de la Honorable Asamblea de Delegados la Memoria y Balance correspondiente al Ejercicio 1° de enero al 31 de diciembre de 1975.

Se consigna seguidamente una breve reseña de las múltiples actividades llevadas a cabo por el Automóvil Club Argentino durante un período en que fue necesario sortear los obstáculos derivados de un contexto cambiante, con tendencia recesiva y sostenida inflación.

I — ACCION INSTITUCIONAL

CAUDAL SOCIETARIO

Durante el año 1975 el Automóvil Club Argentino logró alcanzar un total de 717.392 socios, lo que revela a las claras la adhesión que sigue recibiendo por parte de la masa de automovilistas de todo el país.

Las cifras siguientes muestran el movimiento de socios registrado durante el ejercicio que se analiza.

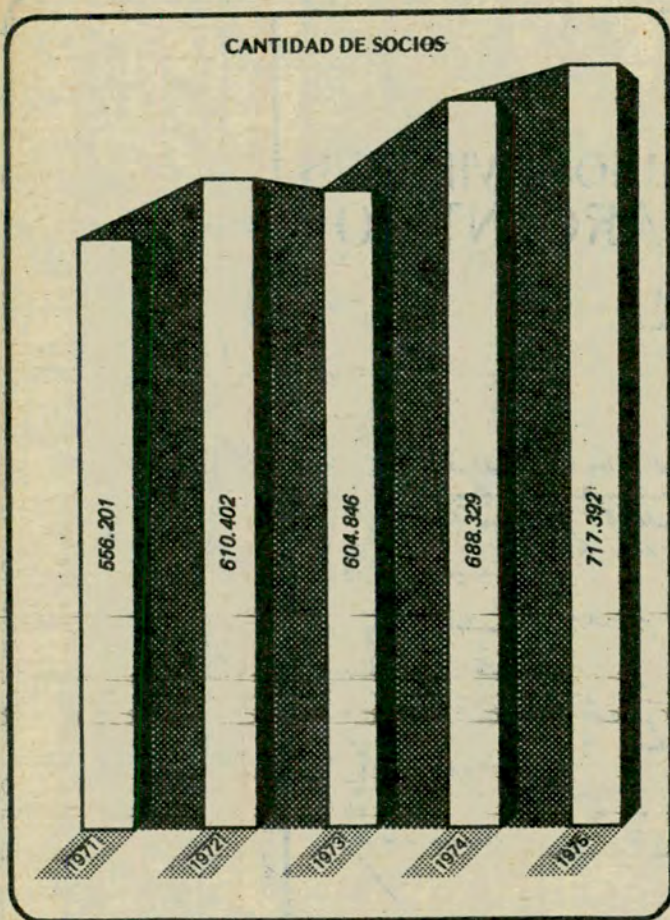
MOVIMIENTO DE SOCIOS AÑO 1975

Categorías	Saldo AL 31-12-74	ALTAS		BAJAS		Saldo AL 31-12-75
		Ingresos directos (x)	Pases de categoría	Bajas directas	Pases de categoría	
Honorarios	200	41		35		206
Vitalicios	16.325		574	166		16.733
Plenarios	374.010	44.500	1.198	30.593	2.349	386.766
Activos A Capital	7.305	46	10	253	106	7.002
Activos A Interior	167.653	26.904	1.362	15.683	1.004	179.232
Activos B Interior	117.621	15.603	814	10.881	1.087	122.070
Adherentes	5.215	285	1.331	705	743	5.383
TOTALES	688.329	87.379	5.289	58.316	5.289	717.392

(x) Incluidas bajas sin efecto

El accionar constante del Automóvil Club Argentino en favor del desarrollo del turismo y apoyo al automovilista desplegado en toda la extensión del territorio, trasunta una imagen institucional merecedora del apoyo que el público le ha seguido brindando mediante su adhesión.

CANTIDAD DE SOCIOS



REPRESENTACIONES Y DELEGACIONES DEL INTERIOR DEL PAIS

Nuestros representantes en los distintos puntos del país son los custodios de que los servicios y beneficios que brinda a sus socios el Automóvil Club Argentino lleguen a cada uno de ellos con la misma eficacia y utilidad.

Durante el ejercicio 1975 se constituyeron las nuevas Filiales de Pilar (Bs. As.) y San Fernando (Bs. As.) y las Delegaciones de Villa Allende (Córdoba), General Pacheco (Bs. As.) y Colón (Bs. As.), que se suman a las existentes a efectos de reforzar la acción del Automóvil Club Argentino en el orden local.

El movimiento de Delegados producido durante el año 1975, ha sido el siguiente:

Confirmación nuevo período	111
Designaciones	35
Bajas por Renuncia	30
Bajas por Fallecimiento	9

Esta Comisión Directiva agradece profundamente la amable y desinteresada acción de sus representantes, por el acertado cumplimiento de la labor desarrollada en sus respectivas jurisdicciones.

RELACIONES CON ORGANISMOS OFICIALES Y PRIVADOS

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

La vinculación con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro se inició en 1958, cuando el A.C.A. puso en marcha el Servicio de Previsión para socios, estrechándose cada vez más alrededor de la obra que vienen realizando en pro del desarrollo nacional.

Continuaron en un marco de confraternidad las relaciones con el Banco de la Nación Argentina, institución que prestó cordialmente su invalorable apoyo al Club en el ejercicio de 1975.

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

En materia de publicaciones turístico-cartográficas fueron realizados distintos trabajos de actualización e impresión en común acuerdo con la Dirección Nacional de Vialidad y otros organismos oficiales.

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

Las competencias automovilísticas formaron parte del quehacer institucional durante el ejercicio que analizamos, teniendo la satisfacción de haber organizado eventos de carácter nacional e internacional, que fueron enmarcados por un rotundo éxito, gracias a la valiosa colaboración brindada por distintas empresas de nuestro país.

Por todo lo expuesto, esta Comisión Directiva desea expresar su más profundo agradecimiento.

CONGRESOS, REUNIONES Y ASAMBLEAS

Durante el ejercicio del año 1975, la Entidad participó de importantes reuniones nacionales e internacionales, aportando en todos los casos su reconocida idoneidad y experiencia en materias tales como turismo, automovilismo, tránsito, educación vial y vialidad.

Asimismo, la concurrencia a congresos y asambleas de organismos especializados le permitió adquirir la necesaria actualización en las diferentes áreas en que el Automóvil Club Argentino desarrolla su prestación servicial.

Las reuniones ante las cuales el Automóvil Club Argentino estuvo presente a través de representantes fueron las siguientes:

II Congreso Internacional de Turismo del Río Uruguay: Auspiciado y financiado por el Gobierno de Entre Ríos, se realizó del 12 al 13 de abril en la ciudad de Colón. *Congreso y Asamblea General de la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.):* Se llevó a cabo desde el 15 al 18 de abril en la sede del Magyar Autoklub, en Budapest, Hungría.

Reunión Extraordinaria del Consejo de Dirección de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes y de las Comisiones Permanentes de Viajes y Turismo y Vialidad, Tránsito y Seguridad: Los mencionados cuerpos de la F.I.T.A.C. celebraron sus deliberaciones entre el 13 y 16 de mayo, en Asunción, Paraguay. *Primera Reunión de la IV Región de la Alianza Internacional de Turismo:* Se celebró el 16 de mayo en Asunción, Paraguay, simultáneamente con la reunión citada precedentemente.

Asamblea General de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.): Se realizó del 6 al 10 de octubre en París, Francia. *V Asamblea Hispano-Luso-Americano-Filipina de Turismo:* Se desarrolló entre los días 10 y 15 de noviembre en el Centro Cultural General San Martín de esta Capital Federal.

Primer simposio sobre Ambiente y Salud: Organizado por la Academia Nacional de Medicina, entre el 10 y 14 de noviembre en esta Capital Federal.

Reuniones diversas, de las cuales se obtuvo documentación de interés para las actividades que desarrolla el A.C.A.

AFILIACIONES

Las diversas áreas que abarca la acción del Automóvil Club Argentino lo relacionan con organismos afines nacionales e internacionales, a los cuales está afiliado. Esta estrecha vinculación le posibilita recibir información e intercambiar metodologías con el consiguiente beneficio para los servicios que presta a sus socios.

Las afiliaciones mantenidas durante el año 1975 fueron las siguientes:

Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC). Alianza Internacional de Turismo (AIT). Asociación Argentina de Carreteras. Asociación Argentina de Agencias de Viajes y Turismo (AAAV y T). Asociación Natura. Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA). Cámara Argentina de Turismo. Cámara Argentina de Anunciantes. Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo (CADAD). Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina (COTAL). Federación Internacional del Automóvil (FIA). Federación Metropolitana de Pesca y Lanzamiento (FEMEPLYL). Federación Turística de la Atlántida Argentina. Instituto Argentino del Petróleo. Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM). Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Registro Nacional de Productores Agropecuarios.

Por otra parte, la Entidad, con el sentido de colaboración que le es propio, participó en Comisiones y Cuerpos de diversos organismos del país y del extranjero.

ACTIVIDAD AUTOMOVILISTICA DEPORTIVA

Nuestra Institución, a través de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo tuvo a su cargo, durante el año 1975, el estudio previo, programación y organización del XVII Gran Premio de Turismo Nacional 1975 "Argentina 78", reservado para la Categoría Turismo Nacional en sus clases hasta 1.300 cc. y de 1.301 a 2.000 cc. de cilindrada y del 50º Gran Premio Turismo de Carretera 1975 "Argentina 78", reservado para la categoría Turismo de Carretera.

Actuó, además, en la programación y organización técnico-deportiva del Gran Premio de la República Argentina, competencia reservada para coches de Fórmula 1 Internacional, realizada con puntos para el Campeonato del Mundo de Conductores.

II — ACCION SERVICIAL

REVISTA AUTOCLUB

Durante 1975 AUTOCLUB continuó siendo un medio de comunicación periódica con la masa de asociados. En ella se publicaron artículos de carácter general y especializado, dando preferencia a los temas relacionados con el turismo, el automovilismo, la vialidad, el tránsito y la hotelería en el ámbito nacional. Asimismo, se prestó especial atención a los distintos aspectos vinculados con la integración regional interamericana.

El sensible incremento que experimentaron los costos editoriales hizo necesaria una reconsideración de los aspectos presupuestarios de la Revista. En razón de ello, debió alterarse transitoriamente la habitual periodicidad bimestral. No obstante, esa acostumbrada pauta de aparición quedó regularizada durante el segundo semestre.

Por lo expuesto, se imprimieron 2.951.600 ejemplares distribuidos en cuatro ediciones, a saber: N° 79 (enero-febrero), 84 págs.; N° 80 (junio), 52 págs.; N° 81 (setiembre), 52 págs. y N° 82 (diciembre), 68 págs.

La Dirección de AUTOCLUB mantuvo el criterio —adoptado desde la creación de la Revista— de publicar artículos de notoria responsabilidad informativa y jerarquía periodística.

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

SERVICIOS DE PREVISION

La actividad previsional de la Institución, iniciada en el año 1958, ha seguido contando durante el ejercicio 1975 con una significativa aceptación por parte de nuestros asociados.

Sobre la premisa de proteger adecuadamente el patrimonio de los socios, se implantó el sistema de actualización automática de capitales asegurados, el que entró en vigencia a partir del 1º de julio de 1975, con gran aceptación por parte de nuestra cartera de asegurados.

Ante la necesidad de una nueva actualización de los valores de los automóviles, se concretó a partir del 1º de diciembre de 1975 la segunda actualización automática de capitales, política que se seguirá aplicando en la medida que la situación del mercado lo exija.

Por otra parte, se efectuaron gestiones ante la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, a efectos de actualizar los capitales cubiertos por el Seguro de Vida, obteniéndose a partir del 1/10/75 un sensible aumento de los capitales asegurados que recibió la aprobación de los titulares de este seguro que al 31/12/75 alcanzó un total de 14.569 pólizas.

Acorde con la política del Club, a partir del mes de octubre se han incluido en el régimen de descentralizaciones de siniestros con participación de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, 51 filiales del Automóvil Club Argentino, lo que implica un considerable ahorro de tiempo en la sustanciación de expedientes por siniestros con el consiguiente beneficio para nuestros asegurados y terceros reclamantes.

ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS

La extensa red servicial de que dispone el Automóvil Club Argentino en todo el país, es objeto de continuos estudios a efectos de lograr la más eficiente prestación.

Este objetivo se concreta en la realización de constantes inversiones para la ampliación, remodelación o perfeccionamiento de la infraestructura existente y la habilitación de nuevas unidades que contribuyen a lograr un desarrollo armónico del automovilismo y el turismo en todas las regiones del país.

Durante el ejercicio 1975 se han incorporado los puestos de abastecimiento Cachi (Salta) y Bernardo de Irigoyen (Misiones) y la estación caminera Garayalde (Chubut), a la red servicial de propiedad del A.C.A., que ha quedado conformada al finalizar el mismo de la siguiente manera:

Estaciones de Servicio	96
Estaciones Camineras	73
Puestos de Abastecimiento	15
Talleres	2

El A.C.A., por otra parte, arrienda a YPF 18 estaciones de servicio que refuerzan su estructura al servicio del país todo, habiéndose habilitado durante el ejercicio la estación ubicada en Colón y Vieytes de la ciudad de Bahía Blanca.

Asimismo, de acuerdo con su objetivo de lograr una eficiente prestación servicial en todos los rincones del país, ha incorporado durante el ejercicio 1975, 9 estaciones adheridas, alcanzando a 125 el total de estas dependencias.

AUXILIO MECANICO

El constante aumento en los costos de mantenimiento de los automotores, así como también en los combustibles necesarios para su aprovisionamiento, y la racionalización dispuesta para la circulación de vehículos en la zona céntrica de la Capital Federal, han dejado notar su influencia en el Servicio de Auxilio Mecánico.

Capital Federal y Gran Buenos Aires muestra una disminución del 7 por ciento en la cantidad de servicios prestados respecto del año anterior, habiendo totalizado 758.525 auxilios durante el ejercicio 1975 (65 por ciento del total).

En el interior del país, en cambio, ha continuado el incremento de la cantidad de servicios efectuados que alcanzaron a 408.536 auxilios (35 por ciento del total), lo que denota el énfasis puesto de manifiesto en el logro de una superación en la atención del servicio en todo el ámbito del país.

Asimismo, cabe señalar, que durante 1975 se ha puesto en marcha el proceso de descentralización del sector Material Rodante, tendiente a conseguir un mejor desenvolvimiento de las tareas de nuestros talleres internos, con miras a una creciente flota de unidades y una mayor efectividad en los trabajos a realizar.

TELECOMUNICACIONES

Durante el ejercicio que nos ocupa, se ha proseguido con la política de ampliación de este moderno y eficaz medio de comunicación, incorporándose nuevas dependencias y equipos de auxilio mecánico a la Red de Telecomunicaciones del A.C.A., que al finalizar el año 1975 ha quedado conformada de la siguiente manera:

- 120 estaciones fijas en Banda Lateral Unica (B.L.U.) (Dependencias Serviciales).
- 13 estaciones móviles terrestres en B.L.U.
- 23 estaciones en base en muy alta frecuencia (V.H.F.)
- 292 estaciones móviles terrestres en V.H.F.

HOTELES, HOSTERIAS, MOTELES, UNIDADES TURISTICAS Y ALBERGUES

Los establecimientos hoteleros de la Entidad, ubicados en lugares de interés turístico o en puntos estratégicos de la ruta de acceso a aquéllos, durante el año 1975 han prestado, al igual que en años anteriores, un valioso servicio en apoyo del turismo nacional y, particularmente, han constituido un positivo beneficio para la masa societaria.

La actividad desarrollada en este ejercicio en la materia se ha centrado, no ya en la habilitación de nuevos establecimientos, sino en la realización de trabajos, algunos de ellos de envergadura, destinados a adecuar la red hotelera a las necesidades y requerimientos, siempre crecientes, de los asociados y turistas en general.

Merecen citarse a modo de ejemplo la habilitación de los moteles General Roca (Río Negro) y Colonia 25 de Mayo (La Pampa).

El A.C.A., haciéndose cargo de la repercusión geo-política de los cruceros a las Islas Malvinas y a la Antártida organizados por el Ministerio de Bienestar Social, brindó su aporte a los mismos, colaborando en el apoyo de la parte terrestre de dichos cruceros, por intermedio de las hosterías Petrel y Kaiken, ubicadas en Tierra del Fuego.

Como puede observarse en el gráfico respectivo, el número de plazas-días utilizadas, ha sido mayor al de otros años, lo que revela que el esfuerzo en mejorar los establecimientos existentes ha traído el lógico resultado de una mayor aceptación por parte de la masa societaria.

RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS

Año tras año, se incrementa significativamente el interés de los asociados por este tipo de servicios, habiendo aumentado en un 9,5 por ciento la concurrencia a los recreos de la entidad, con respecto al año 1974, y en un 15,6 por ciento la concurrencia a los campamentos.

Esta circunstancia ha movido a la Entidad a encarar diversos trabajos tendientes a ampliar las instalaciones existentes y mejorar su funcionamiento, tratando de esta manera de brindar una mayor comodidad a los concurrentes.

Cabe agregar que a través de la campaña de adhesión de campamentos privados a la red del A.C.A. se han suscripto diversos convenios que permitirán brindar un mejor y amplio servicio, que incluye la posibilidad de efectuar las reservas previas, desde esta Sede Central y todas las Filiales del interior del país.

Otro polo de atracción —por la enorme afluencia de socios en la temporada estival— ha sido en 1975, al igual 56 autoclub

que en otras temporadas, la costa atlántica de la Provincia de Buenos Aires, en la cual los balnearios del A.C.A. instalados en San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó, Alfar (Mar del Plata), Las Brusquitas (Miramar) y Necochea, han visto totalmente colmada su capacidad.

PESCA DEPORTIVA

La pesca deportiva también ha tenido en el A.C.A. uno de sus más sobresalientes propulsores. Merece señalarse el éxito conseguido por la realización de la 7ª Edición de la Copa "Confraternidad de Pesca Deportiva", competencia en la que participaron diversos clubes afines a este deporte y la representación del A.C.A.

Tal como otros años se realizaron diversas excursiones de pesca a la laguna de Chascomús, las que contaron con la masiva adhesión de los aficionados, característica que acompañó también a una similar que se realizó por segunda vez a la Bahía San Blas.

RESTAURANTES, BARES, BUFFETS, CAFETERIAS, PELUQUERIAS, PEDICURIAS, PROVEDURIAS Y KIOSCOS

Los servicios prestados a los socios a través de estas dependencias, han continuado desarrollándose dentro de las pautas fijadas para el área en años anteriores.

Durante el ejercicio 1975 se ha procurado que los mismos se adecuen a las nuevas exigencias de la masa societaria, encarándose para ello trabajos de reparación, mantenimiento y equipamiento.

Fueron habilitados durante el año 1975 los restaurantes Las Brusquitas (Miramar) y Necochea, que se encuentran ubicados anexo a los balnearios del mismo nombre.

Asimismo, ha sido preocupación de la Entidad mejorar y aumentar este tipo de servicios, por lo cual se están realizando trabajos de importancia que permiten prever su expansión para el año 1976.

RELEVAMIENTO DE CAMINOS

A efectos de concretar la confección o modificación de material cartográfico, se realizaron giras de relevamiento por diversas provincias, abarcando 7.541 km de caminos nacionales y 2.063 km de caminos provinciales.

La obtención de datos en zonas aledañas de la provincia de Buenos Aires demandó, asimismo, 8.899 km de recorrido.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS

Consecuente con sus fines específicos: el fomento del turismo, la vialidad y el automovilismo, a través de la División Cartografía, la Entidad ha continuado con su plan de labor destinado al mejor logro de tales propósitos, en cuanto se refiere a la edición de publicaciones de orientación para sus socios.

La obra realizada en tal sentido, que cubrió las necesidades de información sobre numerosas zonas del país ha sido de una tirada total de 1.405.000 ejemplares de 42 motivos impresos. Ello ha permitido informar al propio tiempo sobre la habilitación de nuevas rutas que posibilitaron el acceso a numerosos lugares de turismo.

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

También se prosiguió con los trabajos relativos al convenio de 4 años —en materia cartográfica— con la Dirección Nacional de Vialidad, efectuándose las entregas correspondientes a los mapas de las provincias de San Juan, Jujuy, Santa Cruz y Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Por otra parte, considerando la importancia de Buenos Aires como centro turístico de excepción y atento a los

importantes eventos que se avecinan en la Capital de la República, como el Campeonato Mundial de Fútbol del año 1978, se realizó la edición del primer tomo de la Guía Turística Buenos Aires, La Plata y Alrededores.

ESTUDIOS DE TRANSITO

El Automóvil Club Argentino, durante el ejercicio 1975, ha seguido prestando asesoramiento a las autoridades municipales elaborando, a su pedido, estudios de tránsito de diversas ciudades del Gran Buenos Aires y del interior del país y proyectando, además, el señalamiento de muchas de ellas.

Se dictaron, asimismo, cursos sobre tránsito para la regional de policía de San Rafael (Mendoza) y para docentes en Mar del Plata y en la provincia de La Pampa.

SEÑALAMIENTO

En cumplimiento de los convenios suscriptos con organismos viales y municipales, se llevó a cabo la conservación de señales existentes y el emplazamiento de nuevas señales, de acuerdo a las cantidades que se consignan seguidamente en forma comparada con las del año 1974.

CONVENIO	Año 1974	Año 1975
• Dirección de Vialidad de la Provincia de Bs. As. ...	5.790	7.746
• Dirección Nacional de Vialidad	7.467	1.194
• Dirección Provincial de Vialidad de Santa Cruz ...	1.113	—
• Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa ...	—	403
• Dirección Provincial de Vialidad de Santa Fe ...	—	94
• Municipalidades	796	2.160
• Varios	1.045	941
	16.211	12.538

EDUCACION VIAL

Este tema, de primordial importancia por su aspecto formativo, ha merecido durante el ejercicio 1975 especial atención.

Se confeccionaron folletos diversos, cuentos infantiles, audiovisuales, etc., distribuyéndose 3.734.897 láminas en distintos lugares del país.

Asimismo, se dictaron cursos para docentes en diversas ciudades del interior del país, llevándose a cabo, además, un ciclo de charlas por radio y televisión, de una hora de duración, sobre temas de esta disciplina.

La instalación de la pista infantil de tránsito en el Salón Municipal de Mar del Plata y en escuelas de la Provincia de Buenos Aires, contribuyó a la campaña de educación vial emprendida en el período.

ASESORAMIENTO Y TRAMITES SOBRE PATENTAMIENTO DE VEHICULOS E INFRACCIONES DE TRANSITO

Durante el ejercicio finalizado, el Automóvil Club Argentino ha seguido brindando, a través del sector específico, el servicio relacionado con los trámites necesarios para el patentamiento o transferencia de vehículos de asociados radicados en Capital Federal y Provincia de Buenos Aires.

Se ha brindado, asimismo, un asesoramiento completo sobre las tramitaciones requeridas, además de facilitar la obtención del Registro para Conducir en la Capital Federal.

ESCUELAS TECNICAS DE CONDUCCION Y TRANSITO

• Buenos Aires

Las modernas instalaciones de la Escuela de Conducción, ubicada en el Parque 3 de Febrero de Palermo, han seguido mereciendo durante el ejercicio 1975 la atención de los socios del A.C.A. y sus familiares, habiéndose dictado clases a 3.485 alumnos.

Su gabinete psicotécnico prestó 39.676 servicios a diver-

sas reparticiones del Estado y llevó a cabo 207 exámenes psicológicos.

La dotación de vehículos se incrementó con dos nuevas unidades Peugeot y dos Citroën.

Se montó un taller dentro de la escuela para atender el mantenimiento de todos los rodados con personal de la misma.

Los juegos de entretenimientos (kartings) que funcionan en las instalaciones de la escuela, han contado con la concurrencia de 37.347 niños.

• Santiago del Estero

La escuela, ubicada en la ciudad capital, mantuvo un ritmo similar al de los años anteriores. Brinda conocimientos relacionados con educación vial, mantenimiento de automóviles y accidentes de tránsito, y, para la enseñanza de manejo, utiliza 5 rodados. En el transcurso del año egresaron 466 alumnos.

ASESORAMIENTO E INFORMACION TURISTICA Y VIAL

El servicio de Información Turística y Vial, representa la materialización del interés que el Automóvil Club Argentino tiene en hacer que los viajes de sus socios sean cada vez más placenteros.

Con ese fin brinda información actualizada sobre el estado de los caminos, orientación vial, actividades turísticas y otras relativas al automovilismo y turismo.

Al margen de las ventas de material cartográfico, se distribuyeron durante el período 932.305 unidades de hojas de ruta, descripciones, folletos y otros elementos.

ACTIVIDAD TURISTICA

La actividad del A.C.A. en esta faceta, continuó desarrollándose con el alto objetivo de difundir entre los asociados y sus familiares, las bellezas naturales de nuestro país y las posibilidades que ofrece en materia de turismo, coadyuvando con ello al desenvolvimiento socio-económico de las distintas zonas y lugares visitados.

Con tal propósito se brindó el más completo asesoramiento para facilitar la realización de viajes en forma individual, efectuando las reservas de alojamiento correspondientes, como asimismo la posibilidad de intervenir en excursiones colectivas, cuyos itinerarios se programaron abarcando prácticamente todas las zonas turísticas de nuestro territorio.

Cabe destacar que en 1975 se efectuaron los primeros viajes a la región patagónica en época invernal, obteniéndose gran aceptación por parte de los señores asociados, lo que determinó que los viajes inicialmente programados por el período junio-agosto, se prolongaran hasta el mes de diciembre.

CHEQUE DE VIAJERO

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

Las ventas del ejercicio 1975 alcanzaron la suma de \$ 35.899.700, superando en un 48 por ciento las ventas del año 1974.

ASESORAMIENTO Y DOCUMENTACION PARA VIAJES AL EXTERIOR

Con la finalidad de facilitar a los socios del A.C.A. el traslado de su automóvil fuera de los límites del territorio nacional, el servicio de Documentación Internacional emite la documentación necesaria para la exportación temporaria de vehículos, mereciendo citar, a título de ejemplo, que durante el ejercicio que se comenta, se extendieron 21.803 Libretas y/o Carnets de Pasos por Aduanas.

Es de destacar, asimismo, que la Entidad está autorizada para emitir Licencias Internacionales para Conducir, habiéndose extendido 34.620 Permisos Internacionales

y 37.297 Permisos Interamericanos durante el ejercicio 1975.

TRAMITES ADUANEROS

El Automóvil Club Argentino ha seguido brindando durante el ejercicio 1975 el servicio de Aduanas, consistente en el despacho de vehículos de turistas que entraron y salieron de nuestro país de o hacia el exterior.

Los trámites realizados en 1975 se pueden observar en las cifras siguientes en forma comparada con las del año 1974:

	Año 1974	Año 1975
• Exportaciones Temporarias	9.063	7.976
• Retornos de Exportaciones	3.275	8.940
• Importaciones Temporarias	507	449
• Retornos de Importaciones	533	453
Totales	18.378	17.818

SERVICIO DE AVIACION

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

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

• Horas de vuelo	798,30
• Kilómetros recorridos	219.675
• Pasajeros transportados	507
• Accidentados o enfermos evacuados	111

ASESORIA JURIDICA

El Automóvil Club Argentino, a través de su Asesoría Jurídica, ha seguido brindando un servicio de asesoramiento sobre aspectos legales consultados por sus asociados.

Por otra parte, ha efectuado las tramitaciones y verificaciones legales relacionadas con el pago de los Subsidios por Fallecimiento por Accidentes Automovilísticos otorgados por el A.C.A.

BIBLIOTECA

La remodelación llevada a cabo en los últimos meses de 1974, significó un real aporte a la comodidad de los asociados. Así es que, en el lapso que nos ocupa, alcanzó a 8.100 el número de lectores que concurrieron a esta sala. Consecuentemente, la cifra de obras facilitadas en carácter de préstamos fue de 3.200, sensiblemente superior al período precedente, que alcanzó a 1.543.

La prestación del servicio de fotocopias —habitual para aquellas publicaciones no circulantes— fue extendido al público en general, favoreciéndose al asociado con una diferencia en el arancel.

Merece ser destacada la incorporación, al caudal bibliográfico, de 394 obras —provenientes de compras y donaciones— entre las que tuvieron mejor acogida las referidas a técnica automotriz y las relacionadas con el quehacer turístico. Asimismo, se recibieron aproximadamente 750 publicaciones periódicas, algunas de ellas en calidad de canje por la revista Autoclub y otras en virtud de suscripciones realizadas en su oportunidad.

SERVICIOS ESPECIALES A SOCIOS

• Servicio Fotográfico:

Funciona en nuestra Sede Central, habiendo sido utilizado por 5.502 usuarios durante el ejercicio 1975.

• Casas Adheridas:

Se continuó con el sistema de Casas Adheridas al A.C.A. que brindan descuentos sobre compras o servicios, contando al 31/12/75 con 3.252 casas adheridas que se encuentran convenientemente distribuidas por todo el país.

58 autoclub

JUEVES TURISTICOS

Como es tradicional, entre los meses de mayo y octubre de 1975 se desarrolló el ciclo de conferencias con proyecciones de películas y diapositivas "Jueves Turísticos", contando con la entusiasta concurrencia de los asociados e invitados especiales.

ACTIVIDADES CULTURALES

Durante el ejercicio 1975 se llevaron a cabo espectáculos culturales de alta jerarquía, que contaron con la favorable acogida del público asistente, mereciendo destacar los siguientes:

- Concierto de la Orquesta de Música Argentina y de Cámara "Juan de Dios Filiberto".
- Espectáculo de danzas de la Escuela Nacional de Danzas y sus alumnos.
- Ciclo de grandes películas correspondientes a "Biografía del cine alemán".
- Concierto por el Conjunto de Cámara Americano.
- Acto artístico dedicado a la música popular de Buenos Aires.
- Recital de la soprano Delia Rigal.
- Recital de canto ofrecido por integrantes del Centro de Arte y Cultura.

III — CONSIDERACIONES FINALES

Es de destacar el esfuerzo realizado por el Automóvil Club Argentino para asegurar sus prestaciones serviciales dentro de un nivel y con un grado de eficiencia aceptables, teniendo en cuenta la compleja situación del medio en que desarrolló sus actividades, que se caracterizó por una merma generalizada de la productividad, costos de explotación que treparon vertiginosamente al finalizar el primer semestre, para seguir posteriormente una sostenida marcha ascendente y una retracción general de la industria automotriz, con su consiguiente repercusión en los servicios al automóvil.

La incidencia económica de las actividades reseñadas, ha sido expuesta por la Tesorería en su informe, que acompaña al Balance General del Ejercicio 1975.

Esta Comisión Directiva agradece profundamente a su masa societaria la confianza puesta de manifiesto en la obra del Club, a los señores miembros de la Asamblea de Delegados por el apoyo brindado a los Directivos de la Entidad y su fe en la realización de los objetivos propuestos y a los señores asociados integrantes de Comisiones Asesoras, de las Comisiones de Filiales y de las Delegaciones por su valioso aporte con el único interés de coadyuvar a una tarea noble.

Toda esta labor se ha visto favorecida por la invaluable colaboración de organismos e instituciones oficiales, entre los que podemos mencionar: Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Caja Nacional de Ahorro y Seguro, Banco de la Nación Argentina, Dirección Nacional de Vialidad, Dirección Nacional de Correos y Telecomunicaciones, Dirección Nacional de Turismo, Servicio de Parques Nacionales y autoridades provinciales y municipales que brindaron su aporte para ejecutar trabajos en beneficio del país, así como de empresas y demás entes privados que han cooperado con los fines del Club.

De igual modo, corresponde el reconocimiento a los señores concesionarios de servicios y a los integrantes de la red de estaciones adheridas por su trabajo fecundo y constante, así como también al plantel de funcionarios y empleados del Automóvil Club Argentino que al 31 de diciembre totalizaron 4.188 agentes.

Finalmente, esta Comisión Directiva convoca a todos los que participan en la obra del Automóvil Club Argentino a trabajar con ahínco, con renovada fe en el futuro, para dar nuevo impulso a esta Institución que día a día contribuye, con su aporte, a la grandeza del país. COMISION DIRECTIVA. Dr. CESAR C. CARMAN, Presidente, y Dr. LUIS PETRAGLIA, Secretario.

Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos

Buenos Aires, abril 13 de 1976. HONORABLE ASAMBLEA:

Dando cumplimiento a lo prescripto en los artículos 28 y 57 inc. d) del Estatuto Social, esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas examinó, asistida por la Auditoría Interna, la documentación integrada por la Memoria, el Inventario, el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos referidos al Ejercicio N° 71, que abarca el período 1° de enero al 31 de diciembre de 1975, aprobados por la Comisión Directiva en la reunión del 12 del corriente mes.

Los mencionados documentos reflejan, adecuadamente, la situación patrimonial y económica del Club.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 19.742, se ha efectuado el revalúo contable de los bienes de uso, incluido en el balance considerado.

El resultado del ejercicio fue negativo por \$ 196.935.205, cifra influenciada en forma preponderante por las amortizaciones del revalúo, que totalizaron \$ 196.943.732. De acuerdo con el artículo 9° de dicha ley, el déficit producido fue absorbido por el saldo del mencionado revalúo.

En la Memoria se señala la labor realizada por la Comisión Directiva durante el año 1975.

Esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas aconseja la aprobación de dichos documentos, sobre los que debe pronunciarse, finalmente, esa Honorable Asamblea de Delegados. (Firmado): Dr. HORACIO FRIAS PASMÁN, Presidente, y JORGE A. ISELY, Secretario.

DICTAMEN DE CERTIFICACION

Buenos Aires, abril 12 de 1976. Señores: Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, Av. del Libertador 1850, CAPITAL FEDERAL.

Ref.: Balance General al 31 de diciembre de 1975

De nuestra consideración: Hemos efectuado el examen del Balance General del Automóvil Club Argentino al 31 de diciembre de 1975 y de su cuenta de Gastos y Recursos por el período iniciado el 1° de enero de ese año, ajustando nuestra revisión a las normas de Auditoría aprobadas por la VIIª Asamblea de Graduados en Ciencias Económicas.

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

El déficit operado fue de \$ 196.935.204,82 y resulta después de haberse computado la totalidad de los gastos del ejercicio, las amortizaciones técnicas acrecidas con el revalúo que se menciona seguidamente, y las necesarias provisiones sobre las cuentas a cobrar y otros rubros. El mencionado resultado se disminuye por la incorporación de bienes donados y que fueron valorizados en la suma de \$ 1.037.795 por la Gerencia de Arquitectura del Automóvil Club Argentino.

Conforme al Decreto-Ley N° 19.742, la Entidad practicó la reactualización del valor de los bienes de uso, significando un aumento de \$ 2.606.315.808,55 respecto de los valores revaluados al cierre del ejercicio anterior. El revalúo fue practicado teniendo en cuenta las adquisiciones globales por ejercicio, y ha sido asentado también de este modo en los respectivos registros.

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

El rubro "Bancos" incluye \$ 53.098.440,53 deudor en concepto de "Transferencias en proceso de identifica-

ción" mencionado en el anexo 4 que, ya sea por falta de información oportuna de los respectivos bancos, falta de identificación u otras causas, no se han podido compulsar.

Las cifras del Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos surgen de asientos contables en libros principales y auxiliares y demás documentación comprobatoria, llevados de conformidad con las disposiciones legales y principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados uniformemente respecto del ejercicio anterior. En el ejercicio bajo comentario se ha variado el porcentaje de Previsión para Deudores por Cuotas, reduciéndose del 80 % aplicado en el ejercicio anterior al 70 % sobre el saldo total, proporción que cubre adecuadamente los riesgos correspondientes. Como resultado final de la tarea cumplida dictaminamos que dichos estados reflejan razonablemente la situación patrimonial, financiera y de resultados del Automóvil Club Argentino al 31 de diciembre de 1975.

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

	Exigible	Devengado
a) Ex-Caja Nacional de Previsión para el Personal de Comercio y Actividades Civiles	2.577.277,64	29.217.368,90
b) Ex-Caja Nacional de Previsión para Periodistas y Gráficos	7.005,73	253.582,41

Saludámosle muy atentamente. CANEPA y Asociados, Contadores Públicos. Dr. Luis R. Cánepa, C.P.C.E. T° IV N° 110.

DE: TESORERIA A COMISION DIRECTIVA ASUNTO: BALANCE GENERAL Y CUENTAS DE GASTOS Y RECURSOS DEL EJERCICIO 1975

Buenos Aires, 8 de abril de 1976. En cumplimiento con lo dispuesto en el Art. 51, Inc. d), del Estatuto Social, esta Tesorería somete a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1975.

El equilibrio económico de \$ 8.500, que fue el saldo favorable que arrojó el período en cuestión, es el resultado del cómputo de los ingresos y egresos correspondientes a la actividad operativa ordinaria. Por otra parte y como consecuencia de la aplicación de la Ley 19742 de Revaluación de Activos se produce un resultado final negativo de \$ 196.935.200, correspondiendo, por lo tanto, \$ 196.943.700 al concepto de amortizaciones extraordinarias.

A continuación se formulan los comentarios de los acontecimientos fundamentales que han caracterizado la actividad económica del año 1975.

Desenvolvimiento económico

La gestión económico-financiera de la Entidad ha sido afectada, como no podía ser de otra manera, por las especiales alternativas que han signado al contexto de la economía nacional en 1975, sobre todo durante el transcurso del segundo semestre, donde el profundo proceso inflacionario produjo un serio desfase en los valores reales, tanto de ingresos como de egresos.

Esa influencia inevitable se refleja en la comparación de las cifras del Balance General con respecto al Presupuesto del período analizado. Cabe destacar, en tal sentido, que si bien este último fue modificado con la aprobación de Asamblea de Delegados del 14-7-75, en base a las expectativas imperantes en ese momento, las circunstancias posteriores mostraron una realidad que distaba de la prevista en el mes de junio.

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

RUBROS	PRESUPUESTO 1975 (Ajustado)	BALANCE/75	DIFERENCIA	
			\$	%
Sueldos y Cargas Sociales	472.513.400	720.220.400	247.707.000	52,42
Gastos	330.188.200	360.325.400	30.137.200	9,13
Subtotal	802.701.600	1.080.545.800	277.844.200	34,61
Previsiones	60.002.500	148.351.500	88.349.000	147,24
Amortizaciones Extraordinarias	125.050.300	196.943.700	71.893.400	57,49
Amortizaciones Ordinarias	17.406.900	24.282.900	6.876.000	39,50
Total Egresos	1.005.161.300	1.450.123.900	444.962.600	44,27
Recursos Sociales				
Cuotas Sociales	494.526.900	615.236.900	120.710.000	24,41
Servicios de Previsión	102.286.700	104.198.700	1.912.000	1,87
Otros Recursos Sociales	109.838.700	130.981.400	21.142.700	19,25
Subtotal	706.652.300	850.417.000	143.764.700	20,34
Recursos de Estaciones	166.897.500	402.771.700	235.874.200	141,33
Total Recursos	873.549.800	1.253.188.700	379.638.900	43,46
Diferencia absorbida por Saldo Ley 19742	131.611.500	196.935.200	65.323.700	49,63

Como podrá observarse, las desviaciones resultaron de relevancia en casi todas las partidas, aunque el paralelismo de las mismas entre los rubros de Egresos y Recursos (44,27 % y 43,46 %, respectivamente) muestran con claridad que la incidencia del proceso inflacionario del segundo semestre constituye el factor fundamental de tal circunstancia.

Las mayores variaciones en algunos rubros obedecieron a la imposibilidad de adecuación a las constantes modificaciones de la economía nacional, a pesar de las diversas medidas aplicadas para neutralizar la incidencia de tales alternativas.

Resulta satisfactorio destacar que, no obstante las dificultades de diversa índole que se debieron afrontar, fue a favor de la prudencia y austeridad con que se

manejó la gestión económica de la Institución que se logró un razonable equilibrio global, respecto de la planificación aprobada para el Ejercicio en cuestión.

Prueba de ello, es que el incremento con respecto al déficit presupuestado está en relación con el aumento que registra el rubro Amortizaciones Extraordinarias, que, como se sabe, tiene incidencia de orden técnico exclusivamente.

Desarrollo financiero patrimonial

Seguidamente se detalla mediante un cuadro la evolución registrada en la situación Patrimonial de la Institución:

DENOMINACION	AÑO 1974	AÑO 1975	DIFERENCIA	
			\$	%
ACTIVO				
Muebles e Inmuebles (Deducidas Amortizaciones)	745.411.100	3.477.048.500	2.731.637.400	366,46
Disponibilidades	149.741.900	576.851.400	427.109.500	285,23
Deudores	184.118.000	639.816.900	455.698.900	247,50
Cuentas Varias	52.049.000	69.523.300	17.474.300	33,57
TOTALES	1.131.320.000	4.763.240.100	3.631.920.100	321,03
PASIVO				
Fondo Social	626.293.800	3.035.673.400	2.409.379.600	384,70
Acreedores en Cta. Cte.	160.756.000	526.722.200	365.966.200	227,65
Acreedores en Cta. Cte. (30 días)	153.869.000	859.288.100	705.419.100	458,45
Acreedores a Largo Plazo	136.234.000	113.454.600	(22.779.400)	(16,72)
Ingresos Diferidos	5.069.000	62.064.500	56.995.500	1.124,39
Previsiones	49.098.200	166.037.300	116.939.100	238,17
Resultado Económico	—	—	—	—
TOTALES	1.131.320.000	4.763.240.100	3.631.920.100	321,03

Según puede observarse, el incremento del rubro Muebles e Inmuebles asciende a \$ 2.731.637.400. En el Activo Fijo, el incremento fundamental corresponde al ajuste de los Bienes de Uso por la aplicación de la Ley 19742 de Revaluación de Activos y en menor escala a inversiones en obras, mejoras, equipamiento de dependencias serviciales y a donaciones recibidas.

Entre las inversiones más significativas, podemos citar las efectuadas en Balnearios Necochea y Las Brusquitas, en la Pcia. de Buenos Aires; Garayalde, Esquel, Campamento Rada Tilly, en la Pcia. de Chubut; Piedra del Aguila, El Chocón y Hostería Aluminé, en la Pcia. de Neuquén; Oberá y Eldorado, en la Pcia. de Misiones; Sierra

Grande, en la Pcia. de Río Negro; Río Gallegos, en la Pcia. de Santa Cruz, y Sede Central e Inmueble Jaramillo en Capital Federal.

En lo que respecta a Material Rodante, se produjo, como consecuencia de la incorporación de 68 automotores y 20 motos a la flota de unidades afectadas al Auxilio Mecánico, un incremento de \$ 12.600.000.

El aumento del rubro Deudores refleja el adecuamiento de los valores absolutos, ante el desfase producido por el deterioro monetario.

En lo que respecta al Pasivo, el incremento del rubro Fondo Social se debe a la incorporación del saldo del revalúo de los Bienes de Uso por la aplicación de la Ley 19742 de Revaluación de Activos.

Los aumentos de los rubros de Acreedores en Cuentas Corrientes están motivados por el incremento de los valores sobre las compras efectuadas que se han operado en el transcurso del año.

Por su parte, la disminución que indica el rubro Acreedores a Largo Plazo es consecuencia de los pagos efectuados a Y.P.F., en cumplimiento de obligaciones documentadas.

El rubro Ingresos Diferidos indica un incremento en los recursos que se recaudaron anticipadamente y que corresponde imputar al Ejercicio 1976, así como también la Diferencia de Cotización al 31-12-75, correspondiente a la actualización de los Títulos Públicos de patrimonio de la Entidad.

En lo referente al rubro Provisiones, el mismo señala un aumento como consecuencia de la necesidad de cubrir adecuadamente los riesgos emergentes de los Créditos de la Entidad.

Cabe consignar, finalmente, que las Compras de Productos Y.P.F. fueron abonadas puntualmente conforme a los planes vigentes y alcanzaron la suma de \$ 3.730.600.000.

Del análisis expuesto anteriormente, esta Tesorería estima que la gestión financiera de la Entidad se desarrolló con prudencia y solvencia, teniendo en cuenta las desfavorables condiciones en que se debió actuar.

Conclusiones

En todo el detalle que antecede se trató de sintetizar la actividad económico-financiera del Ejercicio 1975, la cual halla su complemento en la correspondiente Memoria.

Resultaría obvio volver a reseñar la medida en que los factores negativos del contexto económico del país han influido sobre el desenvolvimiento de la Institución, afectando sus estructuras y exigiendo notorios esfuerzos para permitir su neutralización. Justo es destacar que ello pudo ser realizado con la colaboración mancomunada de todos los que actúan en forma directa e indirecta tanto en la Dirección como en la Administración de la Entidad.

Estas pautas de adecuación, esfuerzo y prudencia constituyeron las metas más trascendentes que la Institución toda debió respetar para producir consecuentemente un desenvolvimiento armónico y acorde a las reales posibilidades y exigentes necesidades que se plantearon a lo largo de todo el Ejercicio.

Con satisfacción afirmamos que es ante circunstancias como las que signaron el desarrollo de la economía nacional durante 1975, donde se ponen de manifiesto los resultados de una obra de trascendente y sólido desarrollo a través de más de 7 décadas. Es en mérito a esa obra fruto del aporte solidario de asociados, directivos, personal, concesionarios y entidades oficiales vinculadas al quehacer de la Entidad, que coyunturas difíciles logran superarse manteniendo la solidez institucional tanto en lo funcional como en lo económico-financiero y permiten afirmar con convicción la confianza en un futuro de promisorios resultados para los objetivos de afianzamiento, modernización y desarrollo de las estructuras serviales del A.C.A.

En virtud de todo lo expuesto, esta Tesorería eleva a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio 1975, y, de no merecer observaciones, propone la aprobación del siguiente proyecto de

Resolución

- 1º) Apruébase el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al 71º Ejercicio de la Institución, comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 1975, en el cual, al totalizar los egresos \$ 1.450.123.945,58 y los recursos \$ 1.253.188.740,76, produce un déficit de \$ 196.935.204,82 que es absorbido por el Saldo Ley 19742, conforme lo dispone la citada Ley de Revaluación de Activos.
- 2º) Dispónese incluir en la Orden del Día de la convocatoria de Asamblea de Delegados la consideración del Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio del año 1975, de acuerdo a lo establecido en el Art. 44, Inc. n) del Estatuto Social Dr. IVAN IBAÑEZ, Tesorero.

BALANCE GENERAL

AL 31 DE DICIEMBRE DE 1975 CUENTAS DE ACTIVO Y PASIVO CONCEPTO DE CADA RUBRO

ACTIVO

INMUEBLES. Este rubro comprende el valor de todos los terrenos y edificios de propiedad de la Institución. Dicho valor está formado por el costo original de cada uno de los bienes, aumentado con el importe de la revaluación llevada a cabo en el corriente ejercicio sobre los valores al 31-12-75 conforme lo establece la Ley 19742 de Revaluación de Activos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULOS Y ACCIONES. Comprende el monto de los títulos y acciones de Cooperativas de Consumo por su valor nominal y Títulos Públicos actualizados a la fecha de Balance.

MERCADERIAS. Representa el monto del Activo Circulante al 31-12-75 por su último costo.

CAJAS. Comprende el monto de los valores en efectivo y cheques al 31-12-75 en Caja de Sede Central y en sus distintas dependencias.

BANCOS. Refleja las disponibilidades en diversos Bancos.

CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR. Representa el monto de las cuotas a cobrar de los socios al 31-12-75.

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

DEUDORES VARIOS. Este rubro registra los saldos a cobrar.

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

PRIMAS DE SEGUROS - POLIZAS N° 1 Y N° 2 - A COBRAR. Refleja el monto a cobrar de los socios al 31-12-75 por la financiación de primas de seguro de automotor. Pólizas N° 1 y N° 2.

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

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

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

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

PASIVO

FONDO SOCIAL. Refleja el patrimonio neto de la Entidad al 31-12-74.

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

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

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

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

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

HABERES PENDIENTES DE PAGO. Este rubro representa las remuneraciones del personal que no se presentó a cobrar el 31-12-75 y cuyos haberes se hallan a disposición de los mismos.

PARTICIPACION DEL PERSONAL A PAGAR. Representa la partida destinada al pago de la segunda cuota de la participación del personal sobre el rubro cuotas de asociados, la cual como estímulo fuera acordada conforme al Acta de Comisión Directiva N° 21, punto 3, del 29-12-70.

CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL. Representa este rubro los importes no vencidos en concepto de aportes jubilatorios sobre los haberes del mes de diciembre de 1975 y segunda cuota del sueldo anual complementario del mismo año, que se depositan en la primera quincena del mes de enero de 1976 en la Caja Nacional de Previsión Social para Empleados de Comercio y Actividades Civiles y Periodistas y Gráficos.

OBRA SOCIAL LEY 18.610. Representa los importes que la Entidad deposita en la primera quincena del mes de enero de 1976 en las Asociaciones Profesionales que nuclean a los trabajadores del A.C.A. y en el Instituto Nacional de Obras Sociales, conforme lo establecido por la Ley del rubro.

FONDO COMPENSADOR DE JUBILACIONES Y PENSIONES. Refleja la diferencia por la deuda que mantiene la Entidad con el citado Fondo, que será depositada en enero de 1976.

COBRO POR CUENTA DE TERCEROS. Representa los importes que en nombre de terceros el A.C.A. ha recaudado.

SOLICITUDES Y RENOVACIONES DE SEGUROS DE SOCIOS EN TRAMITE. Refleja el monto de las primas de los seguros de vida y automotores y las renovaciones de las mismas, en trámite de imputación.

VALES POR SERVICIOS EN CIRCULACION. Representa el monto de los vales de nafta que se encuentran en poder de terceros.

DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA. Corresponde a los depósitos efectuados por los contratistas de obras y servicios como aval de su prestación y a los efectuados por parte de los socios sobre la documentación que la Entidad emite a su nombre para uso internacional.

CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS. Refleja los ingresos obtenidos en el presente ejercicio que corresponde imputarse a ejercicios próximos, como asimismo el monto percibido por solicitudes de ingreso pendientes de asignación, las cuotas abonadas por los socios correspondientes al año 1976 y la actualización de los Títulos Públicos a la fecha del Balance.

PREVISIONES. Indemnización y Preaviso: representa el saldo al 31-12-75 para hacer frente a los riesgos emergentes de las leyes en vigencia.

Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilísticos: el saldo de este rubro al 31-12-75 representa el monto de los subsidios en trámite a dicha fecha.

Auto-Seguros: esta previsión está constituida para hacer frente a los riesgos que se originen en los valores de la Entidad y que no alcancen a ser cubiertos por contratos de seguro.

Accidentes de Trabajo: esta previsión se ha formado con destino a la atención de las erogaciones médicas que se originan por accidentes de trabajo.

Eventuales Quebrantos: esta previsión está constituida para contrarrestar las eventualidades de incobrabilidad provenientes del Activo Exigible.

Deudores por Cuotas: esta previsión se ha constituido para afrontar riesgos provenientes de la incobrabilidad de cuotas sociales pendientes de pago al 31-12-75.

Liquidaciones Pendientes: esta previsión se ha formado para hacer frente a las eventualidades originadas por bonificaciones pendientes de liquidación sobre compra de combustible; por las Cauciones de las Libretas de Pasos por Aduanas y otros.

Liquidación de Siniestros: esta previsión se ha constituido con el objeto de hacer frente a las eventuales diferencias que se susciten sobre liquidaciones de siniestros del seguro de automotores.

SALDO POR ACTUALIZACION CONTABLE LEY 19.742 (No capitalizado). Representa el mayor valor alcanzado por los bienes del Activo Fijo conforme a las disposiciones de la Ley 19.742 de Revaluación de Activos y que, de acuerdo con las normas contenidas en la misma, no es capitalizado.

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1975

ACTIVO

CAPITULO I — MUEBLES E INMUEBLES

INMUEBLES			
Terrenos		768.177.931,45	
Edificios	1.910.081.506,38		
Amortizado	109.071.419,48	1.801.010.086,90	
Construcciones	161.677.414,34		
Amortizado	30.312.405,97	131.365.008,37	
Obras en construcción		77.388.405,48	
Instalaciones	213.791.420,35		
Amortizado	50.554.436,37	163.236.983,98	
Instalaciones radioeléctricas	27.103.307,95		
Amortizado	7.596.480,00	19.506.827,95	
Muebles y enseres	155.704.758,91		
Amortizado	40.528.346,36	115.176.412,55	
Maquinarias	55.591.957,09		
Amortizado	15.390.858,75	40.201.098,34	
Utensilios y herramientas	4.560.211,59		
Amortizado	3.353.399,39	1.206.812,20	
Material rodante	125.227.979,13		
Amortizado	65.809.955,84	59.418.023,29	
Material de navegación	13.641.164,26		
Amortizado	6.645.016,19	6.996.148,07	
Implementos diversos	20.265.964,31		
Amortizado	5.099.057,24	15.166.907,07	
Total del Activo Fijo		3.198.850.645,65	
Títulos y acciones		206.768.879,45	
Mercaderías		278.197.733,65	3.683.817.258,75

CAPITULO II — EFECTIVO

Cajas	68.749.640,95		
Bancos	301.332.955,44	370.082.596,39	

CAPITULO III — CREDITOS

Cuotas de socios vencidas a cobrar	153.332.993,30		
Entidades Sociales y Relaciones Sociales	74.433.548,62		
Deudores varios	245.457.248,18		
Documentos a cobrar	1.055.195,28		
Primas de seguros a cobrar	157.855.677,60		
Pagos por cuenta de terceros	7.435.796,01		
Depósitos en garantía	246.476,48	639.816.935,47	

CAPITULO IV — CUENTAS VARIAS

Cargos diferidos	69.522.814,32		
Marcas registradas	532,00	69.523.346,32	
Cuentas de Orden		4.763.240.136,93	
		607.837.251,37	
		<u>\$ 5.371.077.388,30</u>	

PASIVO

CAPITULO I — FONDOS SOCIALES

Fondo Social		85.685.513,64	
Saldo Ley 19.742 (Capitalizable)	1.558.249.214,84		
Menos: afectación para absorber el déficit del ejercicio.	196.935.204,62	1.361.314.010,02	
		1.446.999.523,66	
Saldo por actualización contable Ley 19742		1.588.673.871,23	3.035.673.394,89

CAPITULO II — DEUDAS

Obligaciones a pagar Y.P.F. créditos plan construcciones		126.371.055,33	
Acreedores varios		9.868.387,28	
Caja Nacional de Ahorro y Seguro		967.908.366,78	
Haberes pendientes de pago		135.391.508,51	
Participación del personal a pagar		47.607.287,60	
Cajas nacionales de Previsión Social		39.143.491,27	
Obra Social Ley 16.610		35.276.936,35	
Fond. Comp. de Jubilaciones y Pensiones		9.080.959,47	
Menos: Depositado en Banco Nación	3.228.757,38		
	792.634,60	2.436.122,78	
Cobros por cuenta de terceros		17.715.289,33	
Solicitudes y renovación de seguros en trámite		44.791.445,30	
Vales por servicios en circulación		61.309.159,72	
Depósitos recibidos en garantía		2.564.869,91	1.499.464.879,67

CAPITULO III — CUENTAS VARIAS

CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS			
Cuotas de socios de Ejercicios futuros	4.437.857,40		
Solicitudes de socios en trámite	2.517.551,77		
Ingresos diferidos	3.387.900,40		
Ganancias a realizar (art. 79 D.L. 8626/72)	51.721.234,43	62.064.544,00	
PREVISIONES			
Indemnización y Preaviso	8.000.000,00		
Subsidio por fallecimiento por accidentes automovilísticos	699.000,00		
Auto-Seguros	4.000.000,00		
Accidentes de trabajo	2.100.000,00		
Eventuales quebrantos	41.150.000,00		
Deudores por cuotas	107.333.000,00		
Liquidaciones pendientes	1.955.318,37		
Liquidación de siniestros	800.000,00	166.037.318,37	
Subtotal		228.101.862,37	
		4.763.240.136,93	
		607.837.251,37	
		<u>\$ 5.371.077.388,30</u>	
Cuentas de Orden			

GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION

Afiliaciones	110.552,62
Certámenes, Exposiciones y Actos Culturales	404.392,32
Atenciones, Homenajes y Representaciones	2.155.256,61
Asambleas	177.830,60
Indemnizaciones	64.844,00
Gastos Promocionales	9.280.696,26
Asesorías	6.805.378,82
División Compras	6.924.633,49
División Computación	31.948.759,33
División Sistemas y Programación	6.260.179,78
División Análisis Económico y Sistemas Administrativos	5.694.489,98
División Contable	35.543.559,42
Dependencias y Funciones Adscriptas a la Dirección	12.857.008,02
Comisión Fiscalizadora de Cuentas (Auditoría Interna)	2.674.500,67
Filiales	31.566.771,42
División Socios	13.632.056,81
Gerencias, Subgerencias y Dependencias Adscriptas	20.184.887,44
Congresos y Asuntos Nacionales e Internacionales	1.682.412,63
División Personal	22.808.473,65
División Promoción	9.215.936,23
Representaciones del Interior	1.187.721,57
División Abastecimiento	7.852.451,58
TOTAL	\$ 229.032.793,25
Sueldos	134.080.142,63
Aportes por Leyes Sociales	44.716.693,84
Gastos	50.235.956,78
TOTAL	\$ 229.032.793,25

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL, ESCUELAS DE CONDUCCION, SEÑALAMIENTO VIAL, SERV. DE PREVISION

Anexo 2

Insignias Sociales, Guías y Cartas de Turismo y Servicios Internacionales	857.127,80
Hoteles, Restaurantes y Otros Servicios por Concesionarios	27.708.164,60
Balnearios, Recreos y Campamentos	16.694.688,33
División Moteles	9.914.493,25
Señalamiento	4.985.868,68
División Asuntos Viales	13.892.179,71
Servicio de Cheques de Viajero A.C.A.	9.377,20
Servicio de Viajes y Turismo	1.000.038,85
División Turismo	3.805.875,57
Forestación	89.735,74
Servicio de Aviación	4.641.924,79
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	10.637.351,37
Escuelas de Mecánica y de Capacitación	2.284.569,86
Servicios de Previsión	52.733.753,19
División Cartografía	9.794.587,90
Biblioteca	427.861,43
División Propiedad del Automotor	2.762.480,84
División Aduanas y Documentación Internacional	8.596.356,16
Servicio Fotográfico	1.223.789,84
Varios	6.920.656,58
TOTAL	\$ 178.980.881,69
Sueldos	94.537.114,47
Aportes por Leyes Sociales	32.004.612,81
Gastos	52.439.154,41
TOTAL	\$ 178.980.881,69

Anexo 3

ESTACIONES DE SERVICIO

DEPENDENCIAS	SUELDOS	APORTES POR LEYES SOCIALES	GASTOS	TOTAL
Estaciones de Servicio Explotación Directa	11.391.579,38	3.865.019,32	2.402.759,30	17.659.358,00
Estaciones de Servicio Explotación Concesión	72.152.386,54	24.562.463,25	46.428.472,79	143.143.322,58
Estaciones Camineras Explotación Directa	34.689.671,37	11.777.615,34	13.025.561,67	59.492.848,38
Estaciones Camineras Explotación Concesión	3.488.655,98	1.198.169,28	5.264.368,98	9.951.194,24
Servicio de Radiocomunicaciones	2.358.409,43	805.761,17	2.290.562,09	5.454.732,69
División Estaciones	14.737.036,74	4.988.441,25	4.668.986,21	24.394.464,20
Forestación	1.064.515,01	361.241,20	51.687,35	1.477.443,56
Estaciones Adheridas	833,62	270,51	284.861,44	285.965,57
Talleres	743.546,73	249.871,34	414.967,76	1.408.385,83
Terrenos	6.669,00	2.271,59	173.377,20	182.317,79
Dependencias en Construcción o Período de Prehabilitación	167.444,54	56.802,53	143.732,88	367.979,95
Playas de Estacionamiento	2.800.325,85	972.115,87	1.590.076,19	5.362.517,91
TOTAL	\$ 143.601.074,19	48.840.042,65	76.739.413,86	269.180.530,70

AUXILIO MECANICO

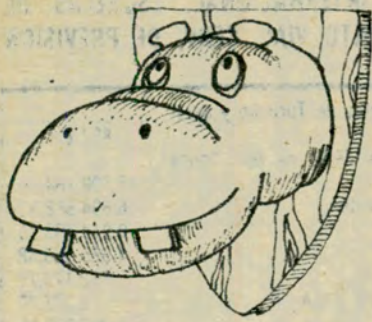
Anexo 4

Sueldos	93.507.525,01
Aportes por leyes Sociales	31.959.065,43
Gastos	114.333.746,80
TOTAL	\$ 239.800.337,24

Anexo 5

ESTACIONES DE SERVICIO — AUXILIO MECANICO

CONCEPTO	ESTACIONES DE SERVICIO		ESTACIONES CAMINERAS		Talleres	Playas de Estacionamiento	Servicio auxilio mecánico	Otras dependencias	Total
	Explotación directa	Explotación Concesión	Explotación directa	Explotación Concesión					
Beneficios Brutos por Venta									
Combustibles	14.701.058,67	783.526.051,85	53.289.977,05	20.003.130,45		593.994,26			272.114.212,28
Lubricantes	3.416.022,45	23.036.626,69	11.005.485,36	3.741.793,39		21.142,74			41.221.070,63
Accesorios y Repuestos	615.101,97	16.592.448,63	3.869.983,69	595.876,18	60.722,67	229,11			21.734.362,25
Mercaderías Varias	430,70	437.714,81	435,00		18.719,70				457.300,21
Cubiertas y Cámaras	1.408.097,57	42.965.679,41	6.602.053,15	4.078.834,40	1.336.590,76	947.973,40			57.339.228,69
Buffet			67.647,93						67.647,93
TOTAL	\$ 20.140.711,36	266.558.521,39	74.835.582,18	28.419.634,42	1.416.033,13	1.563.339,51			392.933.821,99
Servicios Tarifados									
Lavados	386.075,87	457.127,69	85.210,74	6.564,52					934.978,82
Engrases	146.128,13	197.286,91	52.984,58	6.809,45					403.209,07
Taller y Gomería	259.575,17	210.395,35	321.355,13	19.565,60					390.100,55
Estadías	23.860,21	863.856,84	64.628,73	1.864,00		3.861.401,82			4.815.611,60
Auxilio Mecánico							2.230.607,64		2.230.607,64
Servicios Varios	1.710,00	782.896,56	17.390,58	56.216,10	925,40			204.298,76	1.063.437,40
TOTAL	\$ 817.349,38	2.090.772,65	541.569,76	91.019,67	925,40	3.861.401,82	2.230.607,64	204.298,76	9.837.945,08
Total Recursos de Estaciones	20.958.060,74	268.649.294,04	75.377.151,94	28.510.654,09	1.416.958,53	5.424.741,33	2.230.607,64	204.298,76	402.771.767,07



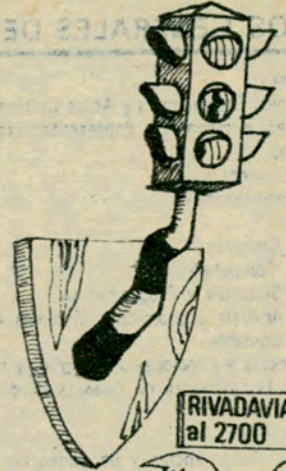
AFRICA - 1972



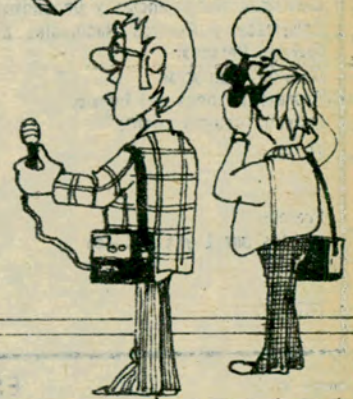
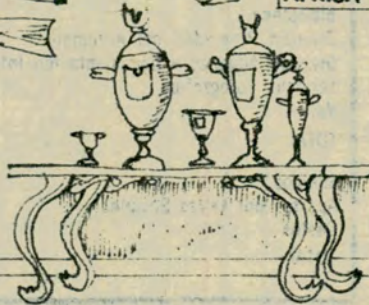
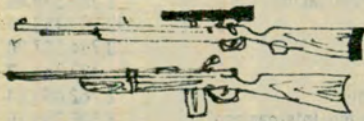
AFRICA - 1967



LA INDIA - 1965



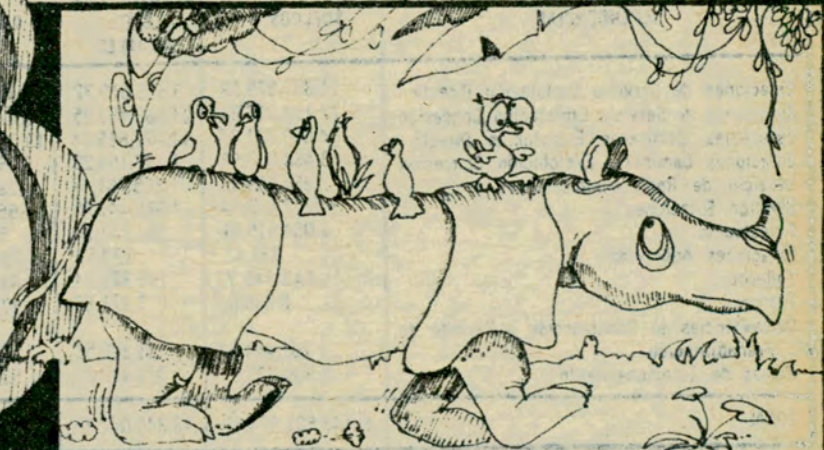
RIVADAVIA
al 2700



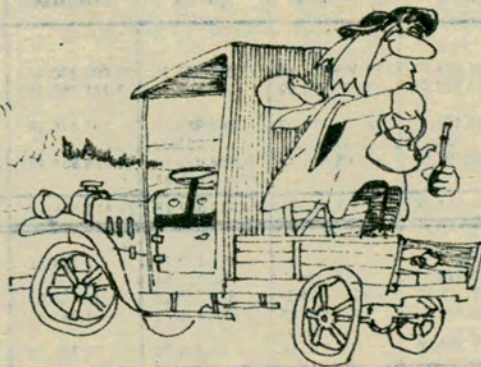
... Y éste lo obtuvo el menor de mis hijos con su coupé deportiva

Auto- Humor

por MARIO DIGENARO



¡Todavía vamos a tener un accidente!
desde que subió, le esta dando conversación al conductor

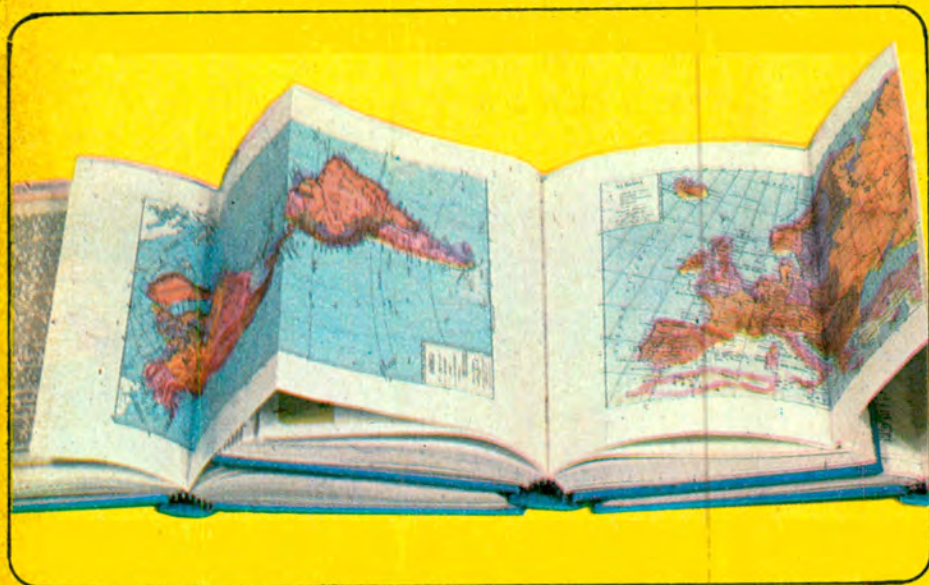


¡Si serás bruto! ¿Que entendiste cuando te dije que si no arrancaba la "chatita" le pusieras el cebador?

Diccionario enciclopédico

DISCOLIBRO

CON
ATLAS
MUNDIAL



Una colección de seis magníficos volúmenes especialmente indicada para ampliar su biblioteca personal con tres obras indispensables. **Pídala hoy mismo, enviando el cupón con sus datos personales, y hágala suya a precio de lanzamiento, que no podrá repetirse.**

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO ILUSTRADO:

Una obra completísima, base fundamental de toda biblioteca, que se utiliza continuamente y contribuye a formar una sólida cultura general. 150.000 palabras –y 6.000 ilustraciones– que incluyen, además de la explicación de sus significados, la etimología, los plurales dudosos, americanismos, neologismos, barbarismos, sinónimos, antónimos y parónimos, etc. Contiene un suplemento dedicado a grandes figuras de la historia, algunas, tan importantes como Julio César, Colón y San Martín; otras, tan recientes como Fidel Castro, Chiang Kai Shek y Juan D. Perón.

ATLAS MUNDIAL ILUSTRADO: 86 mapas –8 de ellos a doble página– impresos a todo color sobre papel ilustración. División política, accidentes geográficos, redes ferroviarias y ciudades principales. Densidad de población, temperaturas y precipitaciones, climas, agricultura, economía, razas y religiones. Además, un completo análisis de cada país en un capítulo especial de 364 páginas.

COMPENDIO DE GRAMÁTICA ESTRUCTURAL:

La gramática castellana analizada según el moderno sistema que se aplica en la enseñanza desde 1968. El estudio se basa en los tres criterios de la forma estructural –sintáctico, morfológico y semántico– comparándolos con la gramática tradicional.

Desarrollado por Elvi Rodt y Gaele Gabarini, presenta en forma breve, simple y clara todos los elementos que componen nuestro idioma, sus funciones y su empleo.

Imprescindible para los estudiantes, útil para todos, este compendio de 92 páginas es un valioso elemento de consulta permanente que despeja cualquier duda y asegura el uso correcto de acentos, signos de puntuación, signos auxiliares, conjugación de verbos, etc.



NO ENVIE DINERO – SOLO CORTE Y REMITA ESTE CUPON HOY MISMO!

DISCOLIBRO S.A.C.F.A.I. Chacabuco 860 - 1069 CAP.FED.

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

DISCOLIBRO

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOC _____ TEL _____

PCIA _____

Ya están incluidos los gastos de suscripción, embalaje y envío

El precio tendrá vigencia por 45 días

Promoción 85 - Autoclub N° 85 - 1/6/76

Marque con una X la forma de pago elegida:

EN SEIS ENTREGAS MENSUALES

Al recibir cada uno de los tres primeros tomos pagare al correo \$ 1.575.- y al recibir cada uno de los tres últimos tomos pagare al correo \$ 2.975.-

AL CONTADO

Al recibir los seis tomos pagare al correo \$ 9.750.-

OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO

Envío cheque giro postal N° a la orden de DISCOLIBRO S.A.C.F.A.I. por \$ 7.975.-

Diccionario enciclopedico con atlas mundial

6 TOMOS

2.000 páginas – 150.000 artículos –
6.000 ilustraciones – 86 mapas –
48 láminas a todo color

ES DICCIONARIO
ENCICLOPEDICO
ILUSTRADO
ES ATLAS MUNDIAL
ES COMPENDIO DE
GRAMATICA
ESTRUCTURAL
3 OBRAS INDISPENSABLES
EN TODA BIBLIOTECA



DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO: Más de 1.500 páginas con 150.000 artículos y 6.000 ilustraciones: un capítulo dedicado a personalidades históricas de todas las épocas.

ATLAS MUNDIAL: 86 mapas a todo color, países y continentes, sistema solar, husos horarios, rutas marítimas y aéreas, y 364 páginas de información geográfica, económica, histórica y política.

COMPENDIO DE GRAMATICA ESTRUCTURAL: Un informe conciso y completo sobre toda la gramática, analizada según el más actual de los sistemas para su estudio, preparado por Elvi Rodt y Giaele Gabarini.

DISCOLIBRO S.A.C.F.A.I. Chacabuco 860-1069 CAP. FED.

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

DISCOLIBRO S. A. C. F. A. I.

Apartado Especial Nº 513
BUENOS AIRES

POR SOLO
\$1.575.-
mensuales

**PRECIO CONGELADO
FIJO E INAMOVIBLE!**

**NO ENVIE DINERO
AHORA**

Solamente remitamos el
cupón con sus datos.
No necesita sobre
ni estampilla

El precio y la forma de pago es tal cual como se indica en el cupón. El mismo queda congelado, fijo e inamovible, (A pesar de la inflación...)