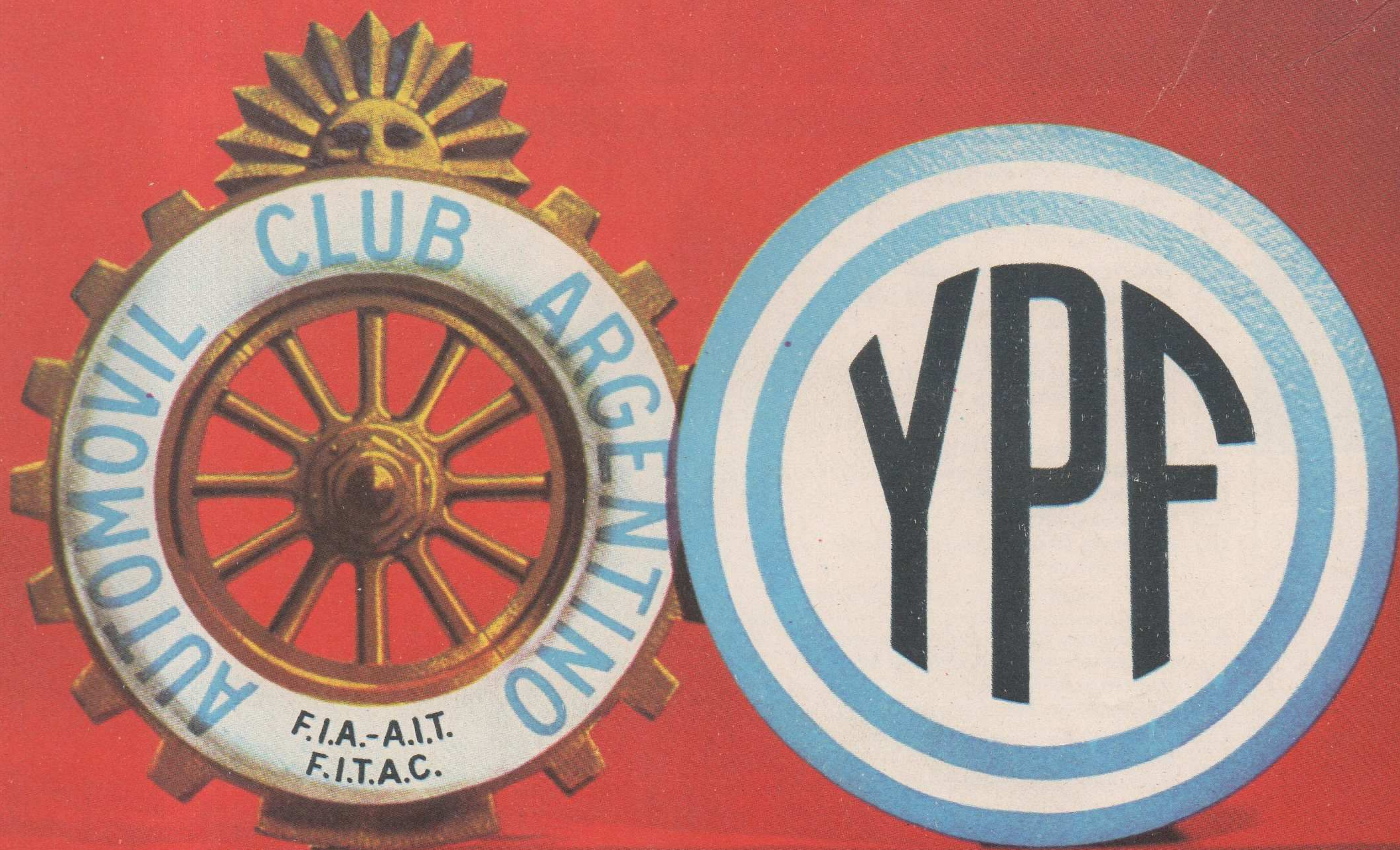


autoclub

Ejemplar Exclusivo para Socios del ACA - Prohibida su Venta

AÑO XVI - Nº 86 - AGOSTO 1976 - \$ 100.-



1936 • 40 AÑOS • 1976
HERMANADOS
al servicio del progreso
del país

CODIGO
POSTAL
1481

FRANQUEO PAGADO
Concesión Nº 4030

TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 209

CORREO
ARGENTINO
Suc. 81 (B)

Déle un nuevo curso a su vida. Un curso ILVEM.

Cursos promocionales por correspondencia

<input type="checkbox"/> Redacción y Ortografía <input type="checkbox"/> Taquigrafía <input type="checkbox"/> Lectura Veloz <input type="checkbox"/> Oratoria <input type="checkbox"/> Inteligencia Aplicada <input type="checkbox"/> Primario Acelerado (1 nivel) <input type="checkbox"/> Psicología <input type="checkbox"/> Métodos de Trabajo <input type="checkbox"/> Contabilidad General <input type="checkbox"/> Leyes Laborales <input type="checkbox"/> Ventas <input type="checkbox"/> Relaciones Públicas <input type="checkbox"/> Dinámica de Grupo <input type="checkbox"/> Perfoverificación <input type="checkbox"/> Dactilografía <input type="checkbox"/> Lectura Espontánea Infantil (2 a 5 años) Valor de cada curso \$ 5.090.-	En el exterior Dis. 20.-	En el exterior Dis. 35.- Bachillerato Acelerado <input type="checkbox"/> (1 nivel) Primario Acelerado <input type="checkbox"/> (3 niveles) Computación <input type="checkbox"/> (incluye Perfoverificación y Programación) Jefe de Contaduría <input type="checkbox"/> (incluye Leyes Laborales, Contabilidad General y Métodos de Trabajo) Valor de cada curso \$ 8.890.-
<input type="checkbox"/> Memoria, Método de Estudio, Concentración y Audiencia <input type="checkbox"/> Italiano Acelerado <input type="checkbox"/> Castellano Acelerado <input type="checkbox"/> Portugués Acelerado <input type="checkbox"/> Alemán Acelerado <input type="checkbox"/> Secretariado Elemental (incluye Dactilografía y Taquigrafía) Valor de cada curso \$ 6.360.-	En el exterior Dis. 25.-	En el exterior Dis. 60.- Bachillerato Acelerado <input type="checkbox"/> (2 niveles) Secretariado Integral <input type="checkbox"/> (incluye Dactilografía, Taquigrafía, Ortografía, Redacción y Relaciones Públicas) Plan Tres Idiomas <input type="checkbox"/> Valor de cada curso \$ 15.740.-
<input type="checkbox"/> Francés Acelerado <input type="checkbox"/> Inglés Acelerado <input type="checkbox"/> Programación <input type="checkbox"/> Primario Acelerado (2 niveles) <input type="checkbox"/> Contabilidad General y Leyes Laborales Valor de cada curso \$ 7.620.-	En el exterior Dis. 30.-	En el exterior Dis. 75.- Bachillerato Acelerado <input type="checkbox"/> (3 niveles) Metodología Intelectual <input type="checkbox"/> (incluye Lectura Veloz, Memoria, Método de Estudio, Concentración, Audiencia, Oratoria, Redacción e Inteligencia Aplicada) Secretariado Ejecutivo <input type="checkbox"/> (incluye Dactilografía, Taquigrafía, Redacción, Ortografía, Contabilidad, Idioma a elección y Relaciones Públicas) Liderazgo <input type="checkbox"/> (incluye Dinámica de Grupo, Psicología, Oratoria, Redacción, Relaciones Públicas y Ventas) Valor de cada carrera \$ 19.030.-



ILVEM

TECNICAS EDUCATIVAS DE AVANZADA

SEDE CENTRAL: Riobamba esq. Viamonte.
 CENTRO: Lavalle 415, 1° Piso.
 CONGRESO: Rivadavia 1906, 1° Piso.
 BELGRANO: Monroe 2413, esq. Cabildo, 1° Piso.
 FLORES: Galería San José (Sector Bajo).
 AVELLANEDA: 25 de Mayo 21, esq. Av. Mitre.
 LA PLATA: Calle 8 N° 862, 1° Piso.
 Teléfonos: 47-1332 y 48-2942

Marque con una cruz el/los casillero/s del/de los curso/s que haya elegido. Recorte el aviso y envíelo junto con un cheque o giro por el valor del/de los curso/s elegido/s a nombre de ILVEM, a C. de Correo 3785, Correo Central, Argentina. Estos precios son al contado. Vigencia de la oferta: 30 días.

NOMBRE Y APELLIDO _____
 CALLE _____ N° _____ TEL _____ LOCALIDAD _____

Recorte todo el aviso.

ILVEM ASESORES PUBLICITARIOS

AC 7-8/76

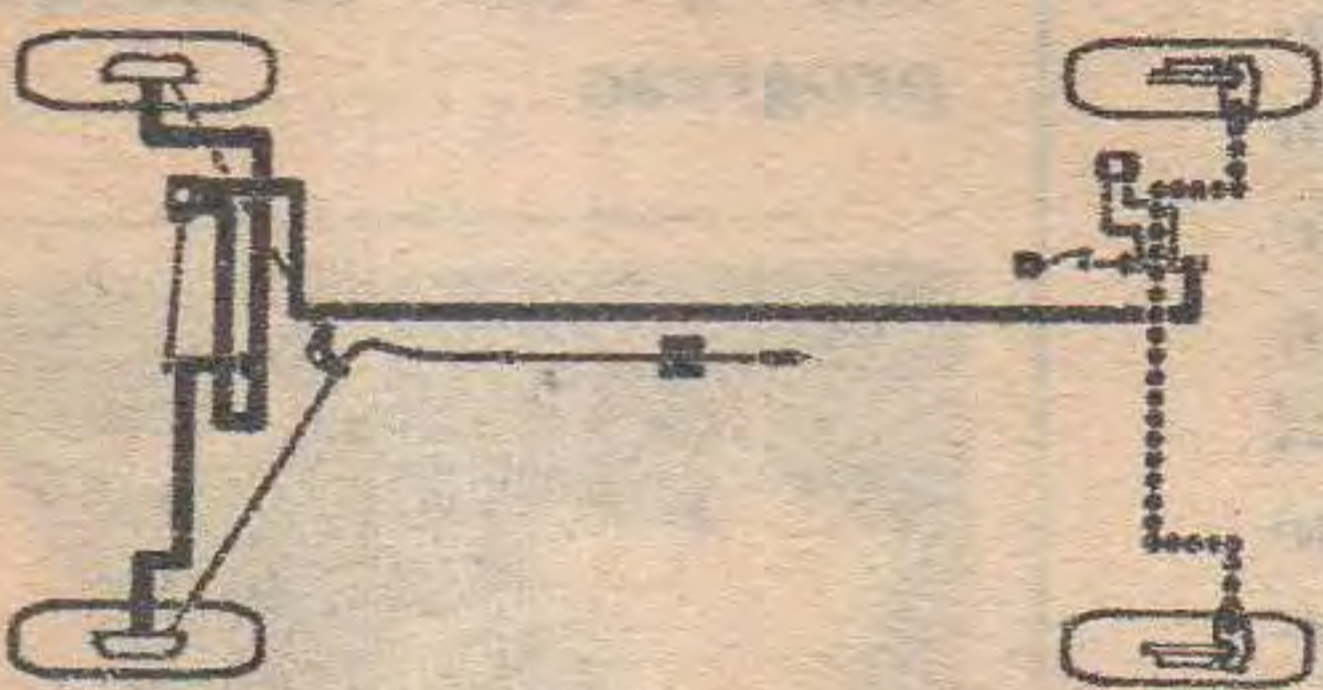
El FIAT 128 está solo. Todos sus competidores son antiguos.

Usted estaba feliz con su auto nuevo.

Brillante, grandote, parecía eterno.

Y de pronto el mundo cambió.

Y el precio de la nafta subió por las nubes y el tránsito se complicó y no hubo espacio para estacionar.



Si un circuito de frenos falla el otro actúa.

Pero en FIAT lo sabíamos desde hace muchos años. Desde mucho más años que cualquiera de las otras marcas que recién ahora se dan cuenta de sus graves errores.

Y por eso inventamos el FIAT 128. Que fue casi como volver a inventar el automóvil. Porque pensamos un auto enteramente diferente desde las ruedas para arriba.

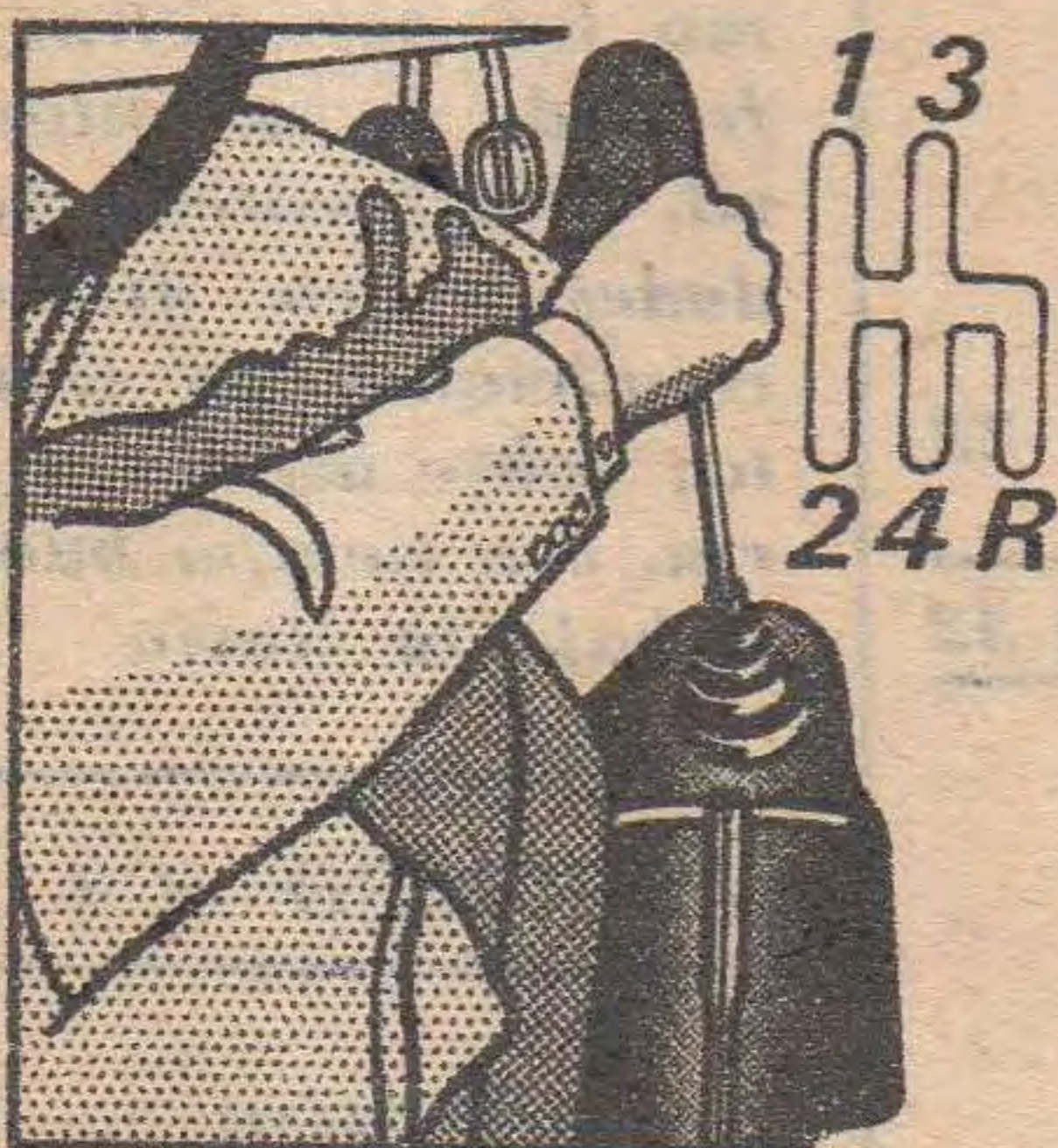
Aunque muchos todavía no se hayan dado cuenta.

Hicimos un auto grande. Por dentro, pero no por fuera. Con más espacio para la cabeza y para las piernas que en un Rolls Royce.

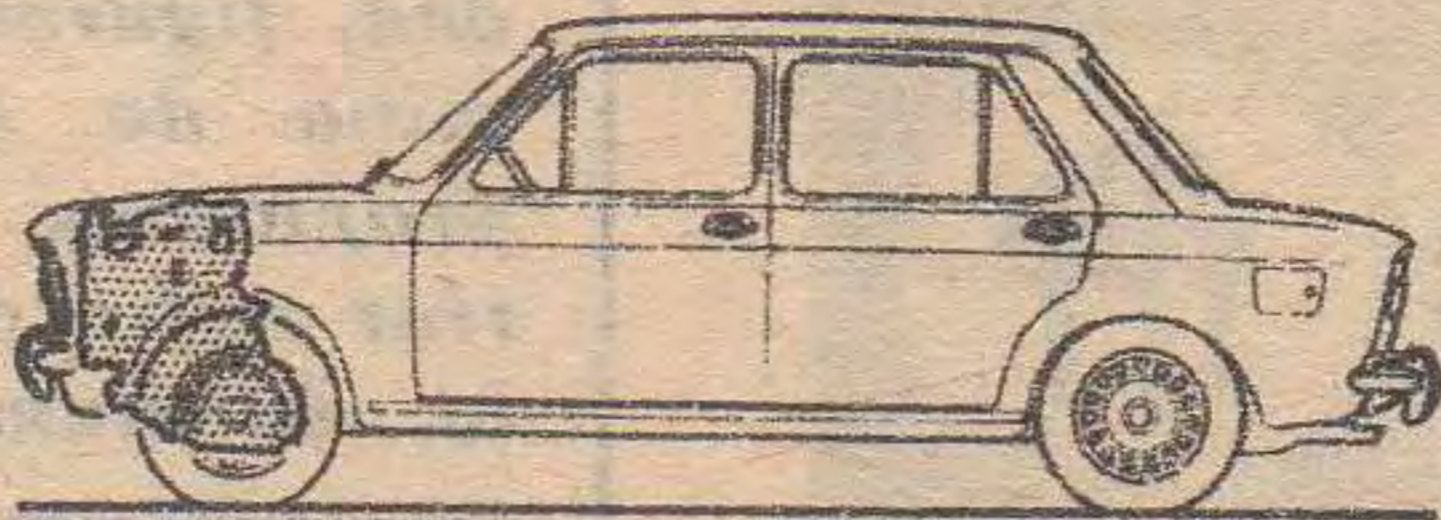
Con más área vidriada que en un Lincoln Continental Mark IV.

Un auto que estaciona en cuatro baldosas. Pero que sienta a 5 personas y carga 7 valijas.

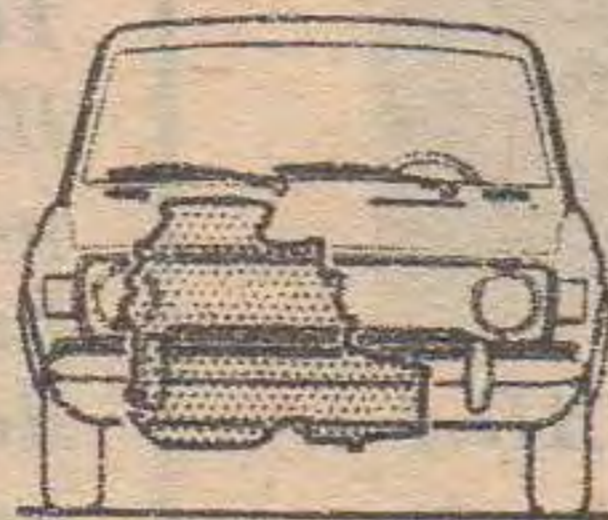
Para lograrlo tuvimos que hacer cosas atrevidas. Como poner el motor transversal en lugar de alinearlos en la dirección de marcha.



De 0 a 100 Km./h en 14,7 segundos.



Motor transversal para ganar espacio.



Capot corto: mayor visibilidad.
Volante colapsible: seguridad.
370 dm³ de baúl: 7 valijas. Piso plano: amplio lugar para las piernas.

Y muchos se preguntaron: ¿Cómo va a caminar para adelante?

Y caminamos tanto y tan rápido que le ganamos a todos los autos de las otras marcas incluyendo los autos más grandes.

Y en materia de seguridad batimos todos los récords.

gasta menos que sus competidores (el colmo fue la Prueba de Consumo de 1974: 388 km. con 18,6 litros!)

Pero no sacrificamos ni una pizca en performances. Al contrario, el FIAT 128 salta de 0 a 100 km. — por ejemplo — en sólo 14,7 segundos.

Cuando decimos que el FIAT 128 es único, no exageramos. Y usted lo puede comprobar.

A partir de él los autos se dividen en antes y después.

Todos los de antes, aunque sean 0 km. son antiguos. Los de después todavía no han sido construidos.



Su concesionario FIAT tiene la solución para su FIAT. Visítelo.



FIAT
128

el coche del año. Cada año.

Los antiguos dicen que el 128 es "complicado". Falso.

Los casi 3.000.000 de unidades 128 que se han vendido en el mundo andan bárbaro. Su motor con árbol de levas en la cabeza tiene menos piezas en movimiento que un "antiguo". Pregúntele a un buen mecánico. No a un herrero.

Le dimos tracción delantera. Y dirección a cremallera para que el manejo sea como para una niña.

En caso de impacto la barra del volante se desarma sola y el espejito retrovisor vuela por el aire.

Logramos un auto de excepcional economía que probadamente

autoclub

DIRECTOR

Dr. CESAR 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 IBAÑEZ
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 PIRA
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

PRODUCCION PUBLICITARIA

DANIEL A. ALVAREZ
MANUEL MALVAR
JOSE PELUSO

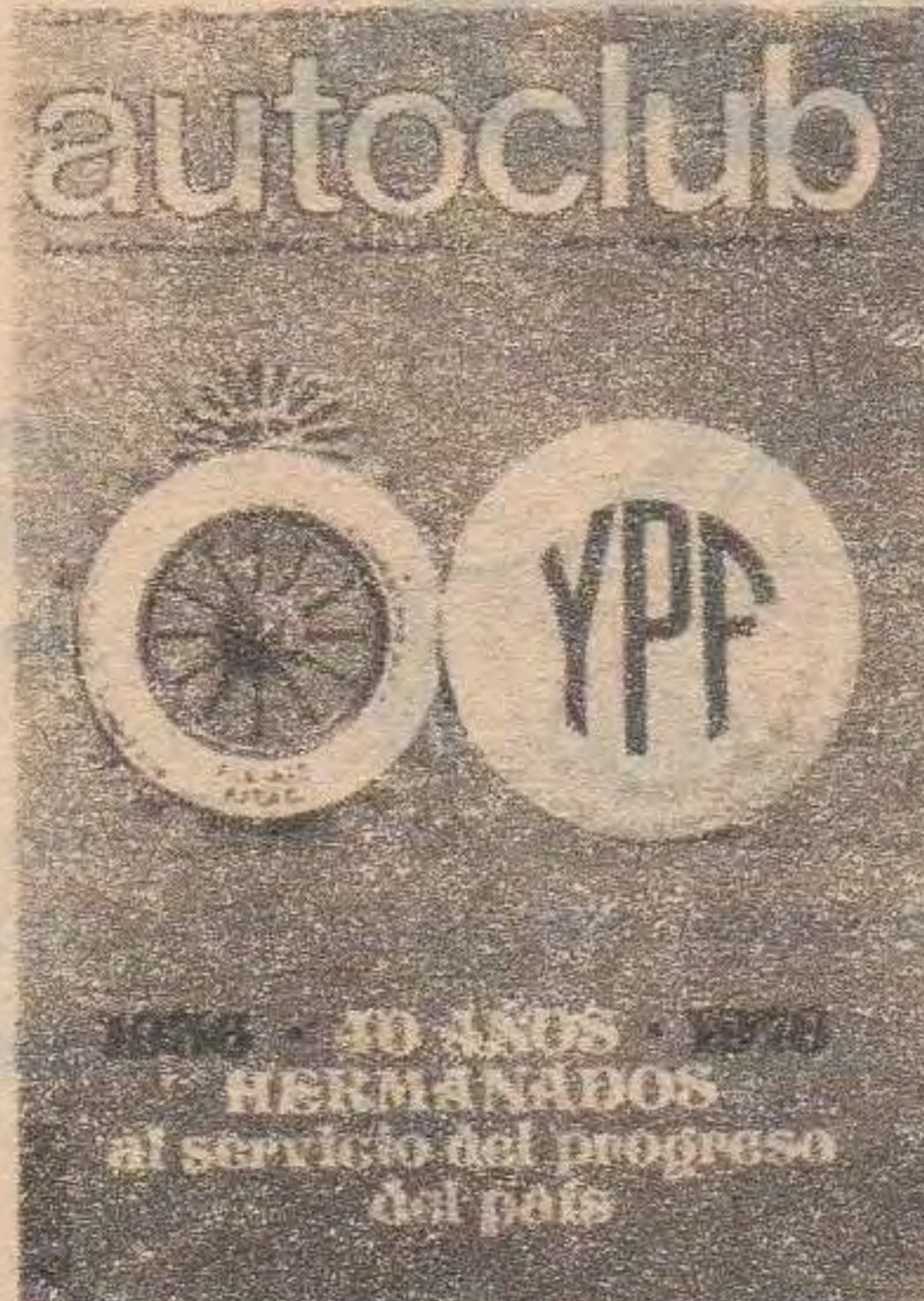
EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso,
Norberto Ranalli, 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. 90-1837, 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:
717.000 ejemplares.
Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 100.—

SUMARIO/86



NUESTRA PORTADA
Cúmplense cuarenta años de la firma del primer acuerdo de colaboración entre el Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, una labor común que redundó en beneficio del país todo. Esa asociación ha quedado refrendada hasta el año 2000, ratificando la voluntad de servicio de ambas instituciones.

NOS ESCRIBEN 6

A NUESTROS LECTORES: EL FEDERALISMO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. En este editorial se reseñan los principales pasos dados por las autoridades de la Institución hacia una eficaz descentralización de los servicios, en el marco de los principios federalistas que siempre alentaron 7



PROSPECTIVA: ¿COMO SERAN LOS COCHES DEL AÑO 2000?, por F. B. K. En esta nota se pasa revista a los principales sistemas de propulsión para automóviles que se están ensayando, con el propósito de su-

perar el inevitable agotamiento de las fuentes petrolíferas. Alcohol, energía solar, electricidad, figuran en la nómina de soluciones propuestas para ahorrar nafta o suplantarla, directamente. 10

LA QUEBRADA DEL TORO: POR LAS NUBES EN UN TREN, por Federico B. Kirbus. Nuestro colaborador propone hoy una excursión a un paraje de impar belleza, en los Andes salteños. El viaje puede encararse por carretera o a bordo del denominado "Tren de las nubes", cuyas vías son las más elevadas de la Argentina (4.478 metros) y figuran en cuarto lugar en el orden mundial. 14



ITINERARIOS PATAGONICOS: EN LA RUTA DE MUSTERS, por Fermín Luque. Cálida evocación del intrépido viajero inglés, el primero en recorrer nuestra Patagonia en sentido longitudinal, desde el estrecho de Magallanes hasta Río Negro . . . 22

AUTOCLUB INFORMA 32

AQUI NOSOTRAS, por Trixi. La autora trata diversos asuntos de interés para la mujer y el hogar. Baños antidepresivos y desintoxi-

cantes, y propuestas para variar el tradicional asado a la parrilla, son algunas de sus sugerencias 31

FAUNA Y ECOLOGIA: UN PELIGROSO EXTERMINIO, por Marcos A. Freiberg. En su dispersión incontrolada por el planeta el hombre ha roto, no pocas veces, el delicado equilibrio ecológico. Como secuela, han desaparecido especies íntegras de útiles animales, con graves perjuicios para el propio autor de estas acciones. Impresiona conocer la cantidad de especies sacrificadas a un endiosado progreso 38



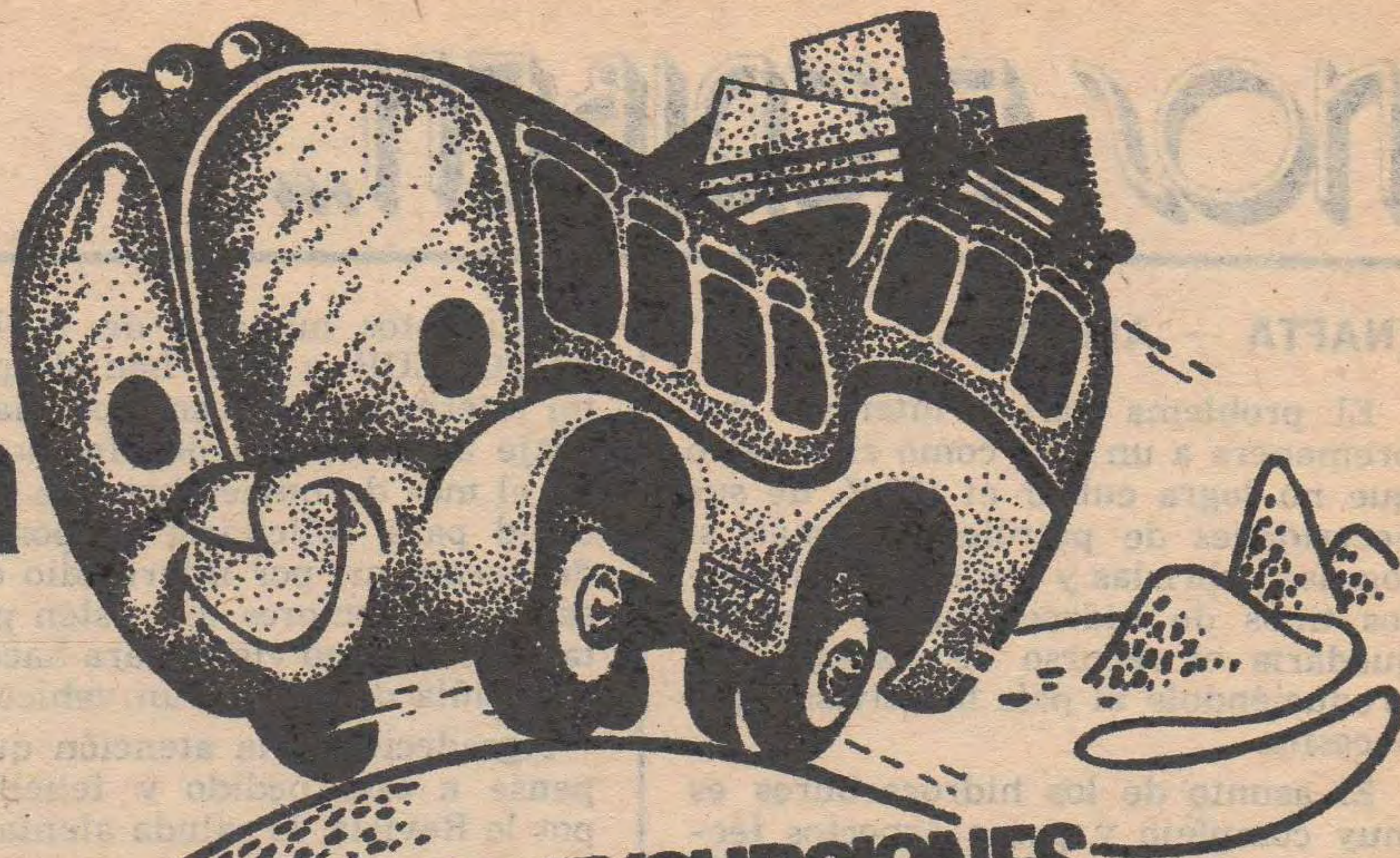
GENTE DEL ACA. JUAN MANUEL BORDEU: VOCACION DE CONDUCTOR. El otro, prestigioso piloto deportivo encara actualmente otra faz en el automovilismo, la de dirigente. Recogemos en esta nota algunos aspectos salientes de su personalidad 44

DISTANCIA DE FRENADO: MAS ALLA DE LA ARITMETICA. Ningún conductor debiera ignorar datos tan fundamentales para su seguridad y la ajena como los parámetros de frenado de su automóvil, a diferentes velocidades y en distintas condiciones de tránsito; sobre asfalto o tierra, con tiempo bueno, o bajo la lluvia 46

NOTICIERO ACA . . . 48

AUTOHUMOR, por M. Di Genaro 54

Ahora Conozca la Argentina



SEÑOR ASOCIADO:

ESTAS SON SUS EXCURSIONES

USHUAIA

LAGO ARGENTINO - VENTISQUERO MORENO - LA PATAIA

VALLE DE LA LUNA

CHILECITO - BELEN - CATAMARCA - LA RIOJA

VALLES CALCHAQUIES

TUCUMAN - TAFI DEL VALLE - CAFAYATE - SALTA Y JUJUY - HUMAHUACA

IGUAZU

CATARATAS Y EL LITORAL - VISITA A BRASIL Y PARAGUAY

CUYO EN SOL

MENDOZA - SAN JUAN - CRISTO REDENTOR - SAN LUIS

Salidas: de Agosto a Noviembre

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAPITAL FEDERAL

Ert. sin fines de lucro - DNST Leg. 0076



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 ULTIMO 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

NOS ESCRIBEN...

¿NAFTA + ALCOHOL?

El problema parece interesar sobremanera a un país como el nuestro que no logra cubrir el 100 % de sus necesidades de petróleo. Además, si lograsé cubrirlas y nos sobrarian ciertos tipos de hidrocarburos, siempre quedaría el recurso de exportarlos, produciéndole al país las divisas que necesita.

El asunto de los hidrocarburos es muy complejo y posee aspectos técnicos, económicos, políticos, estratégicos y otros que sería largo analizar. La dificultad surgió debido a la llamada *crisis de Oriente*, desde que los países más ricos en petróleo elevaron el precio del mismo en forma substancial.

La Argentina es un enorme país agrícola que puede producir alcohol de varias fuentes (melaza de caña de azúcar, granos, vinos) en cantidades importantes. Su interés mayor radica en que se trata de un recurso renovable, no como el hidrocarburo, que representa una riqueza única y agotable.

Este planteo nos sugiere las siguientes preguntas: 1º) ¿Es técnica y económicamente posible agregarle alcohol a la nafta?; 2º) ¿Cuál sería una proporción aceptable o conveniente?; 3º) ¿El agregado beneficia o perjudica a la nafta?; 4º) Es cierto que ya se usa esta mezcla en el Brasil y otros países y que están previendo su utilización masiva en países tan importantes como Inglaterra, Italia y Rusia?; 5) ¿Cuántos dólares economizaría eventualmente esta innovación al país?; 6º) ¿Por qué no tuvo éxito esta iniciativa en otras oportunidades? Deben poder formularse varias preguntas más, cada cual más apasionante. Entre los 720.000 socios del ACA debe haber especialistas ilustres que podrían dilucidar este acuciente dilema.

Dr. Alejandro
Von Der Heyde Garrigós
Capital Federal

EN BUSCA DE VIAJEROS

Señor Director:

En virtud de las notas aparecidas

en distintos números de la Revista AUTOCLUB y que han despertado mi interés y entusiasmo por hacer un viaje a las ruinas de *Machu Picchu* en el mes de noviembre, me dirijo a usted para solicitarle la posibilidad de encontrar, por intermedio de esta sección, a lectores que estén proyectando el mismo viaje, para hacerlo en compañía de más de un vehículo.

Agradeciendo la atención que dispense a este pedido y felicitándolo por la Revista, lo saluda atentamente.

H. Casella
H. Yrigoyen 1401
Morón (Pcia. Bs. As.)
Tel. 628-4707

EN MOTO Y EN TREN

Señor Director:

Deseo relatar algunas experiencias de un viaje que realicé y que quizá pueda considerarse como colaboración al tema "Entre el mar y la montaña", del señor Federico Kirbus, de quien soy ferviente lector. En enero de 1976 realizamos con mi esposa un viaje a *Bolivia-Perú-Chile*, pero utilizando dos medios: *ferrocarril y motocicleta*. Considero que este es un excelente binomio, por cuanto se complementan ampliamente. Nuestro viaje comenzó en *Retiro*, con el tren a *La Paz*, Bolivia. Esta ciudad es sumamente pintoresca y en ella se confunden la moderna edificación con casonas antiquísimas, con calles empedradas, tortuosas y llenas de desniveles. Allí pudimos observar la falta de preparación para un tipo de turismo tan particular como era el nuestro, pero es de destacar la amabilidad, la cordialidad y la ayuda que recibimos. Llevábamos como equipaje una mochila grande apoyada sobre la moto y sostenida por el acompañante y un bolso impermeable soportado por un portaequipaje. Una pequeña carpa y los elementos mínimos de camping como para hacer frente a alternativas de un viaje donde no esperábamos ningún apoyo. Los mejores alimentos, en estas circunstancias, contando con un exce-

lente estado de salud, lo constituyen: chocolate, caldos, nueces peladas, caramelos, galletitas, leche en polvo y algún limón. El agua, en cantimploras abastecidas en fuentes naturales o en alguna población. Como herramientas, las más simples y livianas: alambre, una bujía y cables flexibles de repuesto.

Salimos de *La Paz* para *Desaguadero*, camino de tierra con piedras sueltas, que se torna dificultoso con las lluvias del verano. A pocos kilómetros visitamos el templo en reconstrucción de *Tiahuanaco*, de una antiquísima civilización. En esa zona debimos vadear varios ríos, por pasos consolidados. El abastecimiento de combustible no es fácil, debido a la falta de estaciones de servicio. La nafta es vendida por particulares, por lo que al llegar a los pueblos es importante averiguar quién vende gasolina. Rodear el lago *Titicaca* en todo su perímetro oeste en moto, es un viaje inolvidable. Ya en territorio peruano se llega a *Puno*, antigua ciudadela, con abastecimiento completo. Desde *Puno* viajamos a *Cusco* en tren. Parte de ese tramo es intransitable, especialmente en el abra de *La Raya*, que supera los 4.000 metros de altitud. Desde la sorprendente *Cusco* visitamos *Machu Picchu* en tren, cuyas descripciones son tan conocidas. De regreso a *Puno* —no habíamos programado la visita a *Lima*— nos dirigimos hacia el oeste y pasando *Arequipa*, nos reencontramos con el camino asfaltado, luego el océano Pacífico hasta llegar al empalme con la carretera *Panamericana*, que corre de norte a sur, paralela a la costa. Visitamos *Tacna*, última ciudad peruana, aprovechamos sus playas, y después entramos en *Chile*. Desde *Arica* fuimos a *Antofagasta*, por el llamado desierto de *Arica*, con sol pleno y sin reparos, como toda la carretera. En *Antofagasta* terminaron nuestros planes y allí tomamos el tren a *Salta* y luego por otros medios y la moto hasta *Santiago del Estero* y finalmente *Buenos Aires*. En fin, una experiencia inolvidable que me permito recomendar.

Dr. Miguel Alberto Borrueel
S. del Estero 1575 - Capital



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

A NUESTROS LECTORES

El Federalismo del Automóvil Club Argentino

Como es sabido, el Automóvil Club Argentino —fundado hace 72 años en esta Capital por un grupo de ciudadanos con el objeto de “promover, fomentar, desarrollar y facilitar la práctica del automovilismo y el turismo en todas sus formas”— se ha convertido en la institución más importante, en su género, de toda América. Las pocas que lo superan en caudal de socios son algunas de América del Norte, que se constituyeron mediante la unión de clubes autónomos —de distintas regiones de aquel país—, con el propósito primordial de complementar los servicios que cada uno de aquellos brindaba localmente a sus adherentes. El Automóvil Club Argentino siguió un proceso inverso: nació y se desarrolló como entidad única, pero —inspirado en firmes principios federalistas —ha ido descentralizando sus servicios, creando Filiales y Delegaciones a todo lo largo y ancho del territorio nacional. Justamente queremos referirnos hoy a ese concepto federalista que alienta en todas las iniciativas del ACA, desde los planes de corto y mediano alcance hasta los de mayor enjundia, proyectados a largo plazo. Ese federalismo guía los pasos de quienes dirigen nuestro Club, en la certeza de que éste no puede ser una isla y tiene que vivir todas las contingencias del país, tanto en su proceso de desarrollo contemporáneo como en la estructuración de los fundamentos sobre los cuales se asentará su futuro. Porque, como lo dijimos alguna vez, con sano optimismo y sin alardes: “el Automóvil Club Argentino es el país; es un dinámico reflejo de la imagen que ofrece nuestro pueblo en marcha”. En el curso de los últimos años, mucho se había alcanzado en el campo de los servicios que la Entidad presta a sus asociados. Pero resultaba fácil advertir que el progreso de la Nación, su ritmo de desarrollo, el crecimiento incesante de su parque automotor y el cumplimiento de los grandes objetivos de la Institución, requerían que ampliara su radio de acción. De la consideración objetiva de esta realidad surgió, con la fuerza que insufla la convicción, que era necesario escuchar el reclamo de la periferia del país y dedicarle, con afán pionero, todos los esfuerzos posibles. Así, el ACA fomentó la apertura de nuevas rutas, la consolidación de otras y erigió obras de infraestructura que encauzaron las crecientes corrientes turísticas nacionales, favorecidas —en especial— por el auge del automovilismo. Nada más expresivo que las cifras para calibrar la cuantía de esta acción de hondo significado

federalista: el 70 por ciento de sus socios están afincados en la Capital Federal y en el Gran Buenos Aires, pero el ACA destina el 80 por ciento de sus inversiones a desarrollar la infraestructura servicial en todas y en cada una de las provincias.

Si los ingresos provenientes de la masa societaria de Córdoba, como de otros grandes centros turísticos, se reinvirtieran totalmente en el lugar, el Automóvil Club Argentino no habría podido cumplir su misión de favorecer también el desarrollo del turismo y del automovilismo en las zonas marginales del país, como lo ha venido realizando, teniendo en cuenta que el socio del Club, cualquiera sea su lugar de residencia, es asistido en todo el territorio nacional. O sea, que el asociado del ACA lo es en todo el país y no sólo en el lugar en que vive y que, por consiguiente, en cualquier circunstancia en que se halle encontrará los servicios adecuados para su atención y la de su automóvil. Paralelamente, con esta acción la Entidad crea fuentes de trabajo y favorece una distribución más armónica de los ingresos de las provincias. A todo lo hecho en este proceso de descentralización, debe agregarse la creación de las Divisionales Administrativas que, precisamente, no responden en forma rigurosa a la división política del país, sino a zonas diagramadas conforme a planes coherentes y racionales relativos a recursos asistenciales y necesidades regionales en materia de servicios a los socios. Ultimamente, se ha agregado la redacción de un nuevo Reglamento que regirá la acción de las Filiales y Delegaciones y amplía sus facultades en lo que hace al contralor, el planeamiento y la creación de las prestaciones, dentro de sus propias jurisdicciones. Vale decir, que dichas Filiales y Delegaciones son los intérpretes genuinos y naturales de los requerimientos serviciales en sus respectivas jurisdicciones. Por todo ello, podemos proclamar que el Automóvil Club Argentino no sólo es la entidad señera en nuestra América, sino que también es un ejemplo claro de federalismo. Una apertura hacia los cuatro puntos cardinales del país, distribuyendo los beneficios emergentes de las zonas más ricas o pobladas a otras de menores posibilidades. Así entiende el Automóvil Club Argentino su misión federalista en el amplio marco de la argentinidad.

LA DIRECCION

NOS ESCRIBEN...

DE PRESIDENTES DE FILIALES

Señor Director:

En nuestro carácter de presidentes de las comisiones locales de Filiales y Delegaciones del Automóvil Club Argentino en las provincias de Córdoba y La Rioja, que forman la totalidad de la Divisional N° 4 recientemente creada, y ante expresiones públicas vertidas por el ex presidente de la Filial Córdoba, solicitamos la publicación de esta nota en la revista AUTOCLUB, de su digna dirección, con el fin de evitar que nuestros comprovincianos y consocios puedan ser inducidos a error.

Con tal objeto declaramos:

1º) El Automóvil Club Argentino ha nacido y crecido como entidad única centralizada. En su momento, y como consecuencia de los principios federalistas que animaron la acción de la Comisión Directiva, fue creando Filiales y Delegaciones en todo el país. Oportunamente, también puso en marcha una real y concreta descentralización operativa y servicial mediante la creación de divisionales-administrativas. El ACA es, por lo tanto, una entidad en proceso de descentralización y no una federación de clubes independientes. Esta es la realidad histórica, y la auténtica definición de la posición de respeto de sus autoridades por los principios federalistas.

2º) El citado proceso de descentralización no es una mera expresión de deseos: mientras el 70 por ciento de los socios se hallan radicados en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, el ACA destina el 80 por ciento de las inversiones a desarrollar la infraestructura servicial en todas y cada una de las provincias. Consecuentemente, crea fuentes de trabajo y posibilita una armónica distribución de ingresos, al tiempo que fomenta el turismo y la prestación de servicios en todo el país, hasta en las zonas más apartadas y de explotación deficitaria, que aun pueden ser mantenidas gracias al aporte de los socios que en todo momento y lugar están utilizando "su" Club. Asimismo, en la ciudad de Córdoba se efectuaron obras de importancia en los últimos años, como el

Centro Servicial Córdoba, en la Ay. Sabattini y Bajada Pucará, gestado e inaugurado bajo la presidencia del Dr. Miguel Emilio Mercado, quien ocupó este cargo desde 1962 hasta setiembre de 1975.

Debemos destacar también que en el resto de la Provincia se ampliaron y mejoraron los servicios mediante la adquisición de la Estación de Villa Carlos Paz (1973) la remodelación y ampliación de la Estación de Río Cuarto y actualmente la de Villa María, obras complementarias y de ampliación de servicios en Campamento y Estación de Villa Carlos Paz y el equipamiento de la Estación de Villa Allende.

3º) Las Comisiones locales y los delegados en todo el país ajustan su desempeño al Reglamento de Filiales y Delegaciones, cuya última modificación dispuso la ampliación de sus facultades, a efectos de una mejor prestación de los servicios institucionales.

4º) Coincidimos plenamente en que las medidas citadas en esta declaración propenden al mejor desenvolvimiento funcional y operativo de la Institución, en beneficio de los socios de todas las provincias y regiones del territorio nacional.

Dr. David Guido Flores (Presidente Filial Río Cuarto); Sr. Adolfo S. Jaca (Presidente Filial Villa María); Dr. Miguel Emilio Mercado (Presidente Honorario Filial Córdoba); Ing. Raúl Taghioreti (Presidente Delegación V. Allende); Ing. Héctor Peña Mercado (Presidente Filial La Rioja); Dr. Héctor A. Montoya (Presidente Filial La Falda); Esc. Jorge L. Vicario (Pte. Deleg. Carlos Paz).

DOS HOMBRES EN UN BOTE

Señor Director:

En la revista AUTOCLUB N° 85 he leído el interesante artículo *Dos hombres en un bote*, que trata sobre un viaje en canoa desde Bariloche hasta Viedma, realizado hace 43 años por el abogado Lapalma y su compañero Riechert.

Desde hace años, gente de esta re-

gión de Río Negro y Neuquén realiza en canoas, lanchas livianas o botes el recorrido desde Bariloche hasta el Alto Valle, para pescar y gozar del viaje que es hermoso en todo su recorrido. El club Apycar de General Roca está organizando por cuarta vez la regata Bariloche-Roca, en canoas canadienses, y que en siete etapas une las dos ciudades. Una continuación de esta prueba es la regata anual para kayaks que organiza el club La Ribera de Viedma, y que en sucesivas etapas une la ciudad de Neuquén con la capital de la provincia de Río Negro. En esta prueba intervinieron casi cuarenta canoas con los mejores remeros del país.

Indudablemente, al doctor Lapalma cabe el mérito de haber sido tal vez el primero en haber completado el recorrido en este tipo de embarcaciones, sin saber probadamente si su canoa resistiría el viaje, y de haber hecho conocer sus impresiones y su experiencia en su interesante libro. Hoy ese viaje se realiza compitiendo en velocidad, entrenamiento y destreza y donde cuentan para el resultado final, no ya los minutos sino los segundos; por lo tanto es fácil imaginar la diferencia sideral que existe entre un viaje y una verdadera carrera. El doctor Lapalma falleció a los 42 años de edad, según sus hijos, a consecuencia del "titánico esfuerzo realizado en aquella magna empresa". Estoy seguro que si viviese el doctor Lapalma esta opinión lo haría sonreír.

El que escribe participó en las tres regatas Bariloche-Roca, ganando la última y superando todos los tiempos anteriores, a los 45 años de edad, preparándose entusiasmado para intervenir en la cuarta regata.

Salúdole muy atentamente:

Aldo Héctor Scaletta
Gral. Roca, Río Negro

N. de la R.: El lector Aldo Scaletta, cuya carta trasunta un elogiable espíritu deportivo, expresa que "indudablemente al doctor Lapalma cabe el mérito de haber sido tal vez el primero en haber completado el recorrido (se refiere al que media entre San Carlos

AUXILIO MECANICO

EXCLUSIVAMENTE EN CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

821-6081

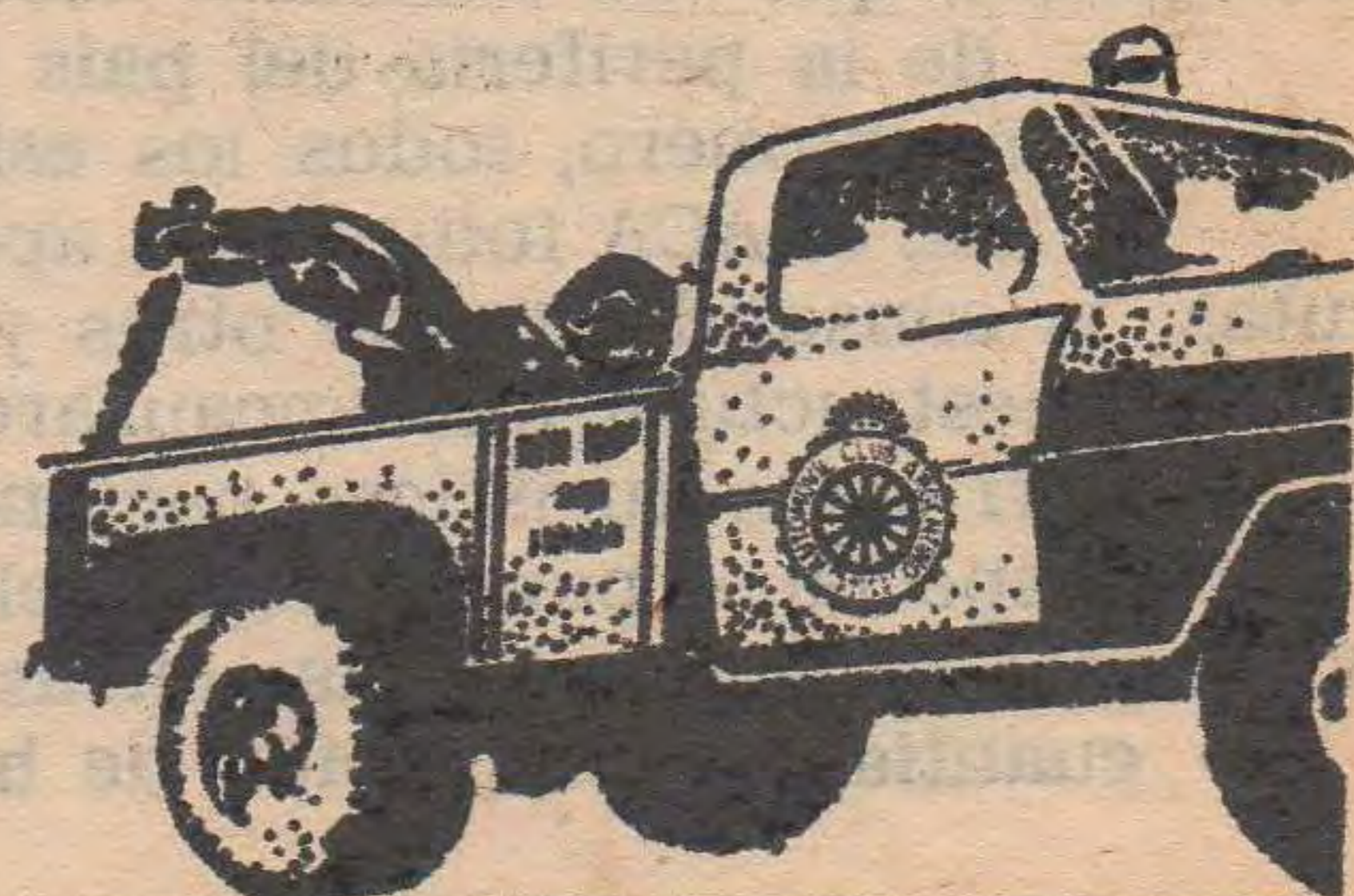
Y 20 LINEAS
ROTATIVAS

83-3755

83-7711

83-4403

84-0624



de Bariloche y General Roca) en este tipo de embarcaciones, sin saber probablemente si su canoa resistiría el viaje...

Estamos plenamente de acuerdo con esa afirmación. La circunstancia que recuerda "de haber sido tal vez el primero, etc." es lo que justifica la nota aparecida en AUTOCLUB. Al margen de ello, no podemos menos que poner un poco de énfasis en estos detalles: el viaje se efectuó en 1942; no se conocía a nadie que hubiera cumplido tal raid y en aquellos años no existían los botes o canoas especiales con que hoy se cuenta, muchos de ellos prácticamente insumergibles e involucables.

SOBRE UN RAID

Señor Director:

Con referencia a la carta del señor Pahanotto, de Guaymallén, publicada en el N° 84 de esta revista, me dirijo a ustedes a los efectos de ratificar lo expresado en la misma. En efecto, José Mussetti se adjudicó los méritos del raid Mendoza-Buenos Aires-Mendoza. El trofeo obra en mi poder y, es una medalla que me regaló mi abuelo José Mussetti. Al dorso están grabadas sus iniciales y se lee: "raid Mendoza-Buenos Aires-Mendoza, noviembre 1922".

Saludo al señor Director muy atentamente

Elena Inés Massetti de Bollo
Villa Nueva, Córdoba

EL CUSCO Y EL CUZCO

Señor Director:

En el número 84 de AUTOCLUB he observado que en la nota *Entre el mar y la montaña*, del señor Federico B. Kirbus, se emplea el vocablo *Cusco* con *s*, referido a la ciudad que yo siempre conocí como *Cuzco*. Desearía que me aclararan el punto, porque no parece un error, sino que esa grafía fue empleada deliberadamente.

Oswaldo C. Otero

Vicente López (Buenos Aires)

N. de la R.: Cumplimos en aclararle que, efectivamente, se utilizó el vocablo *Cusco*, con esa forma, deliberadamente. Al respecto, dice el *Diccionario Enciclopédico. Salvat*: "Cusco: grafía moderna peruana del departamento y ciudad de Cuzco." Nosotros seguimos la grafía peruana no por mero afán de novedad sino porque entendemos que se trata de la forma más precisa.

ENERGIA MOTRIZ

En la interesante nota sobre energía solar del número 84, se apunta la posibilidad de que se utilice al-

cohol para propulsar automóviles. Me parece que en un país como la Argentina, en que la producción de alcohol podría incrementarse notablemente, sería una buena solución para paliar, al menos, la escasez de petróleo y los altos precios de la nafta y otros derivados. ¿Por qué no aclaran algo más el punto en una nota próxima?

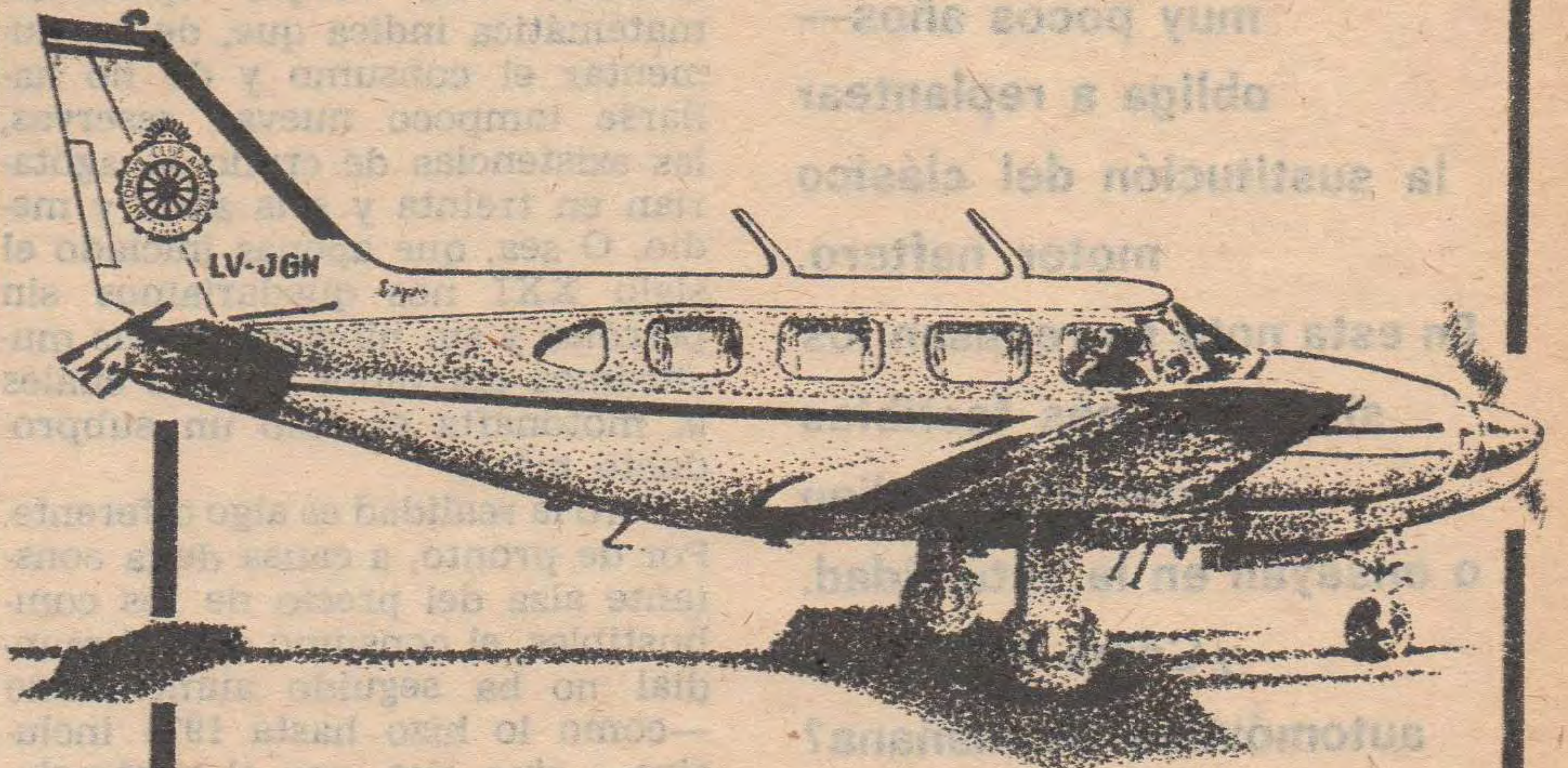
José Manuel Fernández
Florencio Varela (Bs. As).

N. de la R.: Su inquietud coincide con la del lector Von Der Heyde Garrigós, que se expone en esta misma sección. Precisamente, en este número se aborda el tema en el trabajo titulado: *¿Cómo serán los coches del año 2000?* Agradecemos sus elogiosos conceptos, que no podemos reproducir por razones de espacio.



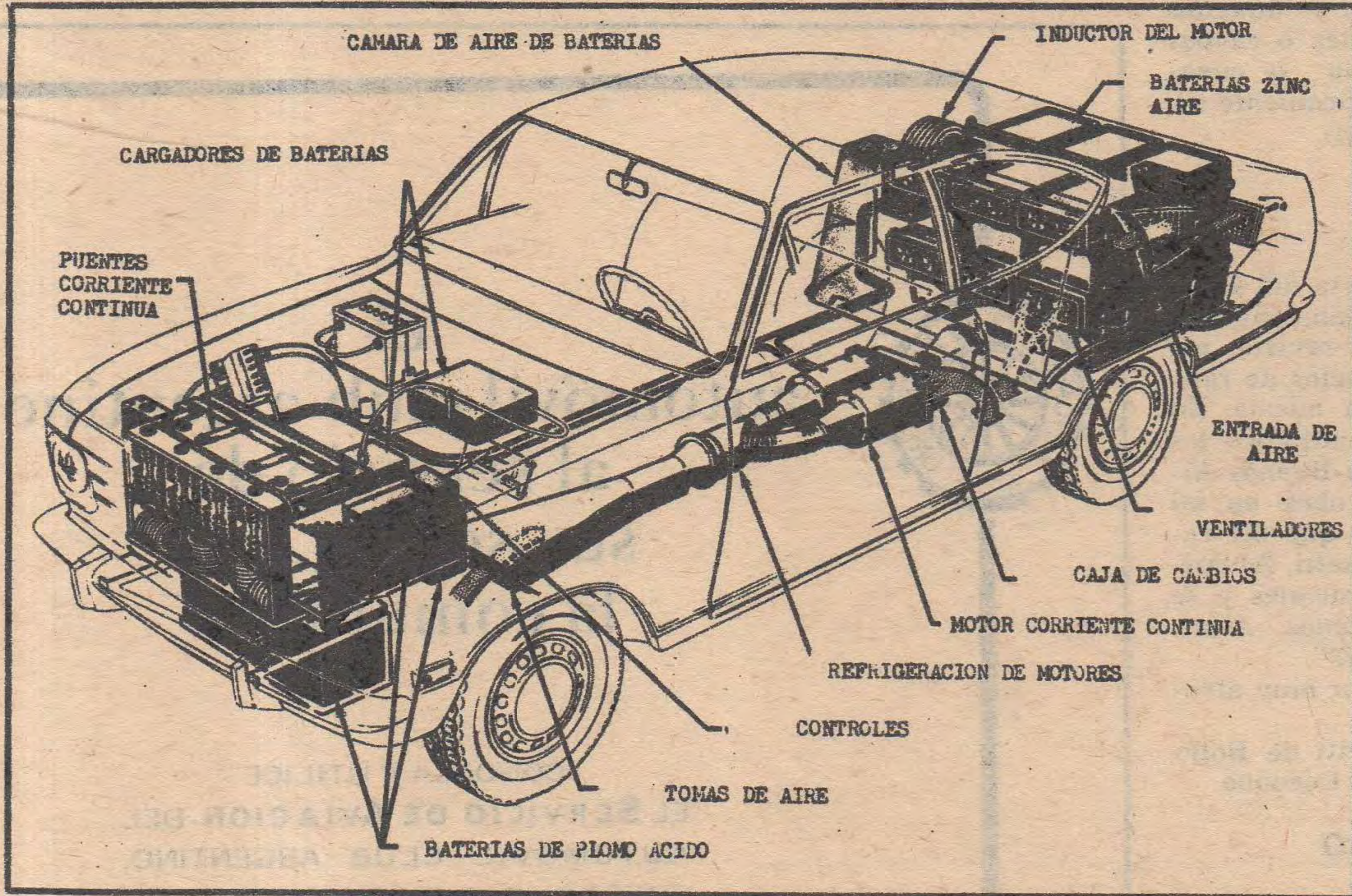
el automóvil club argentino al servicio de sus socios y de la comunidad

CONOZCA Y UTILICE
EL SERVICIO DE AVIACION DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO,
PUESTO A DISPOSICION DE LOS
ASOCIADOS Y DE SUS FAMILIARES,
A LO LARGO Y ANCHO DEL PAIS.
AERONAVES PARA EL TRASLADO
DE ENFERMOS Y ACCIDENTADOS
• TARIFAS REDUCIDAS



PUBLICIDAD A. C. A.

¿COMO SERAN LOS COCHES DEL AÑO 2000?



El agotamiento de las fuentes petrolíferas —previsto para dentro de muy pocos años— obliga a replantear la sustitución del clásico motor naftero.

En esta nota se repasan los sistemas más factibles que se estudian o ensayan en la actualidad.

¿Cómo serán los automóviles de mañana?

¿Eléctricos, de vapor, de turbina, de hidrógeno...?

EN 1974 el consumo mundial de petróleo fue de 2.663 millones de toneladas. A fines de ese mismo año las reservas comprobadas eran de 97,3 mil millones de toneladas. Una simple operación matemática indica que, de no aumentar el consumo y de no hallarse tampoco nuevas reservas, las existencias de crudo se agotarían en treinta y seis años y medio. O sea, que apenas iniciado el siglo XXI nos quedaríamos sin petróleo y sin ninguno de sus muchísimos derivados (de los cuales la motonafta es sólo un subproducto más).

Pero la realidad es algo diferente. Por de pronto, a causa de la constante alza del precio de los combustibles, el consumo a nivel mundial no ha seguido aumentando —como lo hizo hasta 1974 inclusive— sino que, por el contrario, ha declinado ligeramente. Por otro lado, las reservas comprobadas aumentan en forma casi ininte-

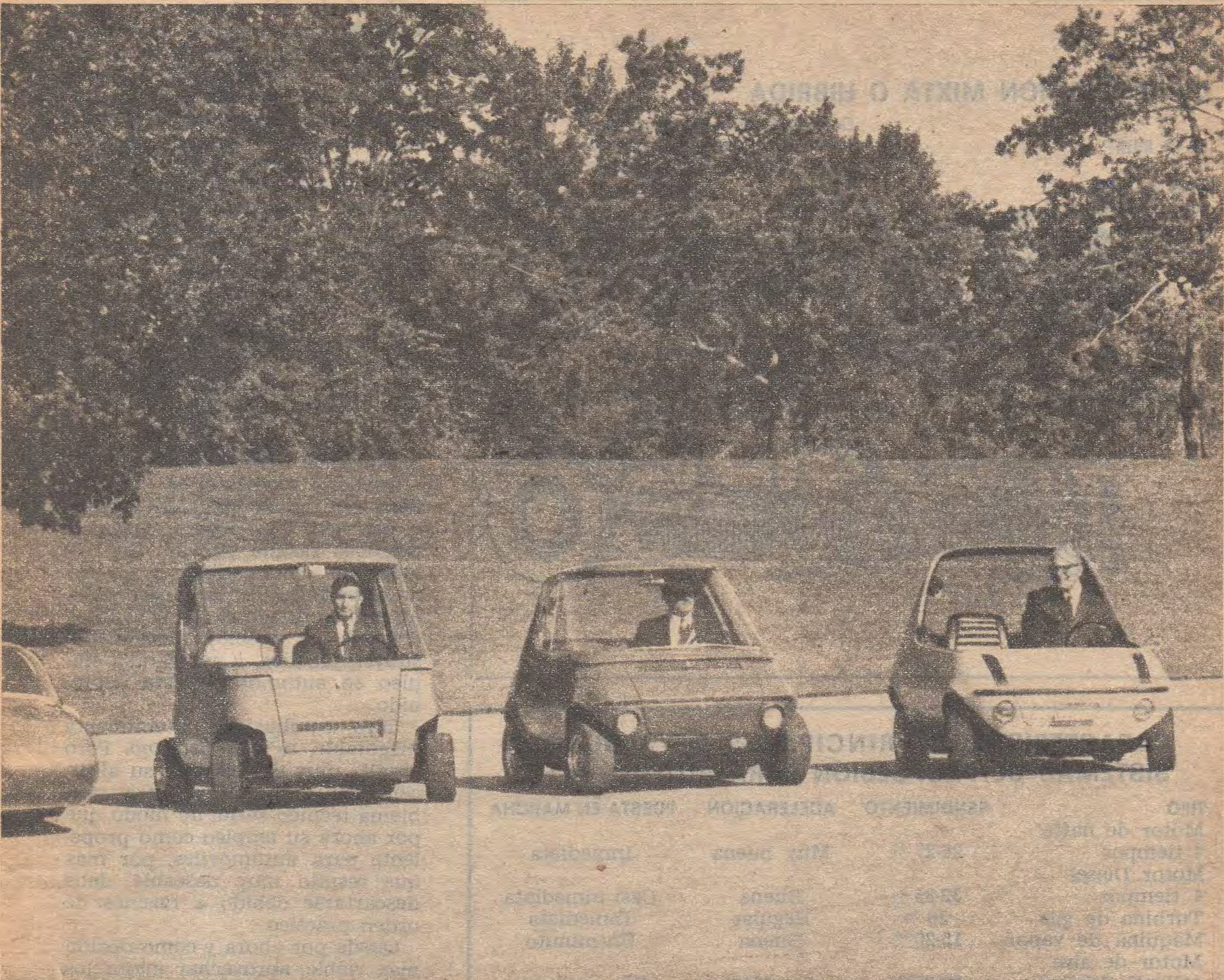
rrumpida y exceden hoy los 100 mil millones de toneladas. Así y todo, la situación no cambia sustancialmente: el hecho es que los hidrocarburos líquidos se van agotando rápidamente. Y lo que nos separa hoy día del año 2000 es lo que nos separaba en 1942 del momento actual. Un lapso breve, ¿verdad?

ALTERNATIVAS

En virtud de la situación expuesta, los técnicos y hombres de ciencia se han visto en la necesidad de considerar tres posibilidades, en lo que respecta al futuro del automotor:

- Hallar otros combustibles que no se obtengan a partir del petróleo y que puedan usarse en los vehículos ya existentes;

- Desarrollar sistemas de propulsión, en los que pueda quemarse nafta u otros derivados del petróleo, pero en forma más racional (caso del motor tipo Diesel,



que aprovecha mejor el calor latente del combustible);

• *Inventar o perfeccionar unidades motrices que directamente puedan alimentarse con otras clases de energía, para no tener que depender del petróleo.*

El problema es, desde luego, mucho más complejo de lo que uno supone. Por ejemplo, lo primero que se intenta es pensar en los *automóviles eléctricos*, ya que en este caso no se usarían para nada los hidrocarburos clásicos. Pero, en rigor, impulsar los 300 millones de automóviles que actualmente circulan en el mundo mediante electricidad en lugar de nafta, demandaría un gasto todavía mucho mayor de petróleo que el que se registra efectivamente en estos momentos, puesto que para producir la corriente requerida para cargar y recargar los acumuladores habría que quemar en las usinas mucho más petróleo o gas que el que se está gastando.

Sólo si la mayor parte de la energía eléctrica de red fuese producida por energía nuclear, la fuerza del agua u otros recursos, el automóvil eléctrico se convertiría en una alternativa interesante.

DERIVADOS DEL CARBÓN

Por otro lado, existe también una variante a la referida alternativa: quemar carbón en vez de petróleo en las usinas, dado que las reservas de carbón de hulla son mucho más generosas que las de petróleo. Y de este último postulado surge inmediatamente otra posibilidad: *obtener motonafta sintética del carbón*, lo que ya se hizo hace muchos años, aunque con la hipoteca de un elevado costo.

En este sentido, los hombres de ciencia parecen haber hallado ahora otra solución: *no resultaría tan oneroso obtener gas en vez de nafta líquida, e inclusive dicho gas podría transformarse en nafta*, proceso que resultaría más econó-

mico que extraer del carbón la nafta en forma directa.

ALCOHOL COMO COMBUSTIBLE

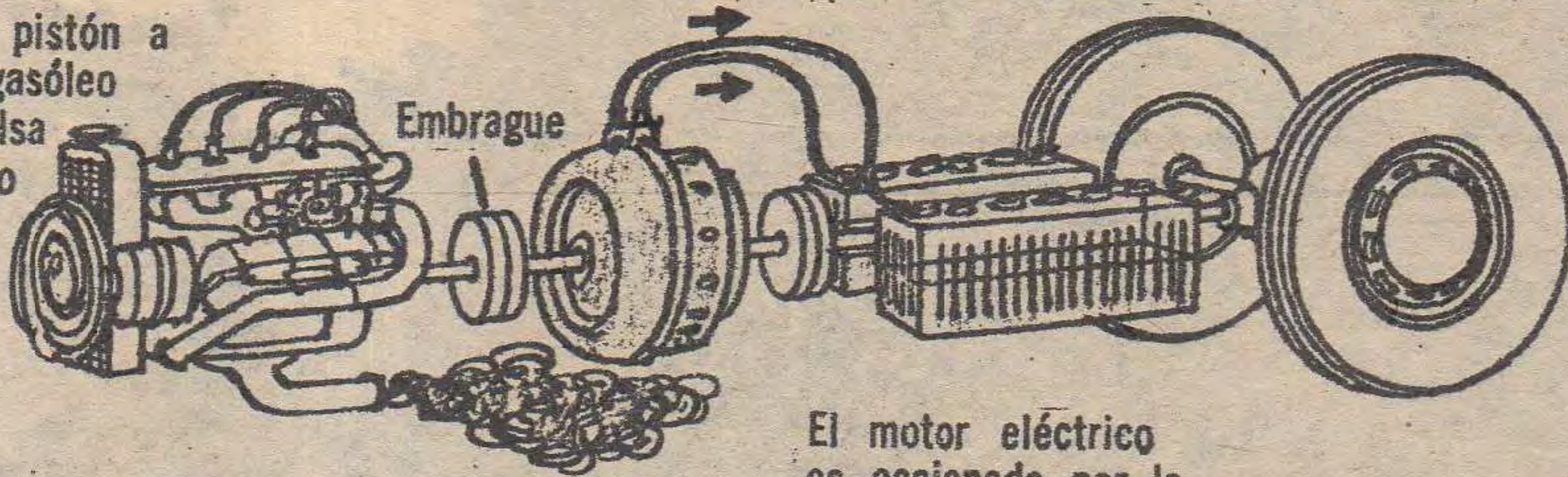
El proceso básico del petróleo es que constituye un recurso natural no renovable. Pero, entonces, habría que preguntarse, ¿por qué no apelar a recursos renovables? La idea tiene mucho a su favor, y en diferentes países se la ha puesto en práctica desde hace muchos años. Concretamente, se trata de usar alcohol en lugar de nafta como combustible para los motores de automóvil, o al menos mezclar ambas sustancias.

El *alcohol metílico* es, en efecto, un excelente combustible. Y puesto que se lo obtiene de maíz, caña de azúcar y de otras plantas similares que se regeneran continuamente, constituye un combustible inagotable. También es posible *destilar alcohol metílico de los desechos domésticos*, con lo que se matarían dos pájaros de un tiro.

LA PROPULSION MIXTA O HIBRIDA

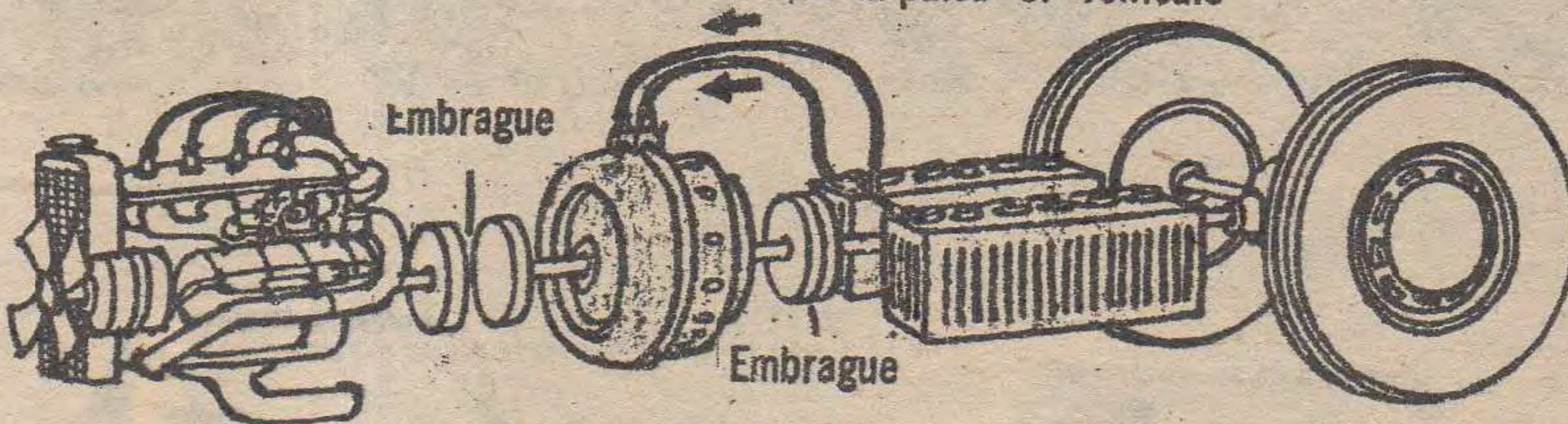
EN LA RUTA

Motor de pistón a nafta o gasóleo que impulsa el vehículo



El motor eléctrico funciona como generador de corriente y accionado por el motor de pistón carga las baterías

EN TRAFICO URBANO



El motor eléctrico es accionado por la corriente del acumulador e impulsa el vehículo

El empleo de *alcohol puro* presentaría un problema de índole práctica, aunque por cierto no insalvable: *para recorrer una distancia dada se requiere quemar dos veces la misma cantidad de alcohol que de nafta* (en consecuencia, para que un viaje en automóvil resulte tan accesible como hasta el presente, el alcohol tendría que costar la mitad que la nafta). Este fenómeno se debe al simple hecho de que *el alcohol contiene tan sólo la mitad de las calorías que la nafta* (a volúmenes iguales), de modo que para producir la misma cantidad de calor en los cilindros hay que quemar, forzosamente, doble volumen de aquél que de ésta.

¿Y EL GAS LICUADO?

Quedaría todavía el *gas licuado*. Pero éste no abunda tanto como el petróleo. Y en algunos casos específicos resulta el más caro de todos los combustibles o su uso no se permite. Tal es el caso de la Argentina, donde el gas licuado se despacha a precios fuertemente subvencionados, y por ello su empleo en automotores está prohibido.

Otro combustible literalmente inagotable, es el *hidrógeno*. Pero resulta muy explosivo, y su almacenamiento constituye otro problema técnico serio, de modo que por ahora su empleo como propulente para automóviles, por más que resulte muy deseable, debe descartarse debido a razones de orden práctico.

Queda por ahora y como opción más viable, aprovechar mejor los combustibles destilados del petróleo. En este sentido, el motor a *gasóleo, sistema Diesel*, es poco menos que ideal: *mientras que el motor de nafta sólo convierte el 25 por ciento del calor del combustible quemado en trabajo útil, en un motor gasolero el aprovechamiento es del 32 por ciento.*

Si todos los automóviles nafta-

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE ALGUNOS SISTEMAS DE PROPULSIÓN PARA AUTOMÓVILES

TIPO	RENDIMIENTO	ACELERACION	PUESTA EN MARCHA
Motor de nafta 4 tiempos	25-27 %	Muy buena	Inmediata
Motor Diesel 4 tiempos	32-35 %	Buena	Casi inmediata
Turbina de gas	30 %	Regular	Inmediata
Máquina de vapor	15-20 %	Buena	Un minuto
Motor de aire caliente Stirling	30-35 %	Aceptable	Dos minutos
Diesel-eléctrico	40 %	Buena	Casi inmediata
Baterías eléctricas con carga por red	60-70 %	Buena	Inmediata

NOTA: Por rendimiento se entiende el aprovechamiento del calor latente del combustible, transformado en trabajo útil. En el caso de los coches eléctricos con acumuladores, el rendimiento no incluye las pérdidas para producir la corriente en la usina ni para la transmisión desde la usina al tomacorriente.



DIVISION ESCUELAS

Escuela técnica de conducción y tránsito

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

- A - EXAMEN PSICOTECNICO
- 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

AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES:

FINANCIACION (CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGUROS)

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.

ros que circulan en el mundo se convirtiesen hoy mismo en gasoleros, las reservas de petróleo (sólo visto como combustible para automotores), durarían 46 años en vez de 36.

LOS MOTORES

Con el motor tipo Diesel tendríamos un sistema de propulsión distinto al de nafta, con la ventaja de ser probado, eficiente y considerablemente más económico que éste.

Pero, ¿qué hay de otros sistemas de propulsión?

La turbina de gas no satisface por ahora como impulsor para automóviles, pese a que en la aviación ya virtualmente no se usa otra clase de motor. Sin embargo, es posible que en las próximas décadas se imponga como unidad motriz en camiones y ómnibus. Su principal desventaja es que al acelerar responde con retardo, y además su consumo sigue siendo relativamente alto si no funciona dentro del régimen óptimo (cosa que ocurre, precisamente, en los aviones, lo mismo que en los camiones y ómnibus de larga distancia).

Existe otro sistema de propulsión que se está perfeccionando: es el motor tipo Stirling, inventado por un sacerdote escocés en el siglo pasado. No es un motor de combustión interna, sino externa, y ofrece, entre otras cosas, la inapreciable ventaja de que permite quemar cualquier clase de combustible (similar al caso de las locomotoras de vapor).

Ahora bien, ¿y qué hay, precisamente, de los automóviles de vapor? Estos ofrecen diversas ventajas: no consumen mucho, son silenciosos, y libres de humos contaminantes. También en este caso es posible quemar combustibles de la más variada índole, pero, por otro lado, la puesta en marcha no es instantánea con la máquina fría (primero tiene que formarse vapor y engendrarse presión en la caldera) y, además, el conjunto de la unidad de propulsión (quemador, caldera, cilindros, etcétera) ocupa más lugar y es más pesado que un motor de combustión interna.

Respecto del motor rotativo, el que más promete es el Wankel. Sus ventajas son la ausencia de vibraciones y el poco lugar que ocupa la unidad, pero su consumo de combustible es alto debido a la poco favorable forma de la cámara de combustión; además, sus gases contienen un elevado porcentaje de sustancias nocivas.

Mucho se trabaja ahora en el

motor de carga estratificada. En este caso el funcionamiento es similar al de un motor de pistón de nafta, con una sola variante: la mezcla quemada es extremadamente pobre y entra en combustión luego de comenzar a arder una pequeña porción de mezcla rica que se introduce en una cámara de combustión anexa. Además del poco consumo, esta clase de motores permite reducir el porcentaje de sustancias tóxicas en los gases quemados.

También hay sistemas de propulsión híbridos, así llamados porque funcionan con nafta o gasóleo y con electricidad: en la ciudad se usa un motor eléctrico alimentado

por acumuladores, y en ruta abierta el vehículo es impulsado por un motor gasolero o naftero de pistones que se encarga, de paso, de recargar las baterías. Sus desventajas: el alto peso (se trata de dos motores) y el elevado costo de producción y de manutención.

Estas son, tan solo, algunas de las posibilidades que se barajan. Como puede apreciarse, la elección no resulta fácil, pues las desventajas de un motor o un combustible son neutralizadas por las ventajas de otros. Sólo el tiempo dirá cómo serán, en definitiva, nuestros automóviles de mañana.

F. B. K.

Asegure su carga de todo el mes VALES DE NAFTA ACA

PUBLICIDAD ACA



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



LA QUEBRADA DEL TORO

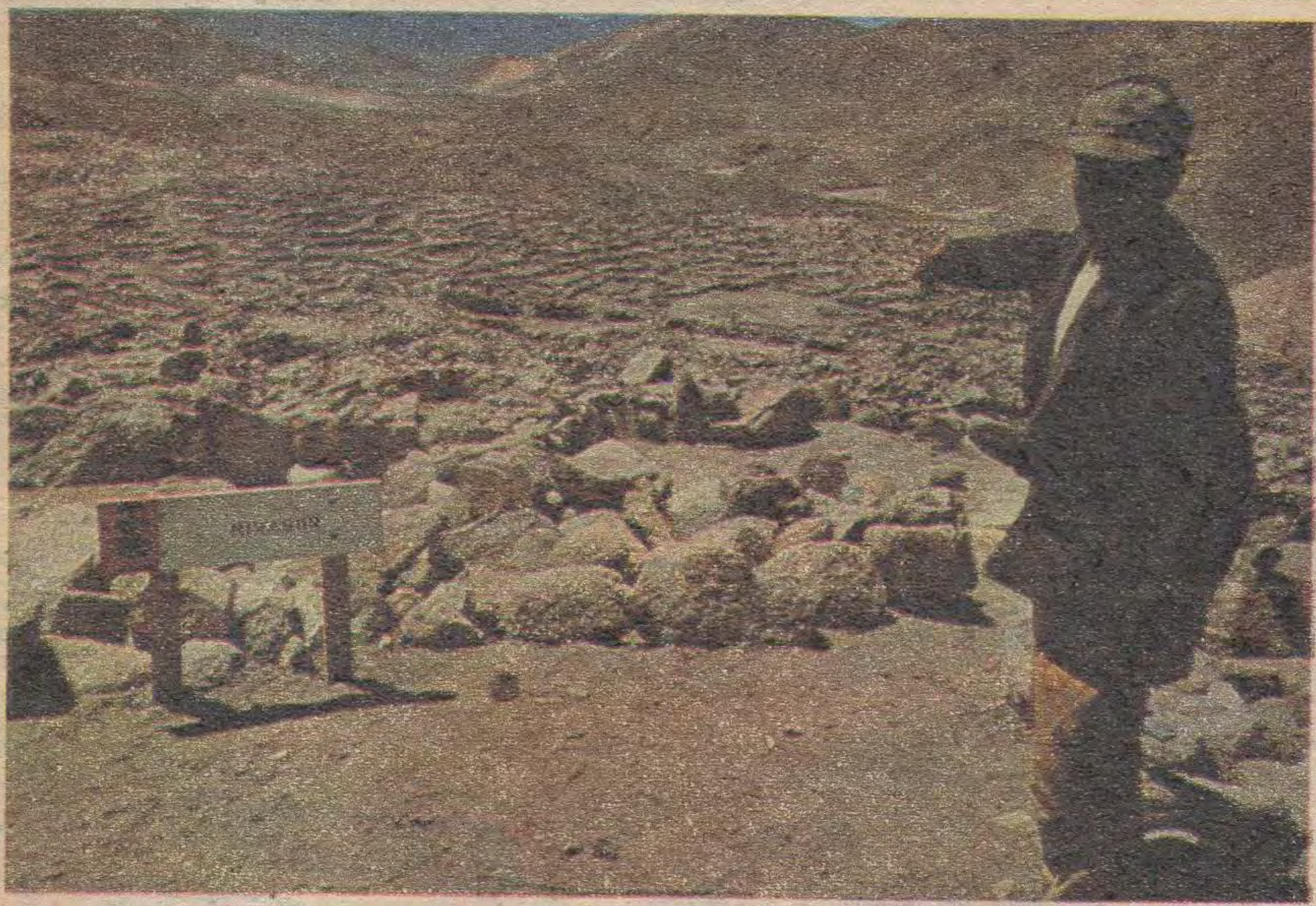
POR LAS NUBES EN UN TREN

En el Noroeste argentino, para ser más precisos en los Andes salteños, se halla el trazado sinuoso, serpeante, de uno de los ferrocarriles más altos de la Tierra. El excursionista es transportado así a un mundo asombroso de montañas imponentes, quebradas majestuosas y fértiles valles, parajes en los que la naturaleza ha volcado todos sus colores, con sus gamas y matices.

Uno de los pocos pueblitos dispersos en el Altiplano. Pocas casas, poca vegetación y... el camino.



El guía señala las ruinas de la ciudad prehispánica de Santa Rosa de Tastil.



POCAS regiones de nuestro país —y quizá del mundo— ofrecen una variedad tal de vegetación, formaciones geológicas, clima —y hasta de hechos y aspectos étnicos—, comparable con la *Quebrada del Toro*, provincia de Salta.

La diferencia de alturas lo dice todo: abajo, en su desembocadura, donde el río *Toro* o *Rosario* vierte sus aguas en las tierras agrestes pero fértiles del *valle de Lerma*, la altura es de 1.460 metros sobre el nivel del mar; pero en la coronación de este imponente *Angosto*, en lo alto del *Abra Muñano*, el viajero se halla a más de cuatro kilómetros sobre la línea media de los océanos.

En pocas horas, acaso tres, el turista traspone diferentes zonas climáticas, desde la canícula subtropical de la *hoyada de Lerma*, hasta la *puna*, fría, ventosa, inhóspita, casi estéril... y, sin embargo, aún llena de vida, de una vida adaptada al rigor de las temperaturas extremas y de las ráfagas furiosas y heladas.

COMARCA HISTORICA

Más allá de sus características naturales, la *Quebrada del Toro* es también de excepcional riqueza histórica. Porque a través de ella se desarrolló buena parte del comercio que los aborígenes de los *llanos chaco-santiagoños* mantuvieron en tiempos prehispánicos con las culturas que florecieron en el *Altiplano*.

En este sentido, la *Quebrada del Toro* es una vía de comunicación poco menos que ideal, porque a todo su largo discurre lo que el hombre y sus animales más necesitan: agua. Agua pura y en abundancia. Por ello, aunque la travesía del valle durara días, los naturales siempre tenían a su disposición el vital líquido.

A TRAVES DE LA QUEBRADA

Dos son las vías de comunicación que hoy día corren a lo largo de la *Quebrada*: el camino de automóviles y las vías de ferrocarril.

Casilla portable "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR Ideal para vivienda, depósito, cuadrillas, taller, obrador, garage, fin de semana, etc. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso, 3 x 3 m. Precios del día en fábrica: **\$40.000**



Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3 \$ 43.000; 3 x 4, \$ 50.000; 3 x 5 \$ 59.000; 3 x 6 \$ 67.000. Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2 y porch, \$ 90.000. Hay otros modelos

Envíos al Interior. Solicite catálogo. Visite la fábrica.

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

AHORRE EL 15% DE NAFTA CON FEC

ENCENDIDO ELECTRONICO TRANSISTORIZADO

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

FUKAYA ELECTRONIC S.A.C.I.

Epuén 515 - Capital - Tel. 812-4917

DISTRIBUIDORES ROWA S.R.L. - Av. Forest 629 - Capital - Tel. 55-3673

R. LIENDO - 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

Ambas conectan, en última instancia, con Chile.

Junto con la construcción del ferrocarril, a cargo del ingeniero Maury, se estableció en la desembocadura del valle un conjunto de barracas para los obreros utilizados en los trabajos, que se ha convertido en una pequeña, pero limpia y progresista localidad: *Campo Quijano*, llamada con justicia "Portal de los Andes".

Serpenteando en las laderas de los cerros, a veces atravesando el valle sobre viaductos insólitos, o penetrando en túneles y realizando giros o zigzagues, el tren asciende lentamente. Este Ramal C 14, según su denominación oficial, es una de las obras de ingeniería civil más audaces del mundo. Construido en tres tramos (inaugurado en 1909 el primero, en 1929 el segundo y en 1948 el que une San Antonio de los Cobres con Socompa), su longitud es de 569 kilómetros hasta el hito fronterizo. En su desarrollo se cuentan 1.279 curvas, 33 puentes, 13 viaductos (uno de ellos curvo) y 21 túneles, con una longitud de 3.233 metros.

En las cercanías del Abra Muñano, el valle se abre. El camino está bien cuidado y en buenas condiciones en toda su extensión.

Un problema vital: el combustible. En San Antonio de los Cobres hay un surtidor, pero no siempre tiene nafta. Si la hay es común, pero sirve igual.

En la Quebrada el automovilista se encuentra cada tanto con algún tren que sube o que baja rompiendo el silencio de la región.



AUXILIO MECANICO

EXCLUSIVAMENTE EN CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

821-6081

Y 20 LINEAS
ROTATIVAS

83-3755

83-7711

83-4403

84-0624



¿Para qué fines prácticos sirve este costoso ramal ferroviario? Cuando se proyectó su realización, *Salta* y todas las provincias del *Noroeste* y *Cuyo* quedaban más cerca —en días de viaje— de *Chile* que de *Buenos Aires*. En el caso particular de *Salta*, se exportaba ganado a *Antofagasta* y a la región de *Atacama*, y se traían del *Pacífico* minerales y otras mercaderías. El ganado se arreaba a través de la *Puna de Atacama* hasta la localidad epónima de *San Pedro*, sobre la orilla septentrional del *Salar* también homónimo. Incluso, cuando se encaró la construcción del ferrocarril, no estaba decidido por qué paso tender las vías: pasando por el pie del volcán *Socompa*, o por el camino tradicional, que corre más al norte, vía *Huaytiquina*. La decisión favoreció al paso *Socompa* por la menor distancia al puerto más importante de la costa pacífica: *Antofagasta*.

LA TRAVESIA

La travesía en automóvil de *Salta* a *San Pedro de Atacama* es

ALTERNATIVAS: MICROOMNIBUS Y "EL TREN DE LAS NUBES"

Aunque el camino por la *Quebrada del Toro* hasta *Cobres* y más allá se halla (excepto durante las fuertes lluvias de verano) todo el año en perfectas condiciones de transitabilidad, es posible que uno que otro automovilista prefiera dejar su coche en *Salta* y conocer la *Quebrada del Toro* a través de una excursión.

En este sentido hay dos posibilidades: participar en una excursión en microómnibus (se realizan virtualmente a diario), con salida desde *Salta* y que se contrata directamente en las agencias de viaje de esa ciudad, o si no haciendo el viaje a bordo del "*Tren de las Nubes*", que efectúa la travesía una vez por semana entre los meses de setiembre y abril, o sea en primavera, verano y otoño. La duración de este hermoso viaje, con el que se llega más allá de *San Antonio de los Cobres*, es de 13 horas (partida a las 6 de la mañana y regreso a las 19). Los días de salida deben averiguarse en la *Casa de la Provincia de Salta*, en *Buenos Aires*, o en la misma capital salteña.



Uno de los viaductos *Salta-Cobres-Socompa*. Audaz obra de ingeniería.



Cheque de viajero A.C.A.

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 VIAJE

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), Barracas, Belgrano, Caballito, Flores, Gran Central Palermo, Once, Villa Devoto. GRAN BUENOS AIRES: Avellaneda, Bánfield, Olivos. 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 Bariloche (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

En algunos pasajes del río Rosario que desciende por la Quebrada del Toro, el cruce de las aguas puede resultar algo dificultoso, sobre todo en verano, época de fuertes lluvias e inesperadas crecientes.

toda una aventura. En verano, debido a las fuertes precipitaciones, que pueden cortar el camino en la Quebrada (por el desborde del río) como en la misma puna. Y en invierno, por los ocasionales pero intensos temporales de nieve, uno de los cuales costó la vida, en julio de 1972, a dos personas que atravesaban el alto paso y cuyo coche quedó bloqueado por la nieve.

La ascensión es vertiginosa, si se parte de Campo Quijano. Las paredes casi verticales de los cerros que bordean el valle, amenazan con aplastarlo a uno. Por aquí, por allá, se atisban las vías del ferrocarril, algún túnel, alguno que otro puente, o bien un tren que viene bajando o que va ganando altura.

A medio camino de la Quebrada, en Puerta Tastil, el valle se bifurca: el camino para automóviles sigue en dirección noroeste, pero las vías del ferrocarril se internan en una quebrada que se aparta hacia el noreste, por donde avanza también una huella para automotores en regular estado de transitabilidad. El ferrocarril vence la pendiente entre la confluencia de los riachos en Puerta Tastil (a 2.675 metros de altura), y el Alto Muñano (4.180), sin utilizar engranajes, como lo hace el ramal trasandino Uspallata-Las Cuevas, sino mediante vías dispuestas en espiral ("rulos"), que le permiten trepar sin que las ruedas patinen. Cerca de la estación Diego de Almagro perduran los restos de un extenso poblado indígena conocido con el nombre de Morohuasi.

El automóvil avanza, entre tanto, pasando las ruinas de Santa Rosa de Tastil; el valle es cada vez más ancho pero no por ello menos policromo. Mas, de pronto, el viajero se encuentra con un curioso fenómeno: el valle parece no tener salida, pues donde debería haberla se levanta un imponente murallón natural, por el que faldea el camino. Es el Alto Muñano.

A todo lo largo de la Quebrada puede verse a pobladores montados en sus resistentes animales llevando o trayendo mercaderías hacia o desde los centros de comercialización.





TASTIL: UN ENCLAVE COMERCIAL PREHISPÁNICO

En plena *Quebrada del Toro* fue emplazada una de las más extensas ciudades que florecieron en suelo ahora argentino antes de la llegada de los conquistadores: es el conglomerado habitacional conocido hoy con el nombre de *Santa Rosa de Tastil*.

En la época en que se hallaba en el auge de su desarrollo urbano, *Tastil* contaría probablemente con más de 2.000 habitantes. Son muy pocos los yacimientos arqueológicos en nuestro país en los que se advierte semejante aglomeración urbana, pues aunque otras regiones estuvieron más pobladas, en pocas partes se conoce una concentración comparable con la de *Tastil*.

Es que los habitantes de *Tastil* no vivían labrando cada uno su parcela de tierra, porque no la había en suficiente extensión. Por tal motivo, es lícito suponer que se trataba de un centro de intercambio comercial, y que los alimentos eran en gran parte acarreados desde lejos. Un interesante ejemplo de las primitivas culturas argentinas, paradigma de acertada ubicación geográfica y audaz emplazamiento estratégico, que a fines de la década del 60 fue en gran parte restaurado por *Eduardo Mario Cigliano*, profesor titular de arqueología de la *Universidad Nacional de La Plata*, junto con un numeroso grupo de colaboradores. Acerca de este trabajo de investigación y reconstrucción, el propio autor publicó un amplio informe en el número 58 de *Autoclub* (mayo-junio 1971).

En un trayecto de tan sólo nueve kilómetros de curvas y contracurvas, entre el pie de la cuesta y su cima, hay una diferencia de 560 metros, lo que arroja un gradiente promedio de 6,2 por ciento (sin contar que en algunos pasajes la pendiente es más empinada aún).

Pero el esfuerzo vale, porque desde lo alto se abre un panorama sobrecogedor: por un lado el valle y por otro el majestuoso mundo

puneño, con la figura dominante del nevado de *Acay*, de 5.950 metros de altitud.

Ya estamos en la altiplanicie. El camino corre nuevamente junto a las vías férreas. Hacia la izquierda se aparta la ruta nacional número 40, que pasa por el *Abra de Acay* para bajar al valle *Calchaquí*.

Poco más allá está *Cobres*, otra capital del territorio nacional



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. Esquiú) - T. E. 923-5910/5442 - CAPITAL

• Caña fibra de vidrio 2 tramos con porta reel, manoplas de corcho; empac. de hilo matizado (Japan); garantida; reel frontal con 2 posiciones; sistema de recuperación automático; nylon; línea; caja; rotores; anzuelos; etc.

\$ 2490.-

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

• Batería de cocina funcional "CARPINCHO" especial para camping (sartenes, cacerolas, espumadera, cucharón, etc.) acompaña a esta oferta 4 juegos de cubiertos (cuchillo, cuchara y tenedor) con su correspondiente vaina, todo con tratamiento electroquímico

\$ 3499.-

PEZCALANDIA: PIEDRAS 328 - 1070 CAPITAL FEDERAL

de Los Andes. Aquí hay surtidores, aunque no siempre nafta, y un hotelito muy modesto.

POR EL ALTIPLANO

A partir de aquí, y hasta bajar hacia el Salar de Atacama, ya nunca descenderemos a una altura inferior a los 3.800 metros. Se suceden varios puntos altos luego de Cobres; en el Abra Chorrillos (4.390 metros reales) las vías del ferrocarril llegan a su mayor altura. Más allá, ya en territorio chileno, hay un punto más alto aún, pero por allí ya no pasa el tren: después de Chorrillos se bifurcan los caminos, el que pasa por Socompa y el actualmente utilizado por automotores, vía Huaytiquina. El cruce por Socompa para automóviles es bravo, por no decir no aconsejable más allá del límite internacional.

Cauchari y Catúa son algunos de los pueblecitos característicos de la puna. Aquí y allá se advierten, a lo lejos, minas de bórax. El camino atraviesa salares o campos cuajados de esqueletos de animales que alguna vez perecieron cuando eran arriados a Chile. Es que los cambios de tiempo en estas regiones son bruscos y se realizan sin preaviso. Las temperaturas pueden descender a menos de 20 grados bajo cero.

Luego de bordear la laguna Lengua y atravesar el cordón de volcanes, se baja finalmente al Salar de Atacama, donde en San Pedro aguardan a los turistas excelentes comodidades hoteleras. La travesía de Campo Quijano a San Pedro es de 440 kilómetros y demanda no menos de once horas de marcha continua. Pero sin ninguna duda, la majestuosidad del paisaje, la desolación total, los colores, todo esto deja en el viajero una impresión imborrable. San Pedro, por otra parte, recompensa al visitante con un museo de excepcionales características acerca de las culturas paleolíticas (llega hasta las neolíticas) del desierto de Atacama.

FEDERICO B. KIRBUS



La Quebrada del Toro en su terminación. Los cerros parecen no dar salida.

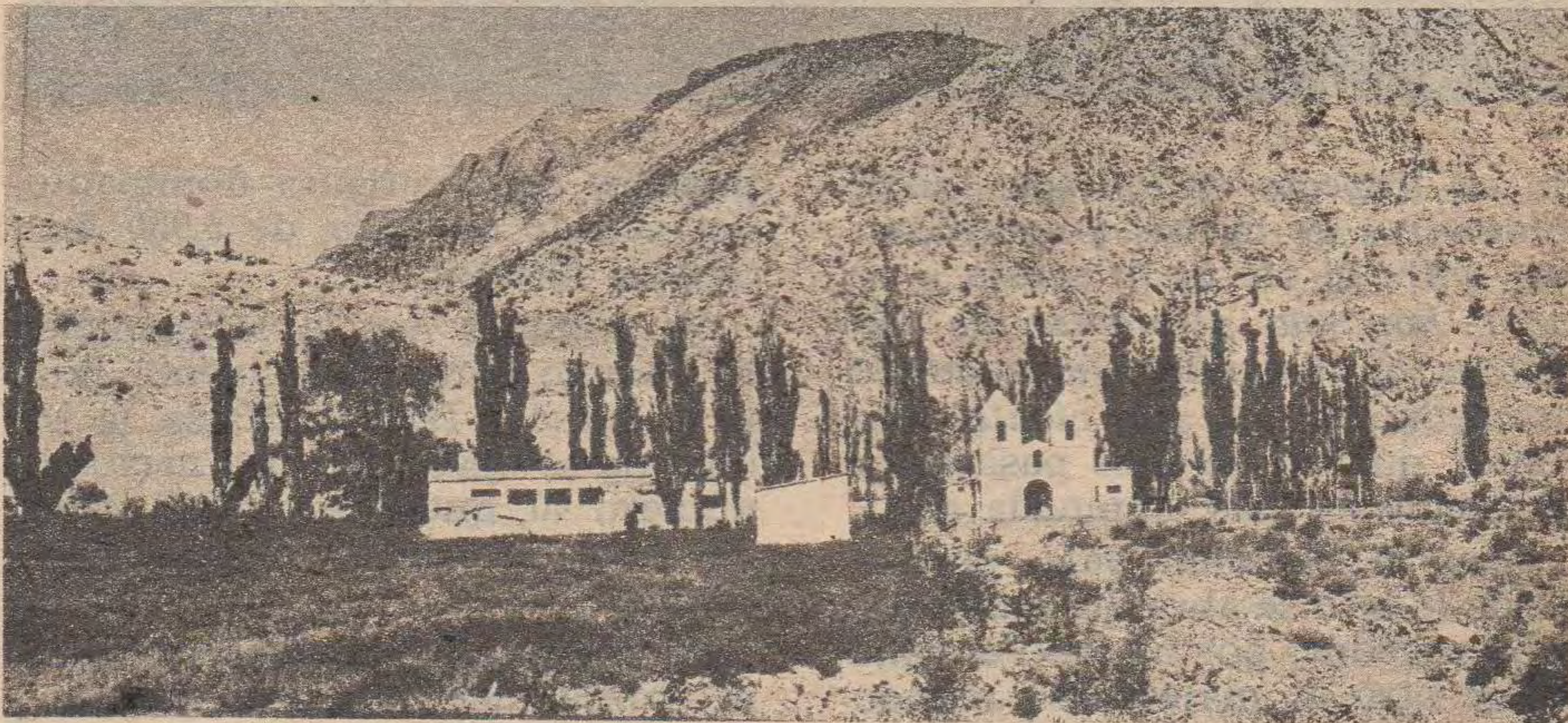
LOS TRAMOS FERROVIARIOS MAS ALTOS DEL MUNDO

TICLIO: Lima-La Oroya (Perú)	4.846	m.
PUNTO ALTO: Collahuasi-Ollagüe (Bolivia) (Fuera de servicio)	4.826	"
EL CONDOR: Río Mulato-Potosí (Bolivia)	4.786	"
ABRA CHORRILLOS: Salta-Socompa-Antofagasta (Argentina-Chile)	4.478	"
TUNEL TRASANDINO: Las Cuevas-Caracoles (Argentina-Chile)	3.190,88	"
JUNGFRAUJOCH: Jungfraubahn Kleine Scheidegg-Jungfrauoch (Suiza, ferrocarril más alto de Europa)	3.454	"

(Datos según Bryan Fawcett, "Los ferrocarriles andinos".)

Como se advierte en el cuadro precedente, el ferrocarril que lleva a la Quebrada del Toro es el cuarto del mundo por la altitud que alcanza. Obsérvese, igualmente, que los tres que lo preceden en esta especie de "ranking ecuménico" lo superan apenas en unos 300 metros.

A medio camino de Cobras: la pequeña y pintoresca iglesia de Puerta Tastil.



EL SEGURO PROTEGE SUS INTERESES

AHORRE UTILIZANDO NUESTROS SERVICIOS

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

NUEVOS CAPITALES

POLIZA 1
POLIZA 2

MARCA Y MODELO	AÑO	Capital Asegurable	POLIZA N° 1		POLIZA N° 2		
			Contado	3 Cuotas	Contado	6 Cuotas	4 Cuotas
CITROËN AZAM 3CV M 28	1970	270.000	7.102	2.639	17.290	3.602	4.956
	1971	300.000	7.731	2.873	19.062	3.971	5.464
	1972	330.000	8.360	3.107	20.833	4.340	5.971
	1973	360.000	8.988	3.340	22.605	4.709	6.479
	1974	390.000	9.617	3.574	24.376	5.078	6.987
	1975	420.000	10.245	3.807	26.148	5.447	7.495
	1976	623.000	14.499	5.388	38.135	7.944	10.931
CITROËN AMI 8 CLUB	1972	370.000	9.198	3.418	23.243	4.842	6.662
	1973	400.000	9.826	3.652	25.015	5.211	7.170
	1974	450.000	10.874	4.041	27.967	5.826	8.016
	1975	500.000	11.921	4.430	30.920	6.441	8.863
	1976	725.000	16.636	6.183	44.206	9.209	12.671
CHEVRO- LET CHEVY	1970	400.000	9.826	3.652	25.205	5.251	7.225
	1971	460.000	11.083	4.119	28.748	5.989	8.240
	1972	520.000	12.341	4.586	32.291	6.727	9.256
	1973	600.000	14.017	5.209	37.015	7.711	10.610
	1974	700.000	16.112	5.988	42.920	8.941	12.303
	1975	800.000	18.207	6.767	48.825	10.171	13.995
	1976	1.216.000	26.923	10.006	73.390	15.289	21.037
CHERVO- LET OPEL K 180	1974	600.000	14.017	5.209	36.920	7.691	10.583
	1975	650.000	15.064	5.599	39.872	8.306	11.429
	1976	890.000	20.093	7.467	54.045	11.259	15.491
DODGE 1500 CON BUTACAS	1972	400.000	9.826	3.652	25.110	5.231	7.197
	1973	450.000	10.874	4.041	28.062	5.846	8.044
	1974	480.000	11.502	4.275	29.834	6.215	8.551
	1975	550.000	12.969	4.820	33.067	7.076	9.736
FIAT 600 R	1972	320.000	8.150	3.029	20.243	4.217	5.802
	1973	350.000	8.779	3.262	22.014	4.586	6.310
	1974	380.000	9.407	3.496	23.786	4.955	6.818
	1975	410.000	10.036	3.730	25.558	5.324	7.326
	1976	660.000	15.274	5.676	40.320	8.400	11.557
	FIAT 128 L 1300	1973	480.000	11.502	4.275	29.834	6.215
1974		530.000	12.550	4.664	32.786	6.830	9.398
1975		580.000	13.598	5.053	35.739	7.445	10.244
1976		1.067.000	23.801	8.846	64.497	13.436	18.488

MARCA Y MODELO	AÑO	Capital Asegurable	POLIZA N° 1		POLIZA N° 2		
			Contado	3 Cuotas	Contado	6 Cuotas	4 Cuotas
FORD FALCON DE LUJO	1970	510.000	12.131	4.508	31.700	6.604	9.086
	1971	580.000	13.598	5.053	35.834	7.465	10.271
	1972	660.000	15.274	5.676	40.558	8.449	11.626
	1973	750.000	17.160	6.377	45.872	9.556	13.149
	1974	810.000	18.417	6.844	49.416	10.294	14.165
	1975	910.000	20.512	7.623	55.321	11.525	15.857
	1976	1.223.000	27.070	10.061	73.804	15.375	21.155
FORD FALCON STANDARD 116 HP	1970	480.000	11.502	4.275	29.929	6.235	8.579
	1971	550.000	12.969	4.820	34.062	7.096	9.764
	1972	630.000	14.645	5.443	38.786	8.080	11.118
	1973	720.000	16.531	6.144	44.101	9.187	12.641
	1974	790.000	17.998	6.689	48.234	10.048	13.826
	1975	880.000	19.883	7.390	53.549	11.156	15.349
1976	1.180.000	26.169	9.726	71.264	14.846	20.428	
FORD TAUNUS GXL	1974	770.000	17.579	6.533	46.958	9.783	13.460
	1975	850.000	19.255	7.156	51.682	10.767	14.814
	1976	1.301.000	28.704	10.668	78.314	16.315	22.448
PEUGEOT 404	1970	400.000	9.826	3.652	25.110	5.231	7.197
	1971	450.000	10.874	4.041	28.062	5.846	8.044
	1972	500.000	11.921	4.430	31.015	6.461	8.890
	1973	550.000	12.969	4.820	33.967	7.076	9.736
	1974	600.000	14.017	5.209	36.920	7.691	10.583
	1975	650.000	15.064	5.599	39.872	8.306	11.429
1976	851.000	19.276	7.164	51.742	10.779	14.831	
PEUGEOT 504 DE LUXE	1970	500.000	11.921	4.430	31.015	6.461	8.890
	1971	550.000	12.969	4.820	33.967	7.076	9.736
	1972	600.000	14.017	5.209	36.920	7.691	10.583
	1973	650.000	15.064	5.599	39.872	8.306	11.429
	1974	700.000	16.112	5.988	42.825	8.921	12.275
	1975	750.000	17.160	6.377	45.777	9.537	13.122
1976	1.036.000	23.152	8.604	62.666	13.055	17.963	
RENAULT R-12	1971	500.000	11.921	4.430	31.015	6.461	8.890
	1972	540.000	12.760	4.742	33.377	6.953	9.567
	1973	580.000	13.598	5.053	35.739	7.445	10.244
	1974	620.000	14.436	5.365	38.101	7.937	10.921
	1975	660.000	15.274	5.676	40.463	8.429	11.598
	1976	1.055.000	23.550	8.752	63.788	13.289	18.284
TORINO TSX	1976	2.510.000	54.036	20.083	149.802	31.208	42.940

DERECHO DE EMISION: POLIZA 1 \$ 300.-, POLIZA 2 \$ 300.-, VALORES VIGENTES AL 1-8-76

ITINERARIOS PATAGONICOS

BAJAMOS todos del coche admirados de la rara belleza del paisaje. Un torrente de espuma corría ruidosamente entre grises piedras relucientes. Algún tronco quemado tiempo atrás, o alguna roca agresiva lo obligaban a veces a torcerse o angostarse; y por momentos se convertía en una tranquila pero rápida franja transparente que dejaba ver el pedregoso lecho azulado.

El tío Luis, con el mapa, identificó el arroyo y sentenció:

—Por aquí pasó Musters hace cien años.

Callamos, tratando unos de reconstruir el itinerario de Musters, y otros de recordar quién era. Hasta que María Inés, amparada en sus escasos 18 años, hizo la pregunta obligada,

—George Chaworth Musters —le contestó el tío— era un joven marino inglés, que dejó honores y fortuna para pasar un año entre los indios tehuelches viajando por la Patagonia.

Y como la sabía más versada en literatura que en historia, agregó:

—Musters era nieto de Mary-Ann Chaworth, aquella frívola adolescente que en su castillo de Annesley desdeñó a tu querido Lord Byron por su renquera.

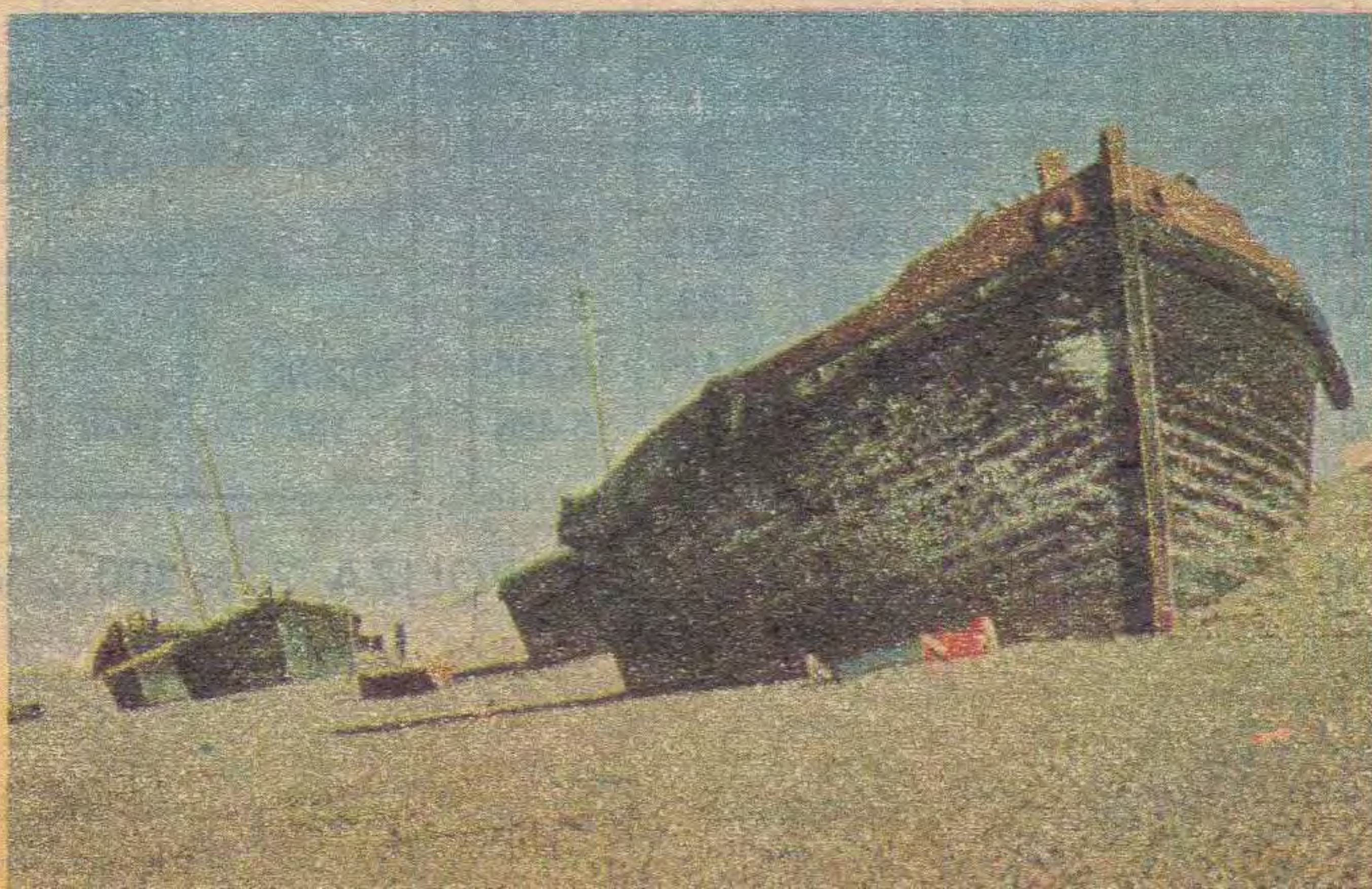
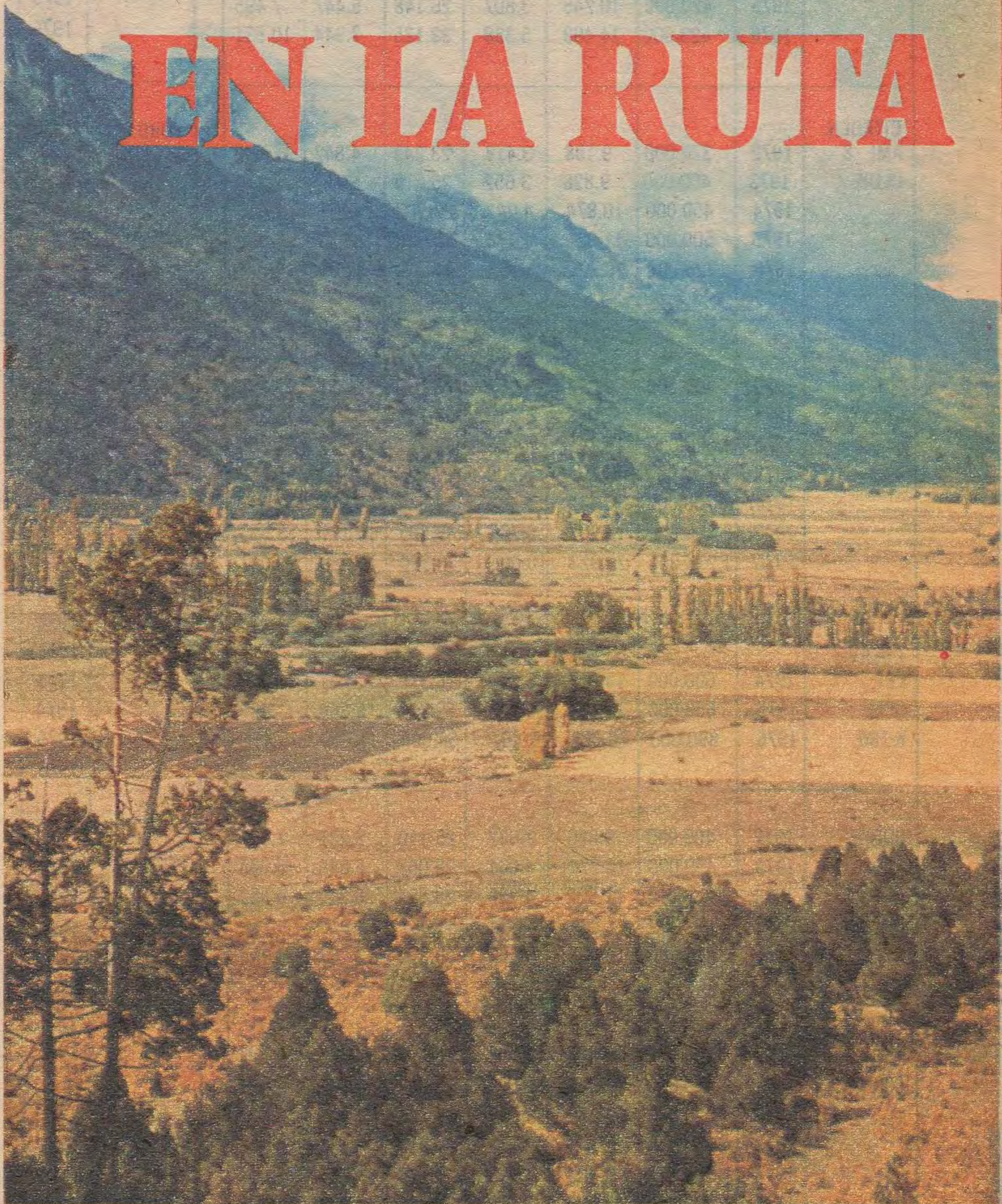
Más tarde, en nuestro improvisado campamento, última escala de la excursión al sur que habíamos emprendido desde Bariloche, el nombre de Musters y sus andanzas volvieron una y otra vez a nuestra charla, mientras gozábamos del largo crepúsculo y al oeste las nubes púrpuras se ennegrecían definitivamente.

María Inés dormía ya en su carpa, soñando quizás con el aristócrata inglés: joven, alto, delgado, valiente...

Más que valiente sabíamos nosotros: tan temerario como para agregarse a una tribu de indios que desde su toldería frente a Santa Cruz se dirigía al País de las Manzanas y luego al Río Negro, para participar en un parlamento de mapuches, araucanos y pampas que iban a decidir —o no— la guerra total a Buenos Aires.

Su objetivo era peligroso, no solamente por las disensiones internas del contingente tehuelche, que inevitablemente derivaron en una feroz batalla que causó dos muertos, sino también por la posibilidad de lucha contra otras tribus, latente en gran parte del viaje, y que casi llegó a concretarse. En una ocasión, Musters, perseguido

EN LA RUTA



Los hermosos valles cordilleranos fueron escenario de la expedición de Musters.

Río de Santa Cruz. Las grandes mareas dejan en seco a las embarcaciones.

DE MUSTERS

Realizó la famosa expedición por el sur argentino atraído por esa región desconocida para el hombre blanco, de áridas mesetas, fértiles valles entre imponentes cumbres, cruzados por ríos majestuosos; bosques de pinos, araucarias, coihues y decorativos arrayanes. Tenía en ese entonces sólo 27 años de edad



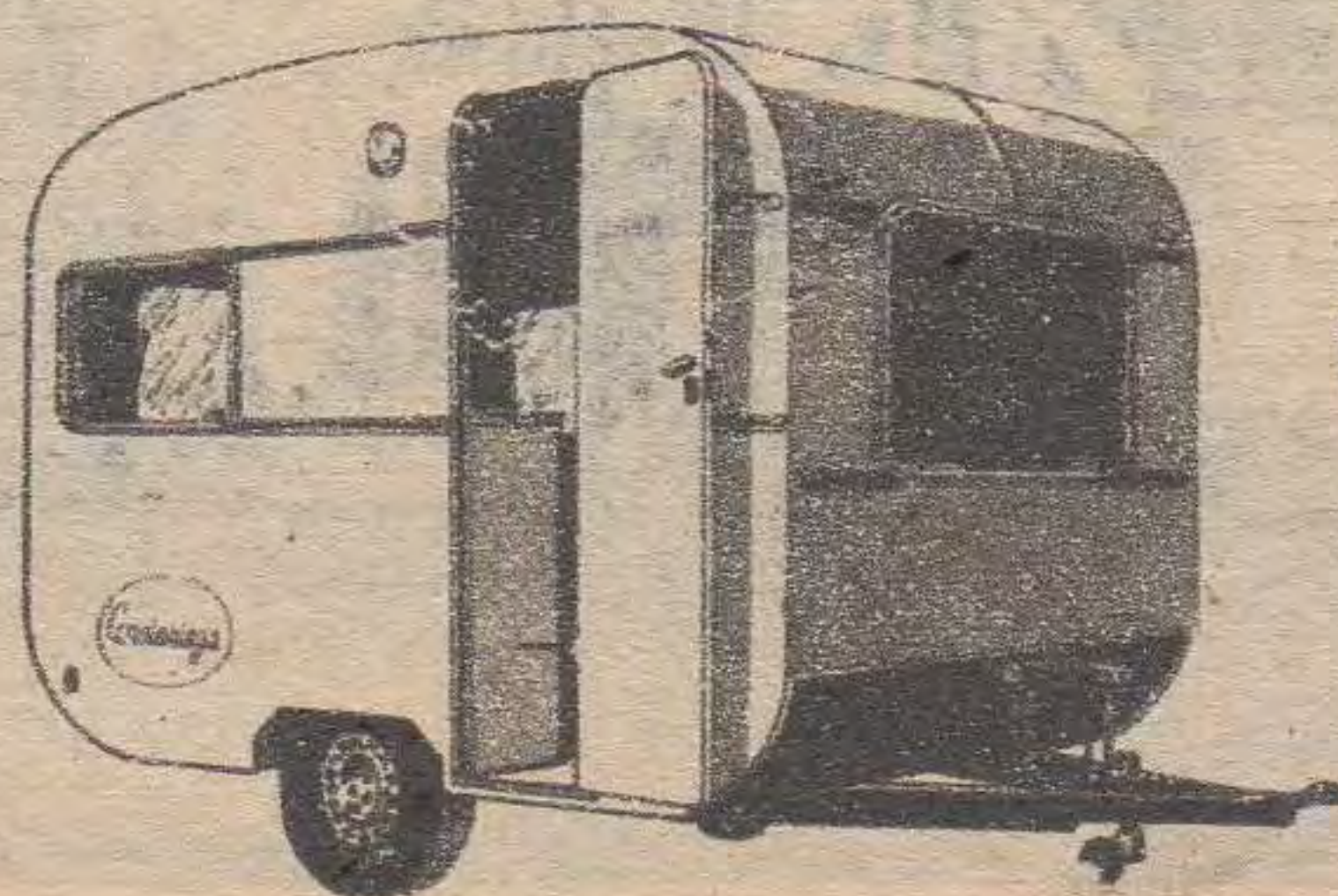
Visión de lago, bosque y montaña: es la característica de los parques nacionales de la región patagónica.

por dos indios, salvó su vida sólo por la presencia de sus dos revólveres y su ya difundida fama de buen tirador. Pero en otra oportunidad no tuvo más remedio que intervenir en una pelea: su puntería fue decisiva y causó estragos en el bando rival.

Sobre eso discurríamos con tío Luis por la noche, bien abrigados en nuestras camperas, rodeando el farol nochero y las brasas sobrantes del asado. Había nevado, pero ahora las estrellas formaban —también ellas— una como irregular e inconmensurable senda en el cielo, o como un camino sobrecogedoramente silencioso. Allá arriba las estrellas eran las mismas de hace cien años. Acá abajo, tío Luis y yo, apretados los brazos por el frío, entendiéndonos casi sin palabras, éramos sólo dos sombras mientras el resto del campamento dormía.

En la bien entrada madrugada, cuando por fin nos metimos en nuestra carpa, quedaron allí dos

**casas
rodantes**



FABRICA:
H. Yrigoyen 11100
LOMAS DE ZAMORA
Tel.: 243-6011

**VENTA DE: CASCOS • PARTES
ACCESORIOS • ENGANCHES**

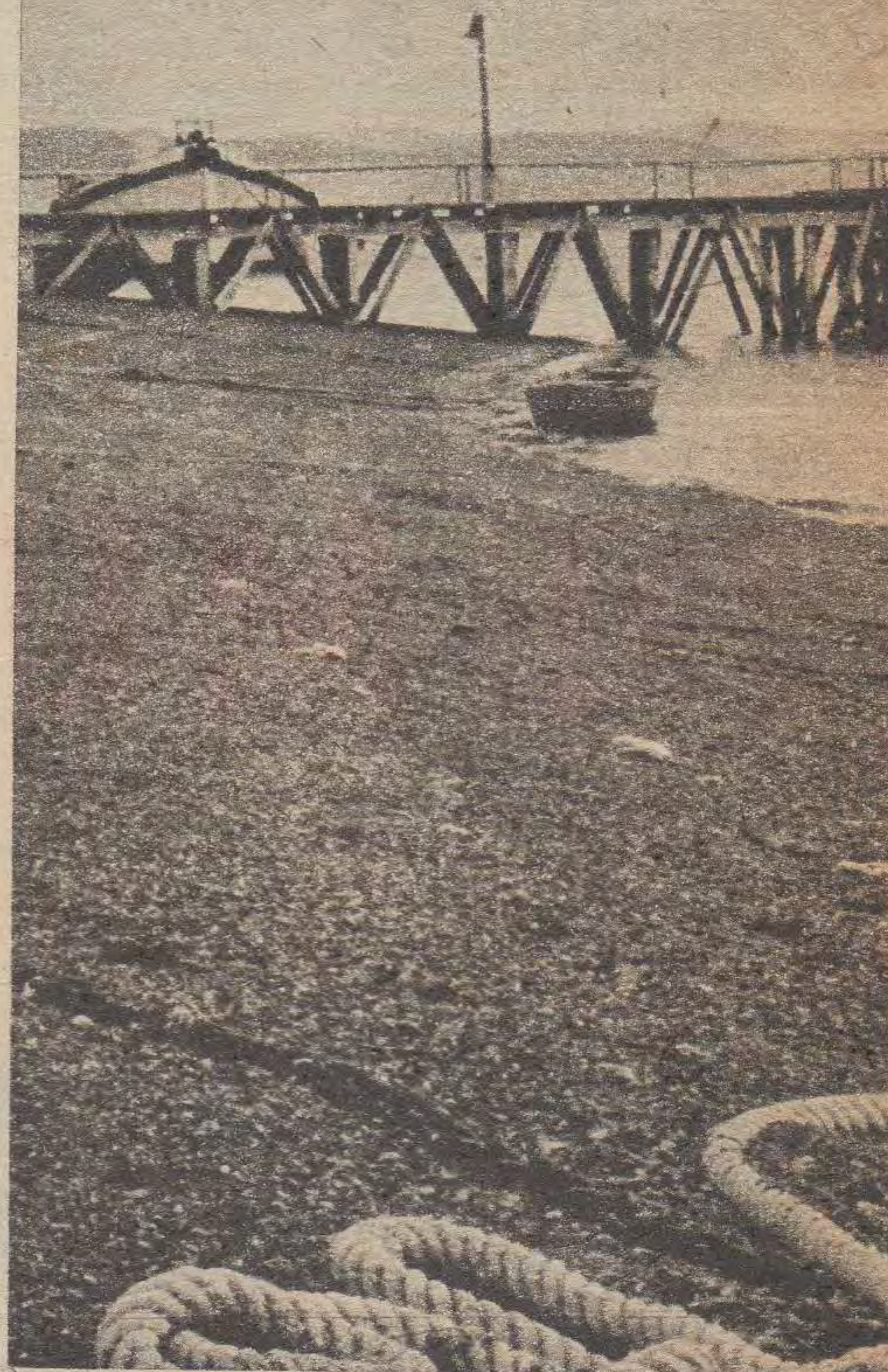
"LA SUPERLIVIANA"

FRANJA ROJA

sombras. En realidad, estaban allí desde hacía cien años. Junto a ellas la nieve se derretía sobre los cueros de los toldos indígenas y formaba charcos que lamían los perros. El jefe *Orkeke*, en cucullas, envuelto en su manto de guanaco, masticaba, silencioso, los restos de la comida del día anterior. Era imposible hacer fuego. No tenía buena leña ese paradero y la poca que se encontrara estaría mojada. Los demás indios dormían. Sólo otro hombre, igualmente envuelto en un quillango marrón, alto, delgado, de facciones finas y tez curtida por el sol y el viento, compartía con el jefe *tehuelche* el frío desayuno. También él escudriñaba el horizonte, que comenzaba a enrojecerse, preocupado por el tiempo que les tocaría para el viaje de ese día, y hacía cuidadosas anotaciones. Sólo a esa hora se permitía consultar la brújula, de la cual recelaban los indios y cuyos efectos mágicos temían. En la escuela náutica se había familiarizado con el instrumento, que luego utilizaría cotidianamente, en todos los océanos, en barcos del Almirantazgo; y en expediciones por tierras de las que se tenían escasas noticias en esa se-

Embarcaciones de distinto calado llegan actualmente a las costas patagónicas para cargar sus riquezas.

El cerro de los Chenques, en el centro de Chubut, cercano a la Pampa del Senguerr y del bajo de La Laurita.



En el lugar donde se rezó la primera misa patagónica, se erigió el templo de Puerto Santa Cruz.



GEORGE CHAWORTH MUSTERS

Nació en Nápoles, de padres británicos, el 13 de febrero de 1841, y a los tres años quedó huérfano. Criado por sus tios maternos, siguió la carrera naval. Al dejar el servicio activo —en plena juventud— se radicó cerca de Montevideo para dedicarse a la cría de ovejas. Pero su espíritu aventurero lo llevó a realizar su célebre viaje por la Patagonia, que recorrió (1869-1870) desde el estrecho de Magallanes hasta el río Negro, hazaña sin precedentes. Un lago de Chubut lleva el nombre de Musters que efectuó estudios geográficos y etnográficos importantes. Fruto de este viaje épico es su libro "Vida entre los patagones", publicado en Londres en 1871. La traducción castellana de esta obra, de notable valor científico y literario, fue publicada por Solar/Hachette, Buenos Aires, 1964. Musters, falleció, tras una operación, el 25 de enero de 1879, en Londres. Tenía, apenas, 38 años.



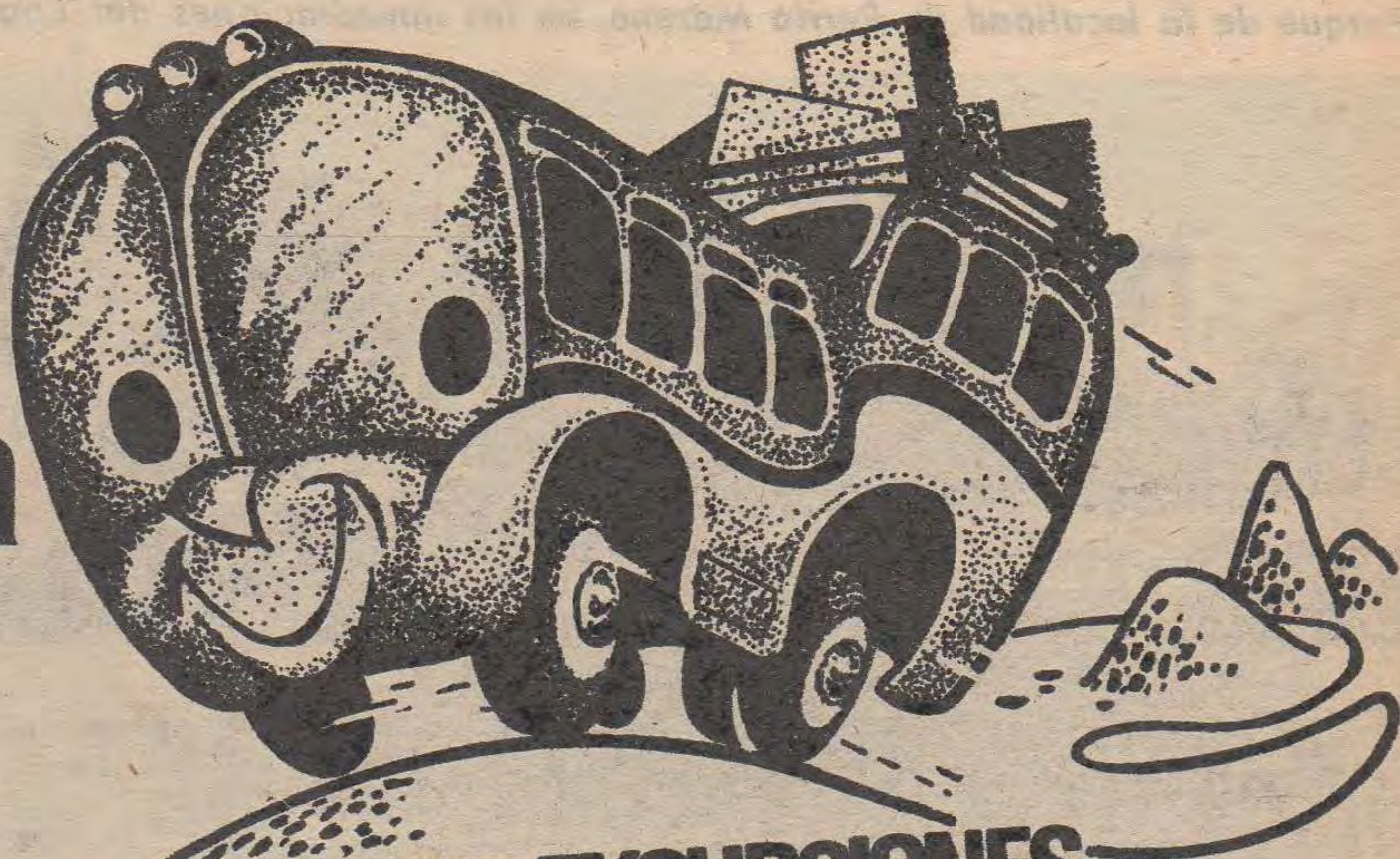
gunda mitad del siglo XIX, que creía haberlo descubierto y explorado todo.

Al salir el sol, la expedición indígena se pondría en movimiento. Las chinas desarmarían los toldos y, puestos los cueros y palos sobre los caballos cargueros, montadas ellas y sus indiecitos en los otros, emprenderían la marcha, sin prisa, hasta el siguiente paradero. Los hombres de la tribu, incluso *Orkeke* y *Musters*, que cazaban juntos, habrían salido ya a la carrera, y sin desviarse mucho del rumbo batirían el campo, en el que *avestruces*, *guanacos*, *liebres*, *mulitas*, algún *puma*, proporcionaban fácilmente el sustento del día.

El jefe *tehuelche* fue a buscar su caballo y el joven inglés quedó momentáneamente solo, absorto en sus pensamientos. Había terminado su frío desayuno y estaba listo para partir. Más tarde se bañaría en alguna laguna o en una cascada que bajara de la montaña; y sin el disfraz indígena que voluntariamente había adoptado para poder hacer su peligroso viaje, volvería a ser el capitán *George Chaworth Musters*. ¿Qué hacía *Musters*, a los 27 años, con una



Ahora Conozca la Argentina



SEÑOR ASOCIADO:

ESTAS SON SUS EXCURSIONES

USHUAIA

LAGO ARGENTINO - VENTISQUERO MORENO - LA PATAIA

VALLE DE LA LUNA

CHILECITO - BELEN - CATAMARCA - LA RIOJA

VALLES CALCHAQUIES

TUCUMAN - TAFI DEL VALLE - CAFAYATE - SALTA Y JUJUY - HUMAHUACA

IGUAZU

CATARATAS Y EL LITORAL - VISITA A BRASIL Y PARAGUAY

CUYO EN SOL

MENDOZA - SAN JUAN - CRISTO REDENTOR - SAN LUIS

Salidas: de Agosto a Noviembre

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAPITAL FEDERAL

Ent. sin fines de lucro - DNST Leg. 0076



Cerro en forma de cono truncado de la pampa alta de la provincia de Chubut. Junto al río Santa Cruz, se halla la localidad de Comandante Piedrabuena.



Parque de la localidad de Perito Moreno, en las inmediaciones del Lago Buenos Aires, con sus cisnes de cuello negro.

brillante foja de servicios, metido en esa tribu de indios que atravesaba la Patagonia? En su precioso libro (ver recuadro) sólo dice que hallándose en *Las Malvinas* y entusiasmado por los relatos de *Falkner* y con una buena perspectiva de aventuras y caza de *guanacos*, resolvió intentar el viaje. Lo atraía esa región desconocida para el hombre blanco; de áridas mesetas, fértiles valles entre imponentes cumbres, cruzados por ríos majestuosos; bosques de *pinos*, *araucarias*, *coihues* y decorativos *arrayanes*.

El sol salió por fin y se desvanecieron las sombras. En el lugar, crudamente iluminado por el sol, quedaron nuestros dos autos y las dos carpas, en cuyos sobretechos se derretía la nieve y formaba charcos en el suelo.

Al anochecer estábamos en Bariloche, gozando la infraestructura del camping moderno, con duchas calientes, servicios sanitarios, proveedurías, periódicos y revistas; en fin, el retorno al hábitat conocido. En el camino nos habíamos cruzado con muchos automovilistas que, probablemente sin saber mucho o nada de *Musters*, iban siguiendo su ruta. Irán hacia

(Continúa en la página 31)



La Sagrada Biblia en una edición insuperable

Colección de superlujo en cinco volúmenes, exclusiva de DISCOLIBRO a la mitad de su valor real y, si lo prefiere, en cómodas mensualidades!

FORMATO REAL:
21 x 29 cm.

TESTIMONIO DE GRATITUD DEL SANTO PADRE:

El Sumo Pontífice, en nota enviada al Editor, Sr. **Juan Carlos Granda**, agradeció expresamente el esfuerzo de todos los que colaboraron en esta obra.

Cinco volúmenes deslumbrantes, magníficamente encuadernados en cuero y estampados en oro, ilustrados con 63 de las más grandes obras de inspiración religiosa de Fra Angélico, Velázquez, Rembrandt, El Greco, Rubens y otros maestros del arte, y enriquecida con más de 150 mapas y fotografías que facilitan la comprensión de los textos y ubican al lector en el lugar y la época en que ocurrieron los hechos.

73 libros que condensan, relatada paso a paso, la historia de la civilización judeo-cristiana. Son casi 1.300 páginas reverenciadas por los creyentes como palabra divina, de vigencia permanente, a la que el hombre vuelve en busca de consuelo cada vez que una crisis tan profunda como la que hoy nos toca vivir hace que extravíe su rumbo.

Prepare el lugar más destacado de su biblioteca personal para lucir esta joya de coleccionistas, lograda por un esfuerzo editorial que mereció el testimonio de gratitud del Santo Padre.

Recíbala en su hogar y ¡páguela en cinco cómodas mensualidades!



POR SOLO
\$ 1.975.-
MENSUALES

La edición es limitada y la cantidad de ejemplares se agota rápidamente. Reserve los suyos enviando el cupón hoy mismo!

El diccionario en que usted necesita

Es **DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO**

150.000 palabras — y 6.000 ilustraciones — que incluyen, además de la explicación de sus significados, la etimología, los plurales dudosos, sinónimos, antónimos, parónimos y americanismos, neologismos, etc.

Es **ATLAS MUNDIAL**

8 mapas dobles y 76 mapas de una página completa, impresos a todo color sobre papel ilustración fuera de texto, con todo detalle sobre división política, accidentes geográficos, redes ferroviarias y ciudades principales. Densidad de población, temperaturas y precipitaciones, climas, agricultura, economía, razas y religiones.

Es **GRAMÁTICA ESTRUCTURAL**

La gramática castellana analizada según el sistema más actual para su estudio; los tres criterios de la forma estructural — sintáctico, morfológico y semántico — comparados con la gramática tradicional están presentados con sencillez y claridad, para comprender rápidamente cómo funcionan y cómo se emplean los elementos que componen nuestro idioma. Imprescindible para el estudiante, útil para todos, este compendio de 92 páginas es un valioso elemento de consulta permanente que despeja cualquier duda sobre el empleo de acentos, signos de puntuación, conjugación de verbos, etc.



Es **MUCHO MAS!**

Un valiosísimo capítulo especial está dedicado al estudio geopolítico de cada país, su historia, sus características físicas, su economía, su producción y su política; un suplemento dedicado a grandes figuras de la historia reseña la biografía de personalidades célebres.

entregado en
su casa
por solo
\$1.575.-
cada tomo

Solicite hoy mismo el **Diccionario Enciclopédico Ilustrado DISCOLIBRO** y disfrute de las ventajas de tener en su hogar tres obras imprescindibles reunidas en seis volúmenes de lujo, prácticos para ampliar su biblioteca o ideales para iniciarla, si aún no la tiene.

NO ES NECESARIO ENVIAR DINERO!

Solamente remita el cupón con sus datos, y reciba en su casa el **Diccionario Enciclopédico Ilustrado DISCOLIBRO** con Atlas Mundial.

PROMEDIO
PRECIO CONTADO

ciclopédico ta

**CON
ATLAS
MUNDIAL**



6 tomos

2.000 PAGINAS
150.000 ARTICULOS
6.000 ILUSTRACIONES
86 MAPAS

GRAMATICA ESTRUCTURAL
APENDICE HISTORICO
SUPLEMENTO GEOPOLITICO

Una colección digna de su biblioteca.
Imprescindible para el estudiante.
Necesaria para todos.
Pídala hoy mismo!

Envíe hoy mismo el cupón
sin sobre ni estampillas,
y reciba en su casa
esta obra excepcional!

CORTE POR AQUI Y ENVIE HOY MISMO

 **discolibro** SACFAI

CHACABUCO 860 (1069) CAPITAL

ESTOS PRECIOS TIENEN VIGENCIA POR 45 DIAS

Ya están incluidos los gastos de embalaje, suscripción y envío.

Marque X la forma de pago que prefiere:

NOMBRE _____

DIRECCION _____

TEL. _____

LOCALIDAD _____

PROV. _____

Deseo recibir en mi casa
LA SAGRADA BIBLIA

EN CINCO ENTREGAS MENSUALES

Al recibir cada uno de los cinco tomos pagaré al correo \$ 1.975.-

AL CONTADO

Al recibir la colección completa pagaré al correo \$ 7.975.-

OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO

Envío cheque/giro No
a la orden de **DISCOLIBRO SACFAI**
por \$ 6.975.-

Deseo recibir en mi casa
**DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO
CON ATLAS MUNDIAL DISCOLIBRO**

EN SEIS ENTREGAS MENSUALES

Al recibir cada uno de los seis tomos pagaré al correo \$ 1.975.-

AL CONTADO

Al recibir la colección completa pagaré al correo \$ 9.450.-

OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO

Envío cheque/giro No
a la orden de **DISCOLIBRO SACFAI**
por \$ 7.975.-

Deseo recibir en mi casa
**SEIS GRANDES PINTORES
DE TODOS LOS TIEMPOS**

EN SEIS ENTREGAS MENSUALES

Al recibir cada uno de los seis tomos pagaré al correo \$ 3.975.-

AL CONTADO

Al recibir la colección completa pagaré al correo \$ 17.850.-

OFERTA ESPECIAL POR PAGO ANTICIPADO

Envío cheque/giro No
a la orden de **DISCOLIBRO SACFAI**
por \$ 14.750.-

384 joyas del arte universal en radiante color!

6 GRANDES PINTORES
DE TODOS LOS TIEMPOS



POR SOLO
\$2.975
CADA TOMO
PROMEDIO
PRECIO CONTADO

La obra completa de
6 grandes pintores de todos los tiempos!

REMBRANDT VELAZQUEZ RENOIR
EL GRECO VAN GOGH MODIGLIANI

Usted puede admirar "Aristóteles contemplando el busto de Homero" en el Metropolitan Museum of Art, en Nueva York... o en su propia casa. Detalle por detalle, como si lo tuviera delante. Y del mismo modo, "La ronda nocturna", "El niño de Vallecas", "El entierro del Conde de Orgaz", los dramáticos autorretratos de Van Gogh, los sensuales desnudos de Modigliani y decenas

de obras maestras, aun las que el público no puede ver por que pertenecen a colecciones privadas. Son 384 grandes láminas a todo color, impresas como sólo pueden hacerlo los talleres de Rizzoli, en Milán. Y en las 112 páginas de cada volumen, toda la información sobre el hombre y el artista y el catálogo completo de toda su producción, ilustrado cuadro por cuadro.

Una colección suntuosa, digna de su biblioteca. Un ofrecimiento especial para quienes aprecian el arte en todo su inmenso valor, que quizá no pueda repetirse, si persisten las crecientes dificultades para importar estos libros excepcionales, imposibles de realizar en el país.

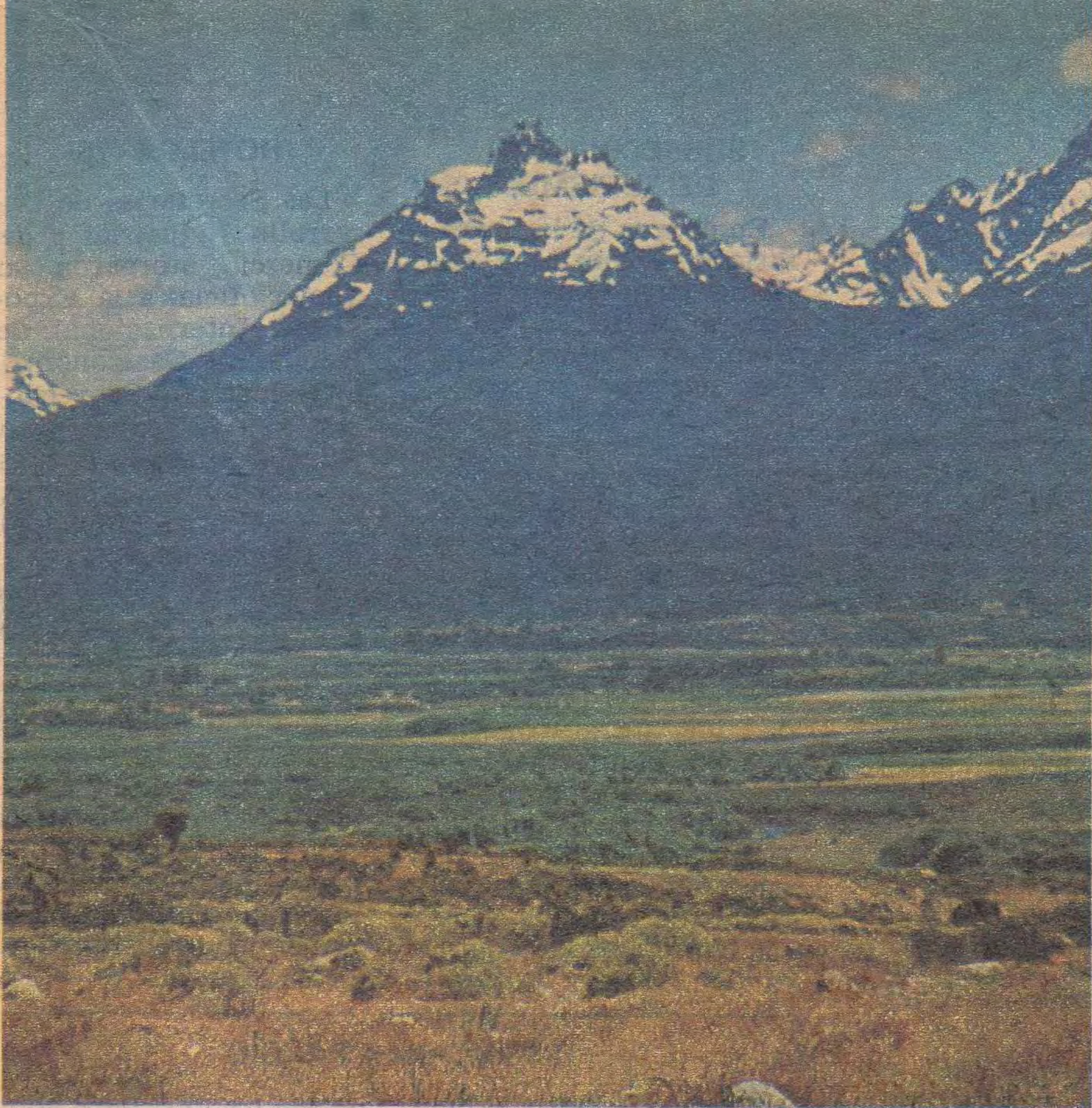
**ACTUE HOY MISMO - COMPLETE
EL CUPON Y ENVIÉLO YA!**
La cantidad disponible es muy limitada!

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS



discolibro SACFAI

APARTADO ESPECIAL N° 513
BUENOS AIRES



Cuatro años antes del paso de Musters ya se había establecido la progresista colonia galesa en Puerto Madryn, en la provincia de Chubut.

El hermoso cerro Tres Picos (2.492 metros) que levanta su nevada cumbre sobre extensos parques nacionales.

(Viene de la página 26)

el sur por la precordillera, siguiendo la carretera 40 y verán la sierra de Tecka, la laguna Esquel, los ríos —que también encontró Musters—, Apeleg, Senguerr, Quenquel y Tenkel, cerca ya del lago Buenos Aires. Después el río Chico y, entre otros antiguos paraderos de indios, Tamel Aike y Corpen, que cien años más tarde tuvieron sus respectivos hoteles, y finalmente, sobre el mar: Santa Cruz, donde en 1869 había dos o tres ranchos en la fortificada isla Pavón, propiedad del comandante Piedrabue-

na, que comerciaba lealmente con los indios lo que traía periódicamente de Buenos Aires en su legendaria goleta. Animados por el mismo espíritu aventurero del joven marino inglés, irán descubriendo "el otro país" que es el sur argentino. Lagos, montañas, glaciares, desiertos alucinantes, bosques petrificados, permanecen inmutables, tal cual los vio Musters hace un siglo, porque el hombre blanco, afortunadamente, poco ha logrado desfigurarlos.

Ahora parece que vamos descu-

briendo lo que él nos detalló en su libro con precisión y entusiasmo, en una descripción impar. Por la ruta de Musters circulan hoy lujosas casas rodantes y grandes remolques con cochetas y baños; pero también automóviles muy pequeños, con modestas carpas que a veces tira al suelo el viento patagónico, sin conseguir doblegar el nuevo entusiasmo que, cada vez con mayor fuerza, sienten por el sur argentino nuestros jóvenes y muchos de los que ya no lo somos tanto.

FERMIN LUQUE

HOTELGA

76



EXPOSICION
INTERNACIONAL
DE HOTELERIA,
GASTRONOMIA
E INDUSTRIAS
PROVEEDORAS

ORGANIZADA POR
ASOCIACION DE HOTELES, RESTAURANTS,
CONFITERIAS Y CAFES DE CAPITAL FEDERAL
FEDERACION ARGENTINA DE HOTELES,
RESTAURANTS, CONFITERIAS, BARES Y AFINES
TUCUMAN 1610 TE. 40-5108/8815
45-7295/6853/6846

AUSPICIADA POR
SECRETARIA DE DESARROLLO
INDUSTRIAL
Y SECRETARIA DE ESTADO
DE COMERCIO

DICIEMBRE 1976
PREDIO MUNICIPAL
DE EXPOSICIONES
AV. FIGUEROA ALCORTA

autoclub INFORMA

DESAFIO NACIONAL

Se celebrará en la ciudad de Toronto, Ontario, la Exposición Internacional de Canadá, entre los días 16 de agosto y 6 de setiembre próximos.

El Pabellón Argentino está construido sobre una superficie de 650 metros cuadrados, en el cual se encuentra ubicado el *Stand de CACIAD*, que ofrecerá la característica de ser el primero en su género deportivo que se presente en dicha exposición.

Se supone que a esta Exposición, erigida en un predio de 140 hectáreas, concurrirán unos 4 millones de personas de todo el mundo.

Estarán presentes en el *Stand de CACIAD* los Directores Titulares de la División de Comercio Exterior de Proveduría Deportiva: señores Rubén Nilo Hermo y Francisco Mosquera, y el Gerente de Exportación, señor Guillermo Marcilese.

La finalidad de la presentación de CACIAD, en la Exposición Internacional de Canadá, es la promoción de exportaciones de artículos deportivos a dicho país, considerado por sus volúmenes de importación, entre los diez primeros del mundo, y con este objetivo, el señor Rubén Nilo Hermo, tratará de estrechar vínculos con fabricantes canadienses.

SUBSECRETARIO DE TURISMO

En el área de la Secretaría de Deportes y Turismo, cuyo titular es el general de Brigada (RE) Domingo Trimarco, ha sido designado recientemente Subsecretario de Turismo, el señor Antonio Torrejón, de relevante actuación como director de ese rubro en Chubut. En dicha provincia desarrolló una infatigable actividad en la promoción y difusión del turismo, con la creación de una infraestructura que se manifestó en la multiplicación de visitantes a esa alejada región patagónica. Alternó sus funciones con períodos de estudios y becas cumplidos en América del Norte y Europa.

HOTELGA '76

Las Secretarías de Desarrollo Industrial y de Comercio otorgaron su apoyo oficial a la Exposición Internacional de Hotelería, Gastronomía e Industrias Proveedoras, que se realizará en Buenos Aires, en el mes de diciembre próximo, en el Centro Municipal de Exposiciones.

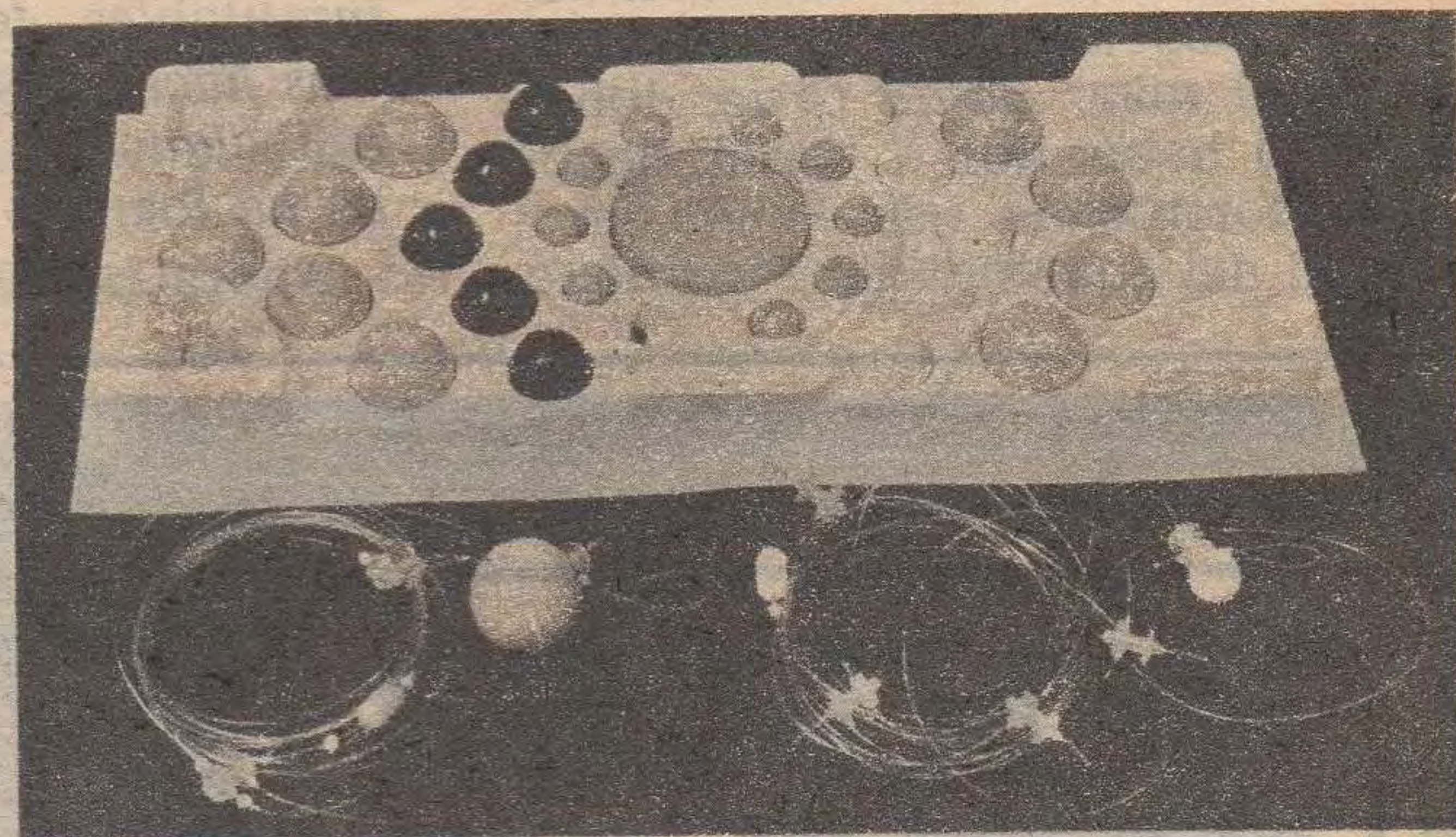
Asimismo, el Banco Nación dispuso a través de la gerencia de Política Crediticia y por medio del mecanismo de aceptaciones bancarias y del régimen de inversiones a plazo fijo transferible e intransferible, contemplar las solicitudes de crédito que formulen los expositores de HOTELGA 76.

DISTINCION A FANGIO

El embajador de la República Federal de Alemania, señor Jörg Kastl, impuso a Juan Manuel Fangio las insignias correspondientes a la Orden al Mérito en el grado de Comendador, que le otorgó el presidente

de esa nación "para honrar a una de las más destacadas figuras del automovilismo de todos los tiempos, en la medida en que su actuación ha colaborado en beneficio de las relaciones entre los dos países".

NOVEDAD EN PESCA DEPORTIVA



Los elementos que figuran en la foto componen el conjunto de pesca deportiva denominado "Viajero", de notable versatilidad, puesto que tanto puede utilizarse en la pesca de flote como en la de medio flote o en la de profundidad. Con estos elementos se arman en pocos instantes aparejos para el pejerrey y otras especies. Su principal novedad consiste en un original sistema de boyas y rotores, mediante el cual es posible variar en el acto la profundidad de las brazoladas, sin necesidad de cambiar éstas. Las boyas pueden cargarse con agua y trabajar a diversa profundidad. El equipo está construido en duradero material plástico y los juegos de boyas que trae comprenden desde 10 a 25 milímetros de diámetro.

**Señor Socio:
Utilice
su carnet**

**El Club
es suyo
cuídelo!..**



PERFILES ARGENTINOS

D. Francisco Damián Arévalo



El señor Francisco Damián Arévalo, porteño, de 55 años, es el propietario de la confitería "La Perla", cuyas nuevas instalaciones fueron inauguradas recientemente en la arteria central de Tres Arroyos. El señor Arévalo es el prototipo del esforzado hombre de trabajo que desde el llano y con tesonero esfuerzo logró concretar un jalón de progreso y prosperidad en dicha ciudad, donde reside desde hace 50 años. Terminados sus estudios primarios, ingresó como cadete de la confitería del mismo nombre. A los 23 años pasó a ser gerente del nuevo local inaugurado por el dueño del mismo establecimiento. Seis años más tarde es asociado a la empresa y en 1966 adquirió el total de la sociedad. En 1970 hizo construir en el balneario de Claromecó un residencial con bar y confitería. Paralelamente a esta intensa actividad integró las comisiones de la Asociación de Hoteles, Bares, Confitería y Afines, la Asociación de Fomento del Balneario Claromecó y durante años fue tesorero de la Liga de Comercio e Industria de Tres Arroyos. La confitería —un verdadero modelo en su género— dispone de fábrica de masas y un salón de fiestas para 300 personas, con jardines y plaza interna, además de una amplia playa de estacionamiento. Cabe agregar que están asociados a la empresa los señores Alfredo Rodríguez y Ricardo Pérez Foulkes, mientras que en Claromecó está asociado con el señor Donato Larrocca, con quien el titular compartió 30 años de trabajo.



SERVICIO DE PREVISION
PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

**SEÑOR ASEGURADO:
CONTROLE EL VENCIMIENTO DE SU SEGURO.**

SI LAS PRIMAS SE ABONAN EN CUOTAS, EL VENCIMIENTO DE LAS MISMAS OPERARA CADA 60 DIAS A PARTIR DE LA FECHA DE CONTRATACION DEL SEGURO (VIGENCIA).
TODO INGRESO DE UNA CUOTA POSTERIOR A UNA IMPAGA CARECE DE VALOR Y NO IMPLICA CONTINUIDAD DE COBERTURA, POR ESTAR EL SEGURO AUTOMATICAMENTE ANULADO.
LA FALTA DE RECEPCION DE LOS AVISOS DE VENCIMIENTO O DE LOS CERTIFICADOS CON TALONES PARA EL PAGO, NO EXIME DE LA OBLIGACION DE CANCELAR LAS PRIMAS EN TERMINO. EN ESTE CASO PRESENTARSE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A C A CON EL ULTIMO COMPROBANTE DE PAGO.

PUBLICIDAD ACA

SEGURIDAD TOTAL PARA SU AUTOMOVIL

**NUEVO! MATAFUEGO EN AEROSOL
BOMBERITO
MAS PRACTICO Y MUCHO
MAS ECONOMICO**

**EXTINGUE AL MOMENTO
INCENDIOS OCASIONADOS EN:**
• MATERIAS SOLIDAS
• COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y GASEOSOS
• CIRCUITOS ELECTRICOS, ETC.
**NO HUMEDece LOS CABLES
SECA INSTANTANEAMENTE
NO MANCHA NI DEJA RESIDUOS
DURACION SIN USO: HASTA 5 AÑOS
OFERTA PROMOCIONAL: \$ 950.-
(VALIDA POR 60 DIAS)**
**USOS: PARA EL AUTOMOVIL, EL CAMPING,
LA EMBARCACION, LA OFICINA,
EL HOGAR, ETC.**
**PREVENGASE! TENGALO YA EN LA
GUANTERA DE SU AUTO.
RECIBALO POR ENCOMIENDA POSTAL
CONTRA REEMBOLSO LIBRE DE TODO
GASTO DE FRANQUEO. ENVIE HOY
MISMO ESTE CUPON.**



SRES. DE PRODINTA - PROMOCIONES Y DISTRIBUCIONES INT. DE ARG.
ARENALES 2547 - PISO 3º OF. "F" - CAP. FEDERAL - TEL. 85-5194/61-8362
SIRVASE ENVIARME POR ENCOMIENDA POSTAL CONTRA REEMBOLSO LA CANTIDAD DE MATAFUEGO EN AEROSOL BOMBERITO AL PRECIO PROMOCIONAL DE \$ 950.-

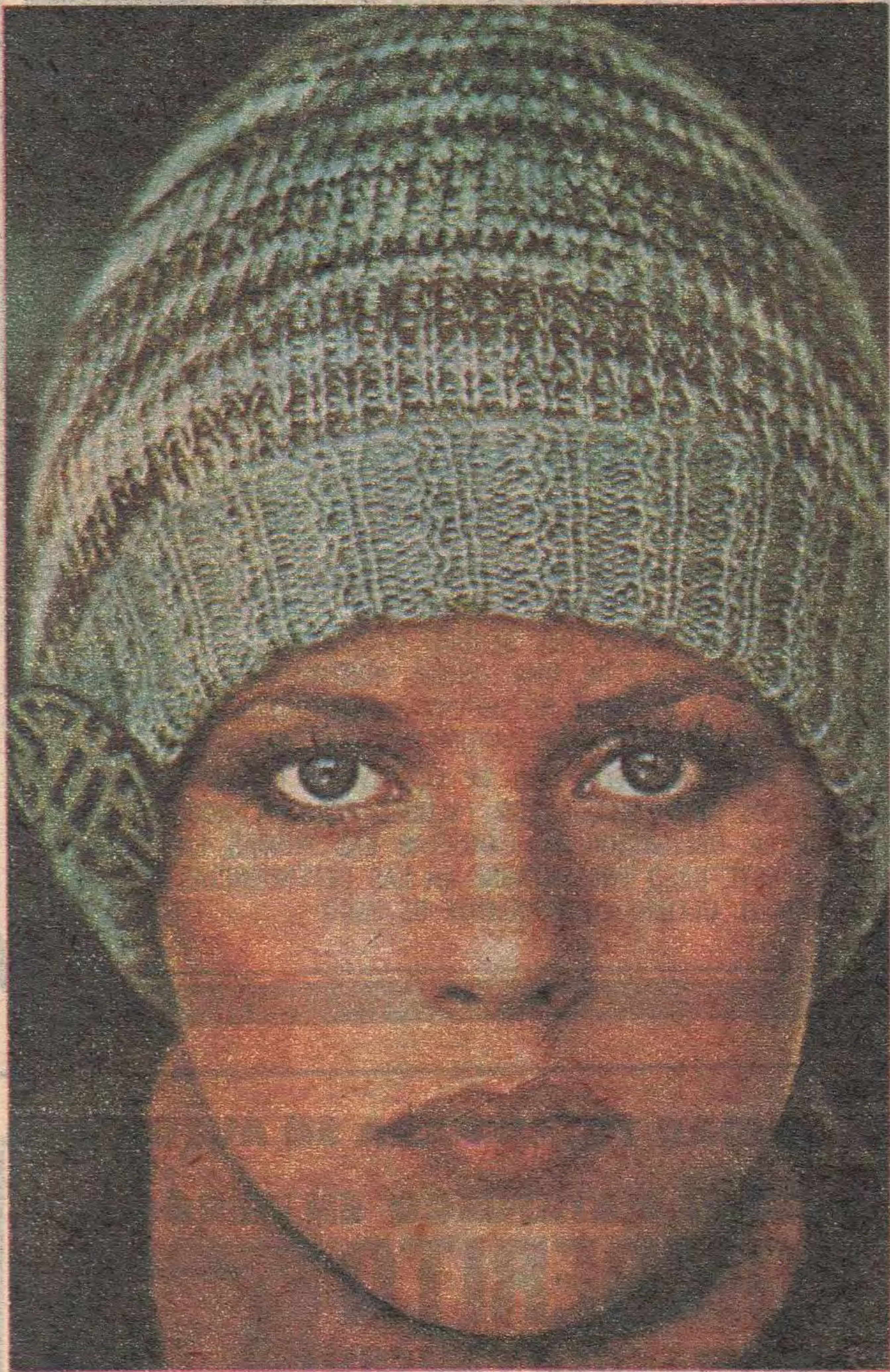
NOMBRE Y APELLIDO

CALLE

LOCALIDAD

ACEPTAMOS DISTRIBUIDORES PARA TODO EL PAIS

AQUÍ NOSOTRAS...



un día fresco

CUANDO el termómetro baja, nada más útil que un gorro tejido, bien encasquetado, tapando las orejas. La variedad es infinita, además son tan fáciles de hacer, al crochet o con dos agujas y tan entretenidos, que podemos darnos el gusto de regalarlos, naturalmente, después de tener el nuestro.

Este está realizado en lana jaspeada en tonos de gris y en punto elástico. Se comienza por el borde inferior con agujas N° 3 y 120 puntos. Se tejen 10 cm en elástico 2 y 2; luego se sigue 1 y 1 y a los 15 cm del total cambiar las agujas al 2 1/2, a los 25 cm seguir con agujas N° 2, a los 30 cm tejer todos los puntos de a dos y luego pasar una hebra por todos los puntos, fruncir, coser por el revés y doblar el borde hacia arriba.

variemos el asado del domingo

TAMBIEN el asado puede variarse y seguir siendo un clásico asado. Podrán decirnos que los argentinos somos cosmopolitas, con costumbres foráneas, pero nadie nos podrá convencer de que no es autóctono y sólo nuestro eso de tener siempre a mano una parrillita y un poco de carbón para preparar un asadito bajo un árbol, ya sea en un parque públi-



co, a un lado del camino, en los fondos de la casa y hasta en un balcón de un piso alto.

Este domingo el asado será distinto, haremos unas "brochettes", y a pesar de que la palabra es francesa, éstas resultarán tan criollas como el mate.

Cortar tomatitos chicos, si están muy caros usar los perita; cebollas, morrones verdes, trozos

proteínas y

EN el primer año de vida, el bebé triplica su peso y duplica su estatura, por lo que necesita tres veces más proteínas que el adulto. Sin embargo, esa exigencia se contrapone a la limitada capacidad de su organismo para asimilarlas, debido a que su aparato digestivo está todavía en pleno desarrollo.

Las harinas lácteas son las más digeribles porque están compuestas con las proteínas de la leche enriquecidas con ácidos





de cordero y de vaca y panceta.

Comenzar ensartando tomate, después un pedazo de morrón, carne, cebolla y la panceta, repetir siguiendo el mismo orden. Prepare unos con carne de vaca y otros con cordero, estos últimos no llevan panceta.

Ahora a esperar que el carbón esté bien encendido y colocar sobre la parrilla uno al lado del

otro, de vez en cuando darlos vuelta para que se doren parejo. Pero hay cosas que no pueden ir separadas, y el asado no es una excepción, no hay buen asado sin... *chimichurri*. Hay varias maneras de prepararlo, pero creo que ésta es una de las que tienen más adeptos, eso sí, tiene que tenerlo listo unos o dos días antes para que se concentre.

Preparar salmuera con una taza grande de agua caliente y una buena cucharada de sal gruesa, agregar dos cucharadas de ají molido, dos dientes de ajo muy picaditos y una cucharada de orégano, meter todo en una botella y agitarlo bien, agregar un chorro grande de vinagre y otro grande de aceite, tapar la botella y volver a agitar. Perfore la tapa y guárdela hasta el domingo. Si después de que todos lo hayan probado no escucha un murmullo de admiración, es porque usted se ha ido a otra parte justo en ese momento.

el baño no es sólo un placer



EN estos momentos, la vida agitada que nos ha tocado vivir, muchas veces nos obliga a hacernos mala sangre, a fumar más de la cuenta y a comer mal y apuradas. Todas estas infracciones repercuten en todo el organismo. Por eso, es bueno tener en cuenta que el baño puede cumplir una función antidepresiva o desintoxicante, según como se toma.

Si está deprimida, tome en forma alternada, duchas calientes y frías, séquese con una toalla esponjosa y pásese una crema suavizante por todo el cuerpo.

Si por el contrario, quiere desintoxicarse, en lugar de cena tome sólo agua mineral y dese un baño de inmersión en agua caliente a la que se habrá echado 1 kg. de sal común. Frótese con un guante áspero y qué-

dese en la bañera por lo menos un cuarto de hora. Séquese y frótese el cuerpo con agua de hamamelis, acuéstese y trate de dormir. Cuando despierte al día siguiente, se sentirá maravillosamente bien.

crecimiento

grasos de aceites vegetales, azúcares asimilables y sales minerales (fósforo y calcio), a las que deberá agregarse miel, que no necesita de ninguna transformación y algunas vitaminas como

la C y las del grupo B. Por todo esto es necesario que sea el pediatra quien explique cómo debe prepararse la mamadera para que el bebé crezca fuerte y sano como se merece.

ATENCION SOCIOS DEL A.C.A.

LABORATORIOS SANTAMARINA

CORDOBA 1525, 7º Piso - TEL.: 44-6083

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

SOLICITE UNA PRUEBA SIN COMPROMISO FACILIDADES DE PAGO

FABRICA DE TEJIDOS

Selaco

SUPERMERCADO TEXTIL

REPASADORES - TELAS - TOALLAS
SABANAS - MANTELERIA -
MANTAS - ZEPHIRES - FRAZADAS
COLCHAS - RETAZOS

HORARIO: 9 a 17 hs.
SABADOS: 9 a 12.30 hs.

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS
SENADOR MORON 381
Bella Vista
(Bs.As.) TEL. 656-1284-1384/24

DESCUENTOS ESPECIALES
A SOCIOS DEL A.C.A.

AQUÍ NOSOTRAS...

algo sobre hierbas

Galeno decía: "contra las heridas de espada, alimentarse con valeriana", y si bien el consejo ha perdido actualidad, la valeriana sigue teniendo propiedades medicinales. Se usan sus rizomas como antineurótico calmante, sedante y cardiotónico. Están indicados para curar neurastenia, espasmos musculares, hemicrania, angustia y palpitations. ¿Dónde encontrar esta hierba?, entre el pasto, en prados y bosques, en lugares frescos y umbrosos, especialmente de colinas y montañas. Bastarán dos puñados de raíces en 1 litro de agua para preparar una infusión que vence el insomnio. Ya ve usted, que aunque las heridas de espada no estén a la orden del día, Galeno no estaba muy errado.



nuestro rinconcito

Usted es una mujer moderna y llena de inquietudes, y como tal, sueña con su lugarcito propio, donde poder leer, escribir y soñar un poco. Por todo eso, busque un rincón de su casa o de su departamento, no se necesita mucho espacio ni mucha plata para que sea confortable, femenino y con ese toquecito personal que todas sabemos darle a nuestras cosas. Allí colocaremos libros, papeles, flores y esos recuerdos que tienen tanto valor para nosotras, y en ese lugar nos aislaremos del mundo y viviremos largos momentos en los que nos encontraremos con la esencia de nosotras mismas.

los chicos salen limpios pero...

Cuando salimos de camping, siempre elegimos el postre más simple, más nutritivo y más fácil de llevar: la fruta. En consecuencia, se multiplica el riesgo de que los chicos vuelvan con grandes lamparones en la blusa, en los pantalones o en el pull-over. Si usted es supersticiosa, déjelas hasta que termine la temporada de la fruta que ocasionó la mancha, pero por si usted no cree en esas cosas, aquí le damos algunos consejos también eficientes.

Si la ropa es blanca, las manchas se quitan con agua oxigenada en la que habremos echado unas gotas de amoníaco. Si son muy oscuras, deben mojarse primero en

manos perfumadas





irrupción del terciopelo

Esta temporada ha ocurrido algo insólito que ha eliminado un viejo tabú: el terciopelo, que hasta ahora estaba destinado a las grandes ocasiones, ha salido a la calle y ya no anda solo en un lujoso automóvil sino que pasea en bicicleta o a pie desde la mañana a la noche. Es indudable que el terciopelo ha adquirido un agradable aire democrático. Puede ser muy paquete y refinado cuando es liso o románticamente estampado o puede ser muy deportivo, en sus versiones "corderoy", en tapados, casacas y pantalones, así como en todos los accesorios: gorras, carteras, guantes y zapatos. También el viejo adagio "lindo pero delicado" perdió vigencia, porque ahora el terciopelo es resistente a la intemperie, a las manchas, es lavable. En fin, ya ha superado todas las pruebas.

Trixi



una solución de agua y amoníaco.

Las cosas se complican si la ropa es de color. En este caso hay que asegurarse primero de que no destiñan. Probar con unas gotas de limón, frotar con un trapo limpio y enjuagar con agua clara.

Los pull-overs manchados deben sumergirse en agua fría con algunas gotas de amoníaco. Voy a contarles un secreto que, aunque parezca cosa de locos, es muy eficaz. Las manchas recientes se borran si metemos la prenda en la heladera por un rato y después la lavamos como de costumbre. Hagan la prueba y verán que estoy tan cuerda como ustedes.

Después de limpiar pescado y picar cebolla, las manos no le quedan como para hacer caricias, ¿no es cierto? Bueno, lávelas con sal gruesa, agua y jabón y le quedarán otra vez suaves y perfumadas.



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

C 896

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

PUBLICIDAD A. C. A.

842

La explosión demográfica, los avances tecnológicos y la explotación irracional de los recursos naturales, han traído como secuela la extinción de especies y la mortífera contaminación ambiental. Esta nota es una especie de prólogo a uno de esos aspectos: la extinción de especies zoológicas.



El infortunado ciervo de la Pampa, tímido y confiado, ha pagado caro esas virtudes y es hoy escasísimo. Sobrevive protegido en algunas estancias y en zoos.

(Foto gentileza de Ricardo J. Redondo, publicada en "El mundo del zoo", del autor de esta nota.)

El tapir sudamericano (Tapirus terrestris), del cual quedan no muchos en los montes agrestes del norte de la Argentina, pertenece a una estirpe que cuenta con una especie en Ecuador y otra en Malasia, todas escasas.

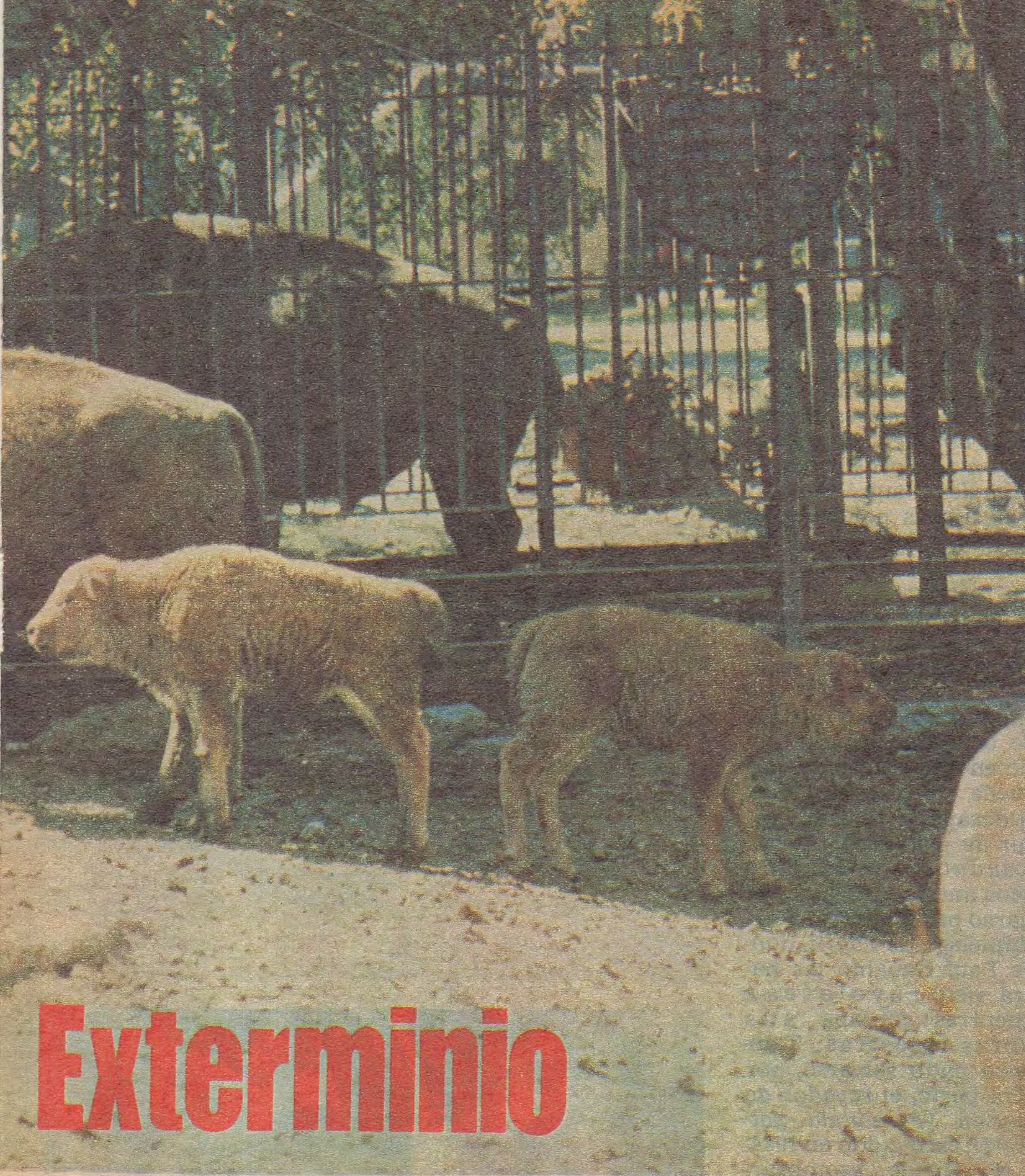
(Foto gentileza de Alcide Perucca.)



FAUNA Y ECOLOGIA

Un Peligroso





Exterminio

"EL aire y las plantas están impregnados de partículas del suelo de cada país y su influencia en nosotros llega a determinar nuestro pensamiento, por eso cuando nos trasladamos a otro país enfermamos", escribió Carlos de Montesquieu, y el eminente fisiólogo Séchenov corroboró tales conceptos cuando afirmó: "El organismo resulta inconcebible al margen del medio que asegura su existen-

cia; por ello la definición científica de organismo debe abarcar el medio que lo influye".

Nunca como ahora tienen tanta vigencia estos postulados, bien conocidos por los científicos, puesto que se agudizan debido al desarrollo industrial y la expansión del hombre sobre el planeta, con deterioro del equilibrio natural de las especies. La rotura de este maravilloso equilibrio repercute desfavorable-

El búfalo americano, que pastaba por millones en las praderas del oeste de los Estados Unidos, perseguido casi hasta el exterminio. Fue salvado gracias a enérgicas medidas proteccionistas en parques nacionales de los EE.UU. y Canadá.

(Foto gentileza de Sheryl Wilson, Los Angeles, publicada en "El mundo del zoo".)

mente sobre la salud y pone en peligro la existencia misma de la humanidad, si no se toman medidas enérgicas a tiempo.

Creíase, hasta no hace mucho, que el hombre estaba colocado por encima de la naturaleza y que ésta le había sido dada para explotarla y sacarle el máximo provecho en forma indiscriminada. Pero la realidad es otra y ha llegado el momento de rehacer los viejos conceptos si la especie quiere subsistir sobre la tierra. No hay recursos inagotables y ni siquiera el agua —cada día más contaminada— es inagotable, pues ya constituye un problema acuciante conservarla apta para el consumo y para la vida en general. La imprevisión con que el ser humano ha mal aprovechado los recursos naturales, tuvo lamentables consecuencias, en muchos casos irreversibles, porque los desaciertos se pagan caro en el delicado dominio de la vida.

DISPAREN SOBRE LAS AVES

Un somero análisis de lo ocurrido con las formas vivientes por acción del hombre desde el año 1600 hasta el presente, no puede ser más lamentable: 106 especies de pájaros han sido aniquiladas en ese lapso y 36 de ellas desaparecieron en los últimos 70 años. Igual suerte corrieron 66 especies de mamíferos. Entre los representantes de este último orden, 60 millones de búfalos (en América del Norte) y varios millones de vicuñas (en América del Sur) han es-

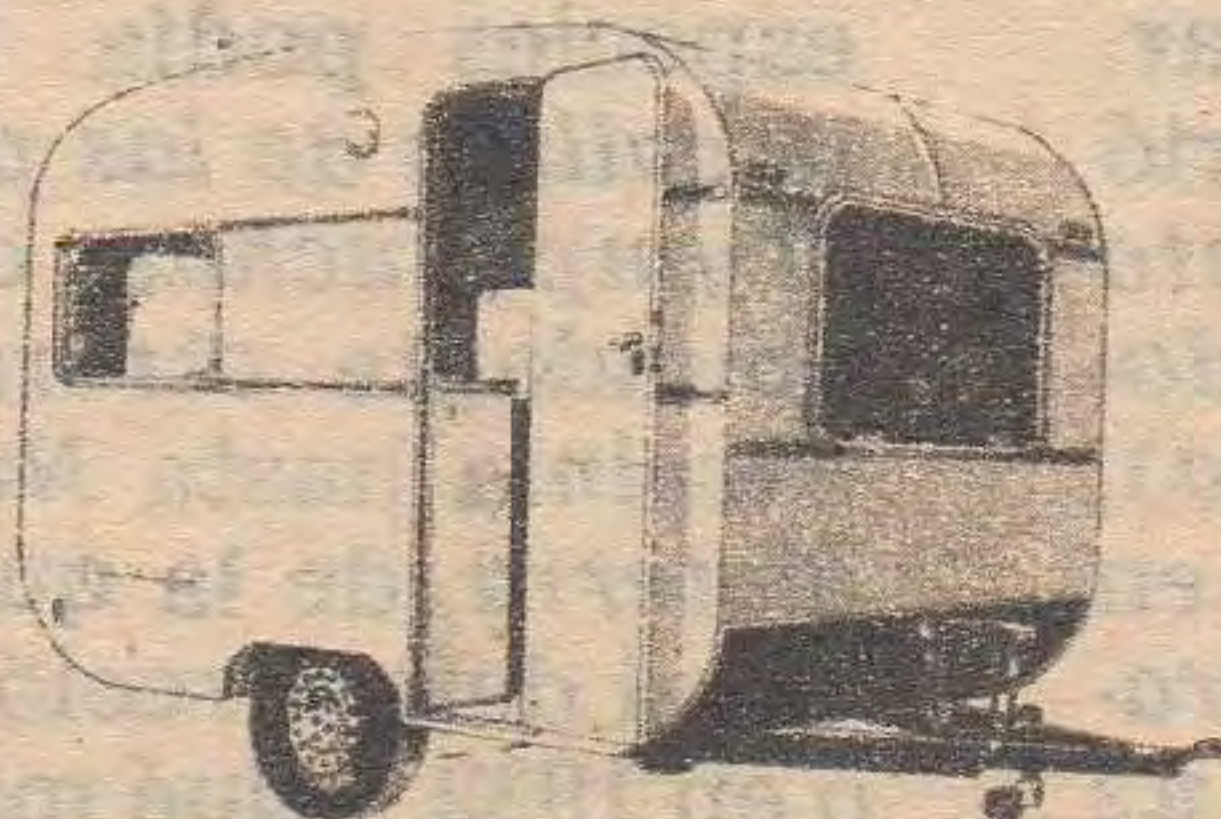
**casas
rodantes**



"LA SUPERLIVIANA"



FRANJA AZUL



KITS
ESTRUCTURAS
ACCESORIOS
REPUESTOS

FABRICA: SUIPACHA 328 • TURDERA • 294-1648

VENTA: HIPOLITO YRIGOYEN 9900 • TEMPERLEY
AV. MAIPU 765 • VICENTE LOPEZ

tado o se hallan al borde de la extinción.

La lista de víctimas es larga y estremecedora y hasta puede resultar monótona. Han pagado su tributo a la insensatez del hombre; entre otras muchas, la paloma azul de la isla Mauricio (*Alectroenas nitidissima*), exterminada en 1830 en el océano Índico; la paloma azul de Rodríguez (*Alectroenas rodericana*), en 1963; la paloma de la madera (*Columba versicolor*), de la isla japonesa de Bonin, en 1889, y la paloma crestada (*Microgura Meeki*) de la isla Salomón, en 1904.

No son las únicas. Abundan en la estirpe volátil ejemplos de tan absurdo martirologio, en el que debemos incluir valiosas especies pretéritas, que habían sido respetadas por el paso de los siglos pero no lo fueron por el hombre, como el famoso dodo (*Raphus cucullatus*), de la isla Mauricio, extinguido en 1861; el moa (*Megalopteryx didinus*), aniquilado en Nueva Zelandia en 1785, y el pájaro elefante (*Aepyornis maximus*), que vivió en Madagascar hasta 1649. Más reciente en el tiempo es el caso del alca gigante (*Pinguinus impennis*), representante en el norte de la clásica silueta pingüiniforme antártica: la última pareja de esta especie fue asesinada en Enderby, Islandia, el 4 de junio de 1944. Alguna vez nos referiremos más detalladamente a este y otros casos dando al lector las constancias de tales hechos.

Los patos han merecido preferente atención de los escopeteros y el discutible honor de girar en los hornos "allo spiedo", en algunos casos hasta el último ejemplar. Tal fue lo que ocurrió con el infortunado pato de cabeza rosada (*Rodessa Caryophilacea*), aniquilado en la India en 1935, o el pato del Labrador (*Camptorhynchus labradorium*), baleado a finis en Long Island,

Nueva York, en 1875, sin olvidar al ganso de las islas Auckland (*Mergus australis*), que dejó definitivamente esta tierra en 1905, en Nueva Zelandia.

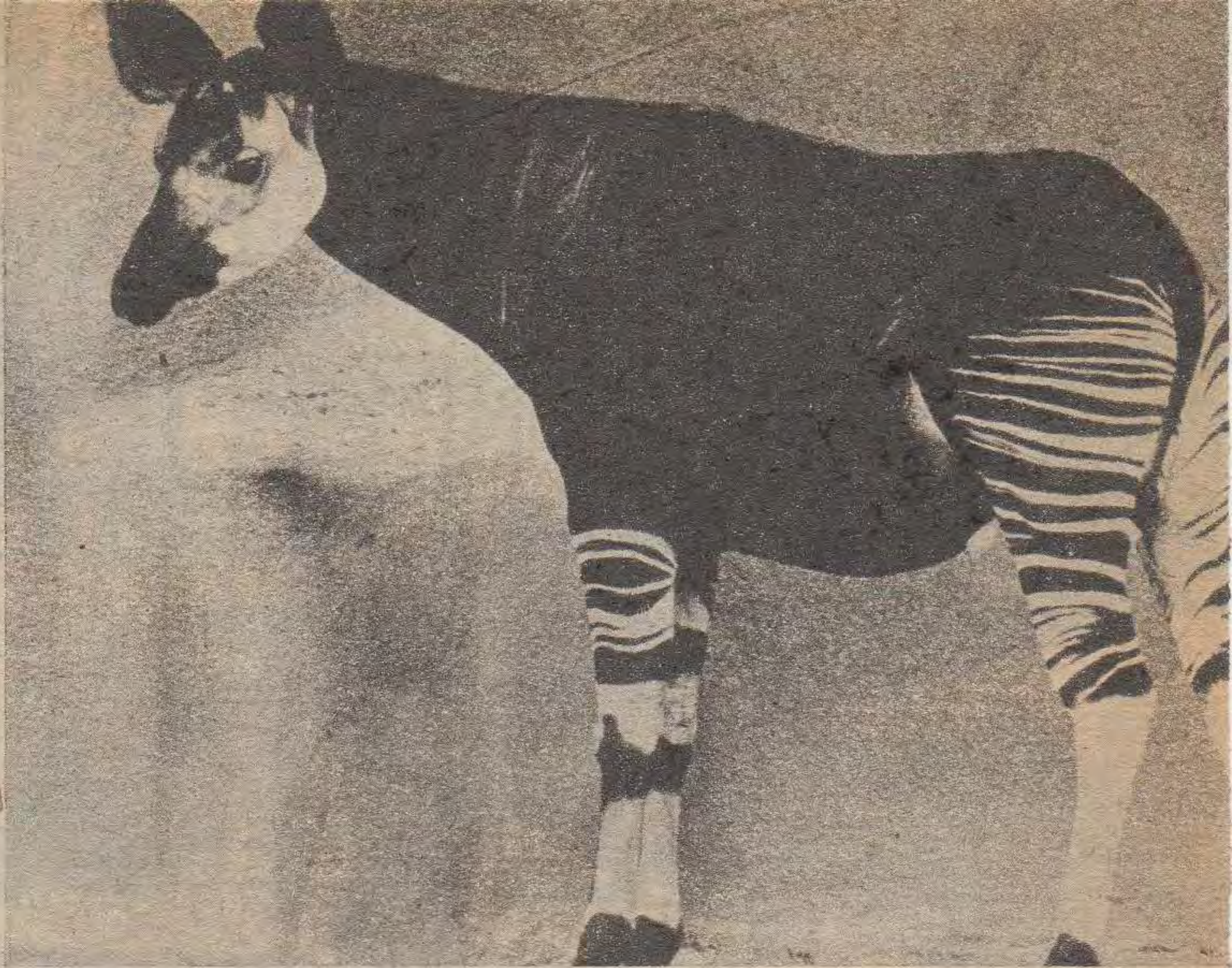
ENTRE DOS GUERRAS

La última guerra mundial no sólo aniquiló a millones de seres humanos; también desaparecieron no pocas especies animales, aun cuando eran ajenas por completo al conflicto que ventilaban los hombres. A tropas asiáticas se atribuye el haber despachado de este valle de lágrimas (para siempre) al rayador de las islas de Wake (*Rallus wakensis*), cuando ocuparon ese territorio en 1945. Claro que no puede achacarse a ellas la desaparición del rayador de pico rojo (*Rallus ecaudata*), producida años antes, en 1925, en el marco paradisiaco del archipiélago de Tahiti, donde Paul Gaughin las habrá visto revolotear mientras pintaba sus obras maestras. Tampoco pudo salvarse, por otra parte, el rayador de Laysan (*Porzana palmeri*), extinguido en 1944.

No puede asombrarnos que en la nómina fatídica figuren los faisanes —inveteradamente cazados con propósitos culinarios—, como el del Himalaya (*Ophrysia superciliosa*), aniquilado en 1868, y el faisán de Edward (*Lophura Edwardsi*), habitante de Vietnam del Sur, del que se ha perdido todo contacto, por lo que no quedan muchas esperanzas de supervivencia tras los acontecimientos allí desarrollados en las dos últimas décadas.

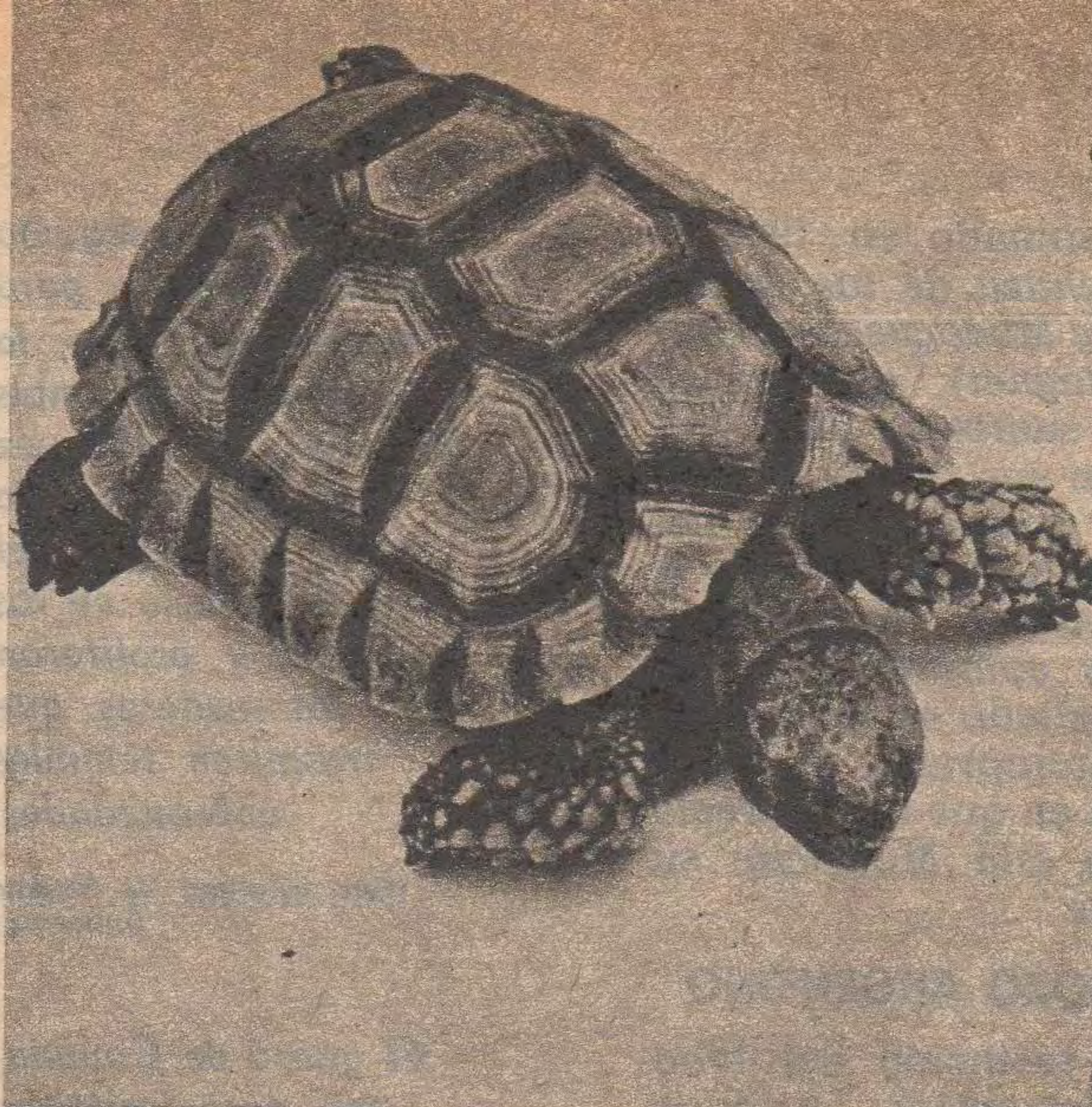
Mucho menos respeto que aquellas encopetadas especies podía inspirar la gallina de las praderas (*Tympanuchus cupido*), abundante otrora desde Virginia hasta Nueva Inglaterra, de la que se duda si desapareció en 1926 o en 1932. ¿Qué más da?...

Ni siquiera los loros parlanchines y multico-



Con una singular mezcla de caracteres de animales diferentes, el okapi —emparentado con las jirafas— vive en el Congo, donde ahora es harto escaso; ni siquiera es frecuente en los zoológicos.

(Foto de Bruce Wilson, obtenida en el zoo de San Diego, EE.UU. y publicada en "El mundo del zoo".)



La tortuga terrestre de nuestro país (Geochelone chilensis) es objeto de un activo comercio —en contra de leyes protectoras en vigencia— y llega por millares de ejemplares a Buenos Aires para ser vendidas como "pets" o, inclusive, para ser exportadas.

(Foto gentileza de Rogelio Gutiérrez.)



Extinguido en varias provincias, el yacaré (Caiman latirostris) subsiste aún en Corrientes, donde continúa su cacería implacable, no obstante las leyes nacionales que lo prohíben y los convenios internacionales que tratan de salvar a las especies silvestres en vías de regresión.

(Foto gentileza de Rogelio Gutiérrez.)

También la vicuña (Vicugna vicugna), el sufrido camélido del altiplano, famoso por la calidad sedosa de su lana, ha sido exterminado por millones y es hoy cada vez más rara.

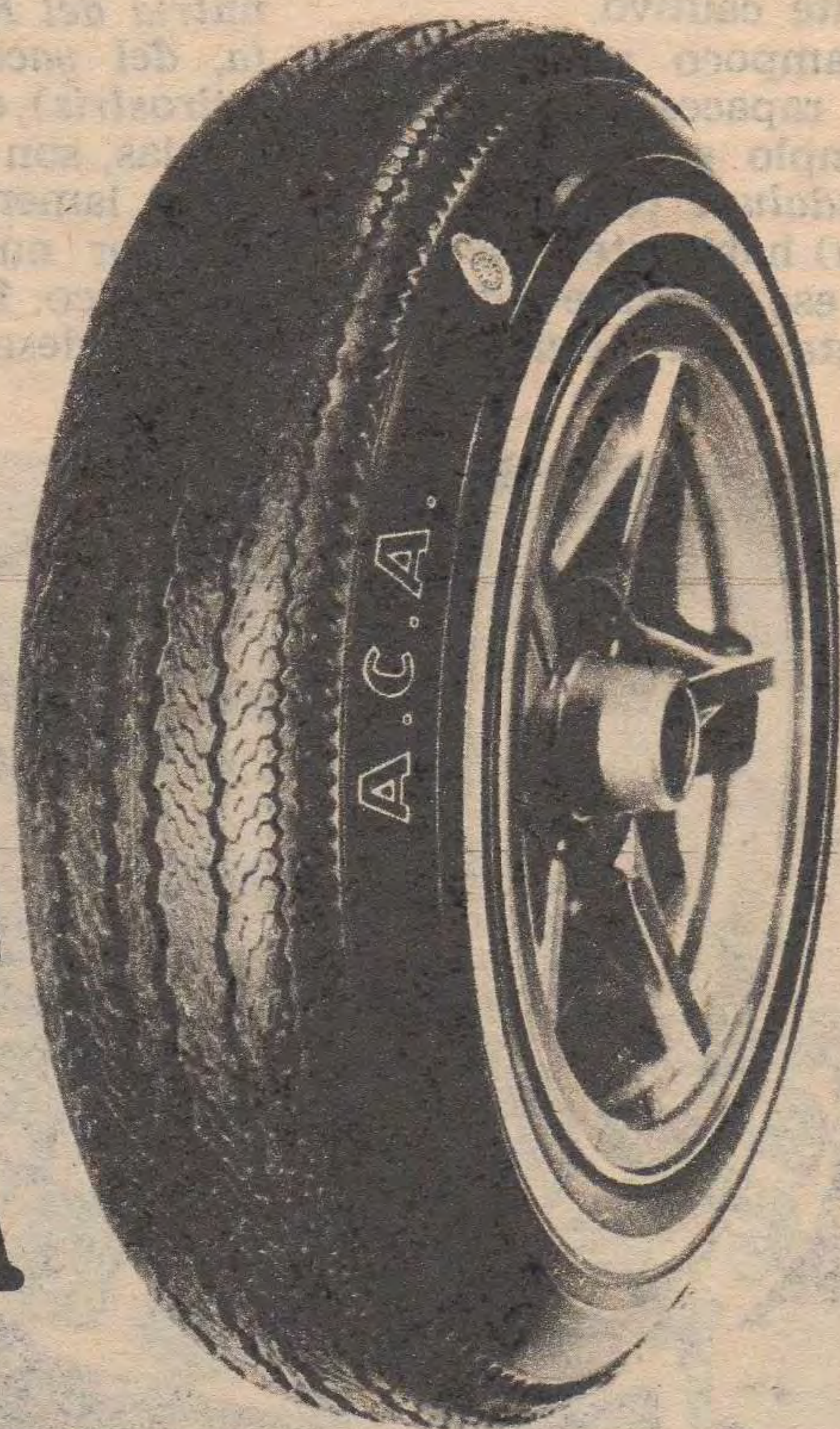
Víctima de supersticiones, las lechuzas sufren inicua persecución; entre ellas el lechuzón de los campos (Asio flammeus), útil destructor de roedores si se lo deja vivir en paz.

(Foto gentileza de Alcide Perucca, publicada en "El mundo del zoo".)



CUBIERTA ACA

FABRICADA POR GOODYEAR



DE EXTRAORDINARIA CALIDAD
Y EL MAS NUEVO DISEÑO

Venta exclusiva a socios
contra presentación de carnet

OTRO POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO

lores se han librado de la persecución hasta el exterminio. El último representante del loro de Mascarene (*Mascarinus mascarinus*), de las islas Reunión, en el océano Indico, murió en el aviarío de Munich en 1934. El loro de Puerto Rico (*Amazona Vittata gracilikes*), que vivía en las islas Culebra y Vieques, tuvo su fin en 1912. El loro rojo de Cuba (*Ara tricolor*), en 1885, y el loro de Carolina (*Corup-nosis carolinensis*) en 1914, aunque con el triste consuelo de pasar sus últimos días cómodamente cautivo.

Tampoco se libraron las rapaces, como por ejemplo el caracara de Guadalupe (*Caracara hitosa*) habitante de la isla de ese nombre situada frente a Baja California,

exterminado en 1940, y la lechuza de los graneros de Madagascar (*Tyto soumagnei*), que corrió igual suerte en 1929, junto con sus florestas nativas arrasadas por el hombre. A todo esto, la lechuza de Commerson (*Otus commersoni*), había hallado su fin a edad más temprana, en 1837, fecha en que desapareció en la isla Mauricio, su patria.

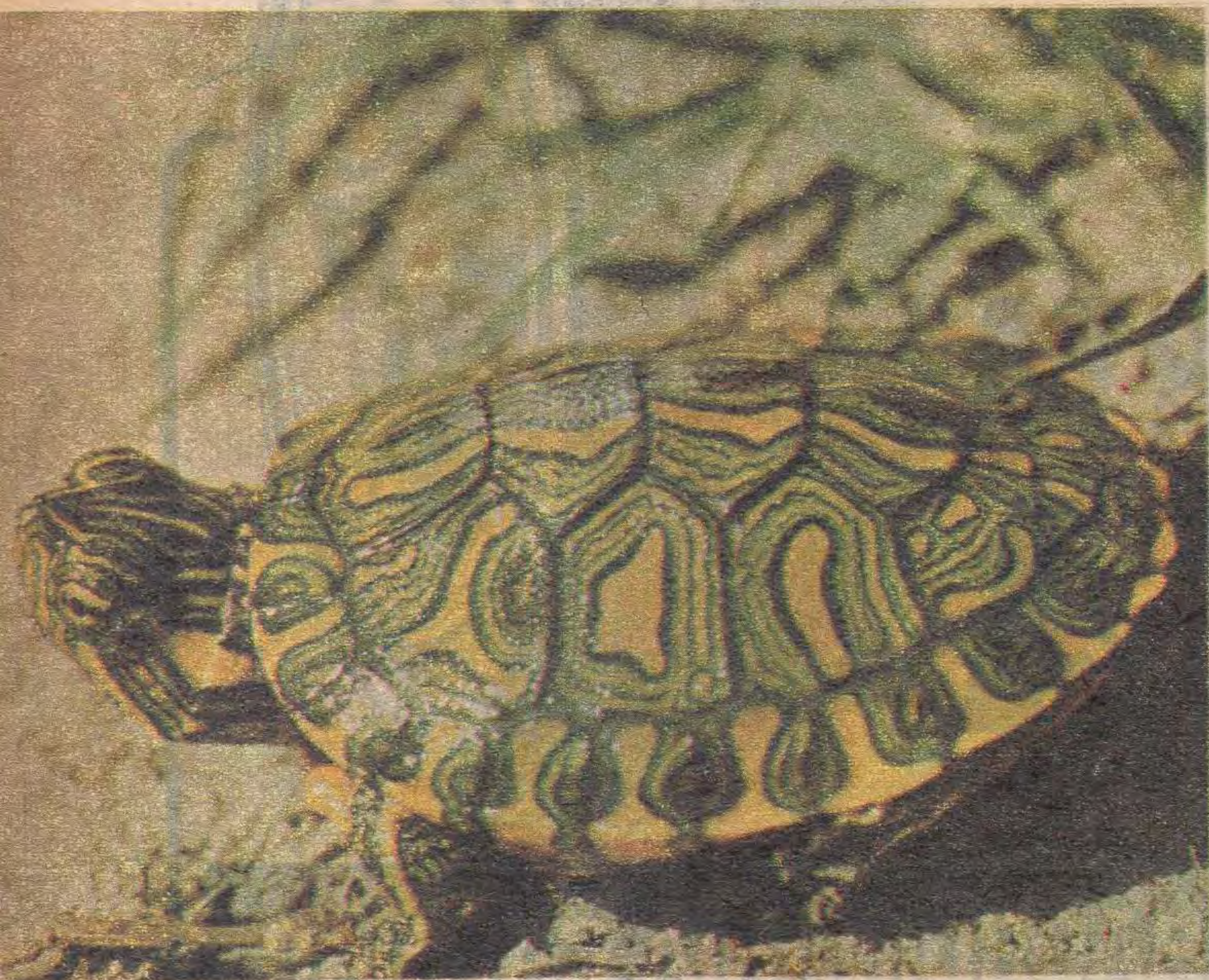
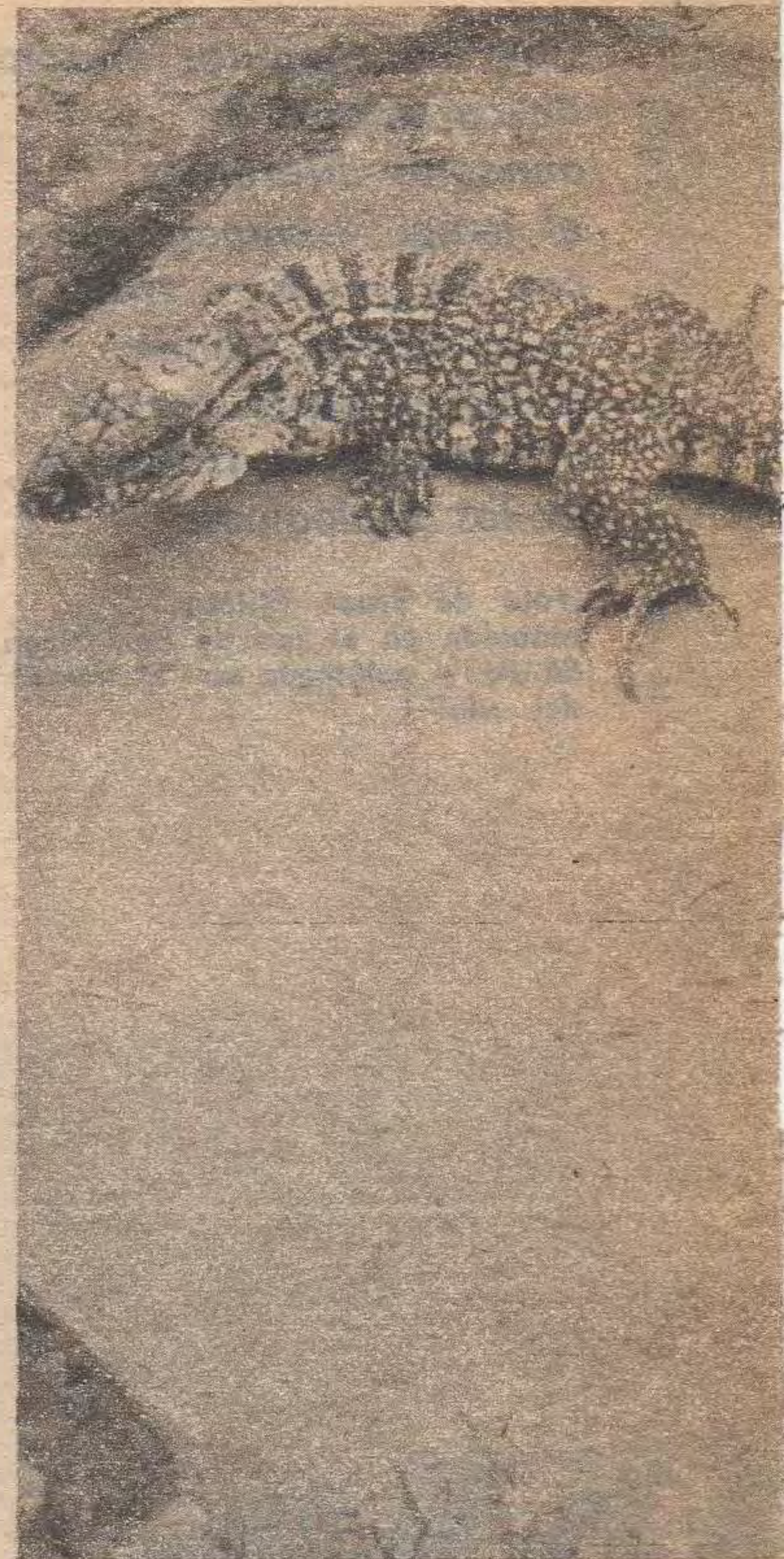
ESBOZO ARGENTINO

La extinción del lobo de dos pelos (*Arctocephalus australis*), en las costas patagónicas, de la nutria del Río de la Plata, del yacaré (*Caimán latirostris*), en varias provincias, son otras tantas bajas lamentables sufridas por nuestro elenco faunístico. Por otra parte, la desaparición de

Perseguida implacablemente para mercar su cuero, la iguana (*Tupinambis teguixin*), es cada vez más escasa, con lo cual se acentúa el desequilibrio en los campos y proliferan los roedores, que transmiten temibles enfermedades.

(Foto gentileza de Rogelio Gutiérrez.)

El ganso de Canadá, con característicos graznidos, anuncia sus migraciones por todo el continente. Esos graznidos favorecen a los cazadores que, así alertados, hacen puntería y causan numerosas y sensibles bajas.



Vistosa en sus colores juveniles, la tortuga de río (*Chrysemys dorbigni brasiliensis*) es objeto de un activo comercio internacional que merma sensiblemente su número en su patria, el río Guaíba, Porto Alegre, Brasil.

(Foto gentileza de Rogelio Gutiérrez, publicada en "El mundo de las tortugas" del autor de la nota.)



Tampoco la boa de las vizcacheras o lampalagua (*Boa constrictor occidentalis*) escapa a un destino aciago, por doble motivo: primero, por concitar un odio irracional debido a su simple condición de ofidio; segundo, para ser desollada y convertida en zapatos y carteras de damas, muy bien pagados, por cierto.

(Foto gentileza de Abel Dellatri.)



También el ñandú (*Rhea americana*), verdadera reliquia ornitológica y una de las pocas especies de cierto tamaño subsistentes, está en peligro de ser un recuerdo de otros tiempos en las pampas argentinas.

(Foto gentileza de Alcide Perucca.)

La curiyú (*Eunectes notaeus*), hermana menor de la anaconda del Amazonas, que vivía en la Mesopotamia argentina, ha corrido igual suerte que la otra boa de nuestro país: despellejada y convertida en adminículos para la moda femenina.

(Foto gentileza de Adalberto Ibarra Grasso.)



iguanas, culebras, lechuzas y otras aves rapaces de los campos argentinos, permitió la proliferación excesiva de roedores y la subsiguiente expansión del terrible mal de los rastros o fiebre hemorrágica, que ha causado tantas muertes en nuestras zonas rurales.

En este proceso de deterioro ecológico, se incluyen la tala de bosques (sin adecuada reforestación), la contaminación ambiental —en particular la de las aguas— y otros factores que llevan al hombre a una verdadera encrucijada.

Como contrapartida, podríamos citar la Convención de Washington, refrendada por 22 países, que se comprometieron a preservar la existencia de 374 especies de plantas y animales en peligro de extinción. Es de desear que se respeten estrictamente las reglas y que nuestro país se incorpore con firmeza a lo convenido. El hombre debe poner todo su esfuerzo en conservar la naturaleza si desea sobrevivir él mismo. Así lo ha dicho la Unión Internacional por la Conservación de la Naturaleza y los Recursos Naturales (IUCN) y esto ya no puede ignorarse. De lo contrario, el maravilloso proceso de la vida puede desaparecer en el único lugar del universo en que hasta ahora sabemos que se ha dado, el planeta Tierra. Y sería una lástima...

MARCOS A. FREIBERG

MECÁNICA LIGERA

Aprenda a reparar el desperfecto de su automóvil

Además, cursos de: ENCENDIDO y CARBURACIÓN

FINANCIACION (CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGUROS)

Informes e inscripción:

ESCUELA DE MECANICA

Avda. VELEZ SANSFIELD 850 Cap. T.E. 21-4086



División Escuelas

JUAN MANUEL BORDEU: VOCACION DE CONDUCTOR

Son inolvidables sus triunfos en Europa y en nuestro país. Ahora, después de haber dejado atrás la etapa de los riesgos y los accidentes, Juan Manuel Bordeu aporta su experiencia y su vocación al ACA y al automovilismo deportivo argentino.



JUAN Manuel Bordeu, volante argentino que, durante más de quince años, desarrolló una destacadísima actividad deportiva en la Argentina y en los más famosos circuitos del mundo, nació en Mar del Plata en 1934.

Es cordial, comunicativo. Con espontánea simpatía accedió a una entrevista para AUTOCLUB, cuando lo visitamos en su despacho del séptimo piso de nuestra sede cen-

tral, en la avenida del Libertador.

Socio del ACA desde hace muchos años, tras las elecciones de 1974 se incorporó a la Comisión Directiva como vocal titular; preside, además, la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina y —junto con Juan Manuel Fangio— representa a la Institución ante la Federación Internacional del Automóvil —FIA— en París.

LA AVENTURA Y EL RIESGO

A nuestro pedido evoca serenamente aquellos años vividos con la mayor intensidad entre los motores, la aventura y el riesgo.

—Practico automovilismo desde que tenía 15 años —nos dice—, pero empecé a correr en 1959...

—Su vida en aquellos años —insinuamos— sería algo así como un largo viaje hacia el fin de los caminos..., o de los circuitos, que no tienen fin... ¿Cuáles fueron las pruebas que le depararon mayores satisfacciones?

—El triunfo que me alegró más fue el de Monza en 1959, y aquí, en mi patria, el Gran Premio Turismo de Carretera que gané en 1965.

—¿Cuántas carreras corrió?

—En total más o menos cien, de las cuales gané 30.

—¿Y su accidente más grande?

A esta pregunta el popular volante respondió con otra pregunta:

—¿Cuándo llegó el hombre a la luna?

—El 21 de julio de 1969 —le decimos—. Ese día cumple años un amigo, por eso lo recordamos con exactitud.

—Bueno, ese día fue el de más suerte de toda mi vida. Yo iba a 250 kilómetros por hora por la ruta 36 a la altura de Los Cóndores, en la provincia de Córdoba, cuando explotó la cubierta de una rueda delantera de mi coche. Imagine-se. El coche, antes de desintegrarse, me arrojó a 200 metros. Me rompí la clavícula, siete costillas, un brazo, una pierna, un pie, en fin..., pero no tuve el menor golpe en la cabeza ni en la médula, ni en ninguna parte verdaderamente vital. Tuve otros accidentes muy serios también, en Europa y aquí, pero para qué hablar de eso... Dejé de correr en 1973 y no siento nostalgia por las pistas ni por las rutas. No echo de menos las carreras. Pienso que en la vida todo se da por etapas y yo creo que ya he cumplido la mía en este deporte. Ahora, como dirigente, estoy colaborando y ayudando a los muchachos que desean correr... Hay que dar paso a la juventud...

LA CALMA Y LA RESPONSABILIDAD

Le pedimos que en su carácter de presidente de la C.D.A., nos hable del automovilismo deportivo en la República Argentina.

—Estoy muy conforme con la nueva integración de la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina —nos respondió—. Esta comisión funciona desde 1936. Es un cuerpo responsable, con bien ganada autoridad y ahora ha sido integrado en una forma verdaderamente encomiable, tal como debe ser: por todos los miembros del Comité Ejecutivo de la CADAC e igual cantidad de miembros del ACA. Esta, para mí, es la verdadera integración de ese cuerpo. Creo que esta Comisión podrá conducir gradualmente hacia su perfeccionamiento al automovilismo deportivo en nuestro país.

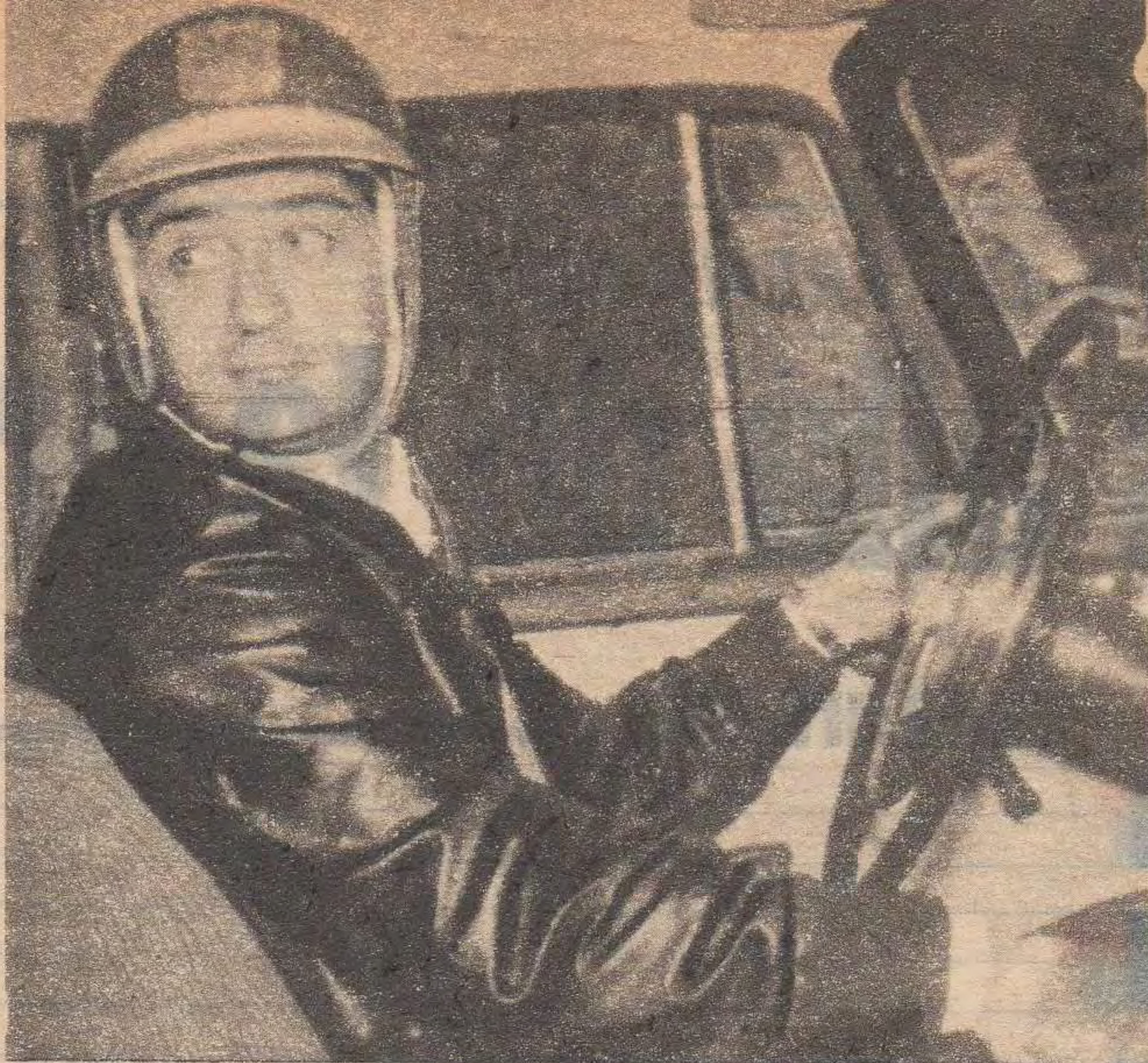
—¿Cómo ve el futuro de este deporte en la Argentina?

—El automovilismo deportivo ha salido de una grave crisis económica, la misma que afectó a la República y pienso que irá mejorando a medida que el país mejore. No puede desligarse de la vida económica de éste.

Le hacemos saber que esta entrevista se publicará en AUTO-CLUB en una sección denominada "Gente del ACA", y le pedimos que nos dé su opinión sobre la Entidad.

EL ACA

—Yo estoy en el Club —nos respondió— no sólo por la parte deportiva. Considero que el Automóvil Club Argentino es una institución que honra a la Nación y de la cual debemos estar orgullosos. Y esto tanto cuando se viaja por el exterior como cuando uno recorre las provincias. Yo he comprobado que en el interior del país —aun en las regiones más alejadas de nuestro territorio—, existe una estación de servicio, una hostería, un motel, un hotel o un surtidor del ACA, y esto me enorgullece. Considero que lo más importante que ha realizado el Automóvil Club Argentino lo ha realizado en el interior del país. Por eso, cuando el doctor Carman me invitó a formar parte de su lista en las elecciones pasadas, pensé, como argentino y como ex corredor, que era una obligación colaborar dentro de mis posibilidades y capacidades con esta institución tan importante en los órdenes nacional y mundial.



Al volante de una máquina de carrera, primero, y ahora en el ACA, Juan Manuel ratificó sus excelencias de "conductor".



Servicio de Previsión para Socios

SEGUROS NUEVAS OFICINAS

Estaciones

• Acassuso

Av. Santa Fe 907, tel. 792-2444 - Pcia.de Bs.As.

• Ciudadela

Av. Rivadavia 12900, tel. 653-5500 - Pcia.de Bs.As.

• Quilmes

Andrés Baranda 217, tel. 253-9246 - Pcia.de Bs.As.

- Contratación de Seguros de Automotores y de Vida.
- Cobranza de primas de Seguros de Automotores y de Vida.
- Cobranza de Cuotas Sociales y Recepción de Solicitudes de Socios.
- Asesoramiento sobre trámites por Sinistros.
- Venta de Planos e Insignias.
- Auxilio Mecánico: de 7 a 22 horas.
- Atención de lunes a viernes de 12 a 18 horas.

DISTANCIA DE FRENADO

Más allá de la Aritmética

kmh.	zona urbana		tiempo de reacción $\frac{3}{4}$ segundo	zona rural	
	distancia de reacción mts.	distancia de frenado mts.		distancia de frenado mts.	distancia de detención mts.
20	4.17	3.03	7	2.19	6
30	6.25	7.38	14	5.29	12
40	8.33	15.36	24	9.84	18
50	10.42	27.34	38	15.87	26
60	12.50	41.69	54	23.23	36
70	14.58	60.28	75	32.70	47
80	16.66	81.28	98	43.44	60
90	18.75	106.30	125	55.95	75
zona rural tiempo de reacción 2,5 segundos					
40	27.78	15.36	43	9.84	38
50	34.72	27.34	62	15.87	51
60	41.67	41.69	83	23.23	65
70	48.61	60.28	109	32.70	81
80	55.55	81.28	137	43.44	99
90	62.50	106.30	169	55.95	118
100	69.44	131.23	201	70.80	140
110	76.39	164.27	241	86.61	163
120	83.33	195.49	279	104.99	188

distancia de reacción

distancia de frenado



pavimento húmedo
pavimento seco

fuentes AASHO

El tiempo que transcurre entre el momento en que se decide frenar y el instante en que la máquina queda detenida, es un factor esencial que ningún conductor debe ignorar. Conviene saber que no siempre la aritmética resulta exacta cuando se trata de calcular distancias de detención en función de velocidades crecientes.

EL mayor peligro en las carreteras de doble mano son los choques entre dos autos de frente, generalmente debido a un error de cálculo de un conductor cuando intenta pasar a otro vehículo y se encuentra con un tercero que avanza en sentido contrario.

En las autopistas, como los carriles están bien separados (según el sentido de circulación), este riesgo desaparece; pero, en cambio, el tránsito por estas vías rápidas encierra otro peligro: el de las colisiones en cadena, en las que no pocas veces intervienen decenas de vehículos. Basta que un conductor frene por alguna razón imprevista, y que el que le sigue no preste suficiente atención y lo embista de atrás, para que en contados segundos se arme una batahola en plena carretera.

Por otro lado, estos accidentes ocurren con mayor frecuencia en accesos y salidas de las autopistas, que es donde los automovilistas suelen distraerse más; también se producen en cruces a nivel o en las rotondas, o simplemente por cualquier otra situación que tome de sorpresa al conductor.

LA REACCION Y EL FRENADO

En áreas urbanas, la frecuencia de estos choques disminuye debido a la menor velocidad de los automóviles, pero no por ello el peligro como tal desaparece; en todo caso, las consecuencias suelen ser menos graves.

Por lo común, son dos las causas que engendran tales choques: la frenada brusca de un automóvil y la distancia excesivamente exigua que guardaba el coche que lo seguía. En consecuencia, resulta fundamental que los conductores conozcan la distancia requerida para detener sus vehículos en función de la velocidad y de las características del pavimento.

Por de pronto, es importante saber que la distancia de frenado de un vehículo —trayecto recorrido desde el instante en que el conductor observa un obstáculo y decide aplicar los frenos, hasta el momento en que el coche se ha detenido por completo— depende fundamentalmente de estos dos factores:

1) El tiempo de reacción del conductor.

2) La distancia de frenado del vehículo.

Se denomina tiempo de reacción el lapso que transcurre desde que un individuo recibe determinado estímulo hasta que sus músculos, respondiendo a la señal de alarma impartida por el cerebro, actúan. Este tiempo no es uniforme para todas las personas; y aun para un mismo conductor varía según la edad, que esté descansado o cansado, bien dispuesto o alcoholizado, etcétera.

Sin embargo, como promedio se ha establecido que este lapso es de alrededor de 0,5 segundo,

o sea medio segundo. En ciertos casos, cuando el conductor está prevenido de lo que podrá suceder, el tiempo puede ser de tan sólo 0,3 segundo; pero, en cambio, si está distraído o el inconveniente lo toma de sorpresa, puede demorar entre 0,75 y un segundo hasta reaccionar y accionar los frenos. En zonas rurales se han observado tiempos de reacción de hasta 2,5 segundos; esa diferencia es atribuible a la menor concentración mental con que el automovilista conduce en tales lugares.

En cuanto a la distancia de frenado del vehículo, depende de estos factores:

1) La velocidad del vehículo.

2) El coeficiente de adherencia entre los neumáticos y la calzada.

Este coeficiente de adherencia depende de si las cubiertas son lisas o conservan el dibujo, del compuesto químico del caucho, de la rugosidad o lisura del pavimento y de si este último está seco, húmedo, cubierto por agua, por nieve o por hielo.

Supuesto que el sistema de frenos funcione correctamente, la desaceleración dependerá de la fricción o rozamiento entre las cubiertas y el pavimento. Cubiertas carentes de perfil, pavimento mojado y condiciones similares, hacen que las distancias de detención aumenten en forma a veces considerable.

CUADRADO DE LA VELOCIDAD

El análisis de las distancias expuestas en los gráficos revela que la distancia de frenado no aumenta en forma paralela al incremento de la velocidad, sino al cuadrado de la misma. Aquí radica el peligro principal, y por ello conviene detenerse en este detalle. Por ejemplo: con pavimento seco, a 60 kilómetros por hora, la distancia para detener el vehículo es de 65 metros, incluyendo el tiempo de reacción del conductor; lo lícito sería suponer que a 120 kilómetros por hora esta distancia aumenta el doble. Pero no: en este caso es de 188 metros, o sea casi tres veces tanto como a 60 (la cuadratura exacta se da debido a factores que no es del caso explicar aquí; pero, de todas maneras, la triplicación de dicha distancia debido a la duplicación de la velocidad es, de por sí, elocuente). Y, si se llegara a triplicar la velocidad del vehículo, la distancia aumentaría a casi nueve veces el valor correspondiente al de la marcha lenta, tal como podrá comprobarse comparando los valores de 30 y 90 km/h.

Teniendo presente este hecho y manteniendo una distancia prudente respecto del vehículo que a uno lo precede —siempre de acuerdo con el estado del pavimento y la velocidad de ambos—, se podrán evitar muchos accidentes. ♦

Este artículo ha sido preparado con el asesoramiento de la Comisión Especial para la Prevención de Accidentes de Tránsito.

Entró en Funciones la Divisional N°3

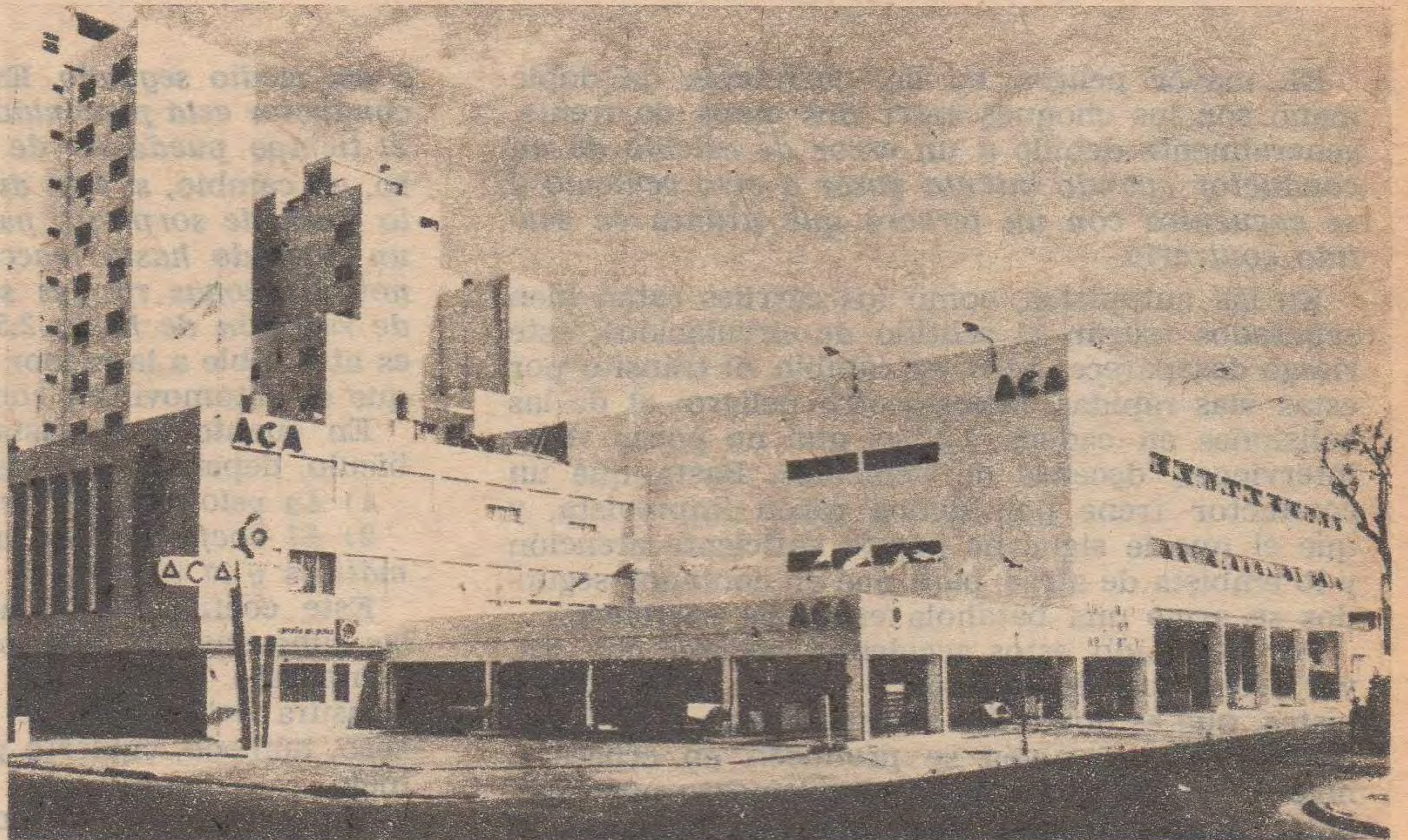
EN la Filial Rosario del Automóvil Club Argentino tuvo lugar un acto, en cuyo transcurso el presidente de la Entidad declaró habilitada la Divisional N° 3, correspondiente al nomenclador de la nueva organización funcional y federalizada del Club, que tiene su asiento en Rosario. Abarca todas las dependencias ubicadas en las provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa y las ciudades de Lincoln, Arrecifes, General Villegas, Río Tala y San Nicolás, en la provincia de Buenos Aires. El sistema de federalización implantado por el ACA responde a una antigua aspiración de su titular, quien en 1960 anticipó esa inquietud que ahora se va plasmando en realidad con la habilitación de las Divisionales inauguradas en el país. Para ello, el territorio nacional fue dividido en 12 zonas, y las primeras que están funcionando a pleno son las de Paraná, Mar del Plata, Córdoba y San Miguel de Tucumán.

La nueva estructura de la Divisional N° 3 está a cargo de un funcionario con jerarquía de gerente, que imprimirá, además, sensibilidad regional al trámite de compras y abastecimiento dentro de las unidades de la divisional. Ocupará esa gerencia el señor Osvaldo Arrastia, funcionario antiguo de la institución, con amplios conocimientos administrativos y de servicios.

Al tiempo de operarse esta transformación en la Entidad, se innovará en muchos de sus servicios. Algunos de ellos serán de significativa notoriedad, como el de auxilio mecánico con unidades motociclistas, que ya están circulando por las calles de Rosario. Se procederá, también, a la reorganización del sistema de radio-comunicaciones para adecuarlo a la mencionada distribución geográfica, de tal manera que todas las unidades serviciales de una Divisional tengan como centro la base de la

Con base en Rosario, es la quinta que se inaugura de las doce zonas en que ha sido dividido el país.

Asumen autoridades en las filiales de Rosario y Santa Fe.



misma, la que a su vez operará como nexo con la Sede Central y con las demás cabeceras.

LA DIVISIONAL N° 3

La Divisional N° 3 comprende 36 dependencias y está apoyada por 40 equipos de auxilio mecánico compuesto por camiones-grúa y motocicletas que, como ya se ha expresado más arriba, están prestando servicio en dicha ciudad, especialmente en el microcentro, lo que permite desplazarse con mayor celeridad pese a la densidad de tránsito.

La reestructuración que se inició en Rosario incluye la posibilidad de la instalación de una Escuela de Conducción y Tránsito, facilidades para el turismo, nuevos campamentos con la colaboración del capital privado, la promoción de la educación vial en las escuelas primarias y la expansión de los servicios de cheques del viajero y vales de nafta. También se ha dispuesto descentralizar el servicio de previsión (seguros), tanto en lo que

respecta a la recepción como a los siniestros, lo que significa un beneficio muy importante para la masa societaria, que verá así acelerada la tramitación de su denuncia y los pagos correspondientes.

AUTORIDADES DE LA DIVISIONAL

Las autoridades de la Divisional N° 3 fueron puestas en sus cargos y la Comisión de la Filial quedó integrada de la siguiente manera; presidente, Ricardo Lisandro Lagos; vicepresidente, Mario Amado Baetti; secretario, Domingo Lucente y Maiorano; tesorero, Héctor Becchi Casanova; vocales titulares, Federico P. Hasenbalg, Guillermo Juaristi, Fred Felipe Neumeier y Juan Salatin; vocales suplentes, Ricardo Jorge Miranda y Julio E. Menditeguy.

Tras la asunción, el titular del ACA pronunció un breve discurso resaltando la importancia que reviste para la Institución la gestión que debe encarar esa nueva comisión siguiendo los lineamientos federalistas impuestos por

las autoridades centrales para una atención integral al asociado.

VISITA AL DIARIO "LA CAPITAL"

Posteriormente, el presidente del ACA con su comitiva efectuó una cordial visita al diario "La Capital". Lo acompañaban el vicepresidente, doctor Baltazar Martínez Briones; el gerente general, arquitecto Jaime W. Sequeira; el titular de Relaciones Públicas, señor Rafael Crelier, y el subgerente de Coordinación de Dependencias, señor Juan María Díaz. Fueron recibidos por el director de "La Capital", señor Ovidio Constantino Lagos, y por el secretario general de la Dirección, doctor Jorge Washington Lagos.

FILIAL DE SANTA FE

En visita especial realizada a la ciudad de Santa Fe, el titular de la Entidad procedió a poner en funciones a las nuevas autoridades de la Filial local, por haber finalizado su mandato la anterior comisión.

El doctor Carman tuvo

Asamblea de Delegados

El 23 de julio ppdo. tuvo lugar en la Sede Central del Automóvil Club Argentino la reunión extraordinaria de la Asamblea de Delegados, la que fue presidida por su titular, doctor Alejandro Lastra, actuando como secretario el señor Santiago Artusi.

Durante el transcurso de la misma se tomó conocimiento de la aprobación por parte de la Inspección General de Personas Jurídicas de los nuevos textos del Estatuto y del Reglamento General de la Entidad.

JUNTA ELECTORAL

A continuación, la Asamblea designó los miembros de la Junta Electoral, cuya constitución damos por separado.

Sobre el siguiente punto del orden del día, referido a las cuotas de ex socios Activos "A" por reforma del Estatuto, se aprobó el despacho de la Comisión Interna Nº 2 de Economía y Finanzas, que dice así: a) Dejar sin efecto el incremento de cuotas que pudiere corresponder aplicar a los socios de la ex categoría Activos "A", que por reforma del Estatuto Social en su artículo 15, pasen a la categoría de Plenarios; b) La actualización de la cuota social que se menciona en el punto a) se hará efectiva cuando se modifiquen las cuotas sociales para todos los socios o, en su defecto, a partir del 1º de enero de 1977.

A continuación se aprobó el despacho de la misma Comisión Interna, por el cual se resuelve fijar en seis millones de pesos la autorización a la Comisión Directiva, prevista en el artículo 42, inciso p), para la adquisición de bienes inmuebles.

Por último, la Asamblea de Delegados aprobó las reformas a la Reglamentación Interna de la Asamblea de Delegados adecuándola al nuevo Estatuto vigente. ♦

palabras de encomio para los dirigentes salientes y felicitó a cada uno de los nuevos componentes de la comisión local, a quienes ratificó el principio federalista que animaba a las autoridades centrales del Club, para el mejor desarrollo y expansión de los servicios al asociado. Destacó el titular del ACA la importancia de la descentralización de los servicios de previsión (seguros), tanto en lo que respecta a la recepción como a los siniestros, significando ello un gran beneficio para la masa societaria, que verá así acelerado el trámite de su denuncia y los pagos correspondientes. Esto se ha logrado, dijo, merced a la

comprensión puesta de manifiesto por la Caja Nacional de Ahorro y Seguro que, aunando criterios con nuestra Entidad, ha facilitado esas gestiones.

La nómina de la nueva Comisión de la Filial Santa Fe es la siguiente: Presidente: Arq. Reinaldo B. Varea; Vicepresidente: Armando Cabrera; Secretario: Prof. José Tomás Guala; Tesorero: Dr. Albino Roberto Gianfelice; Vocales Titulares: Escrib. Manuel Alonso Sánchez, Dr. Lorenzo A. García, Ing. Julio C. Roca y Sr. José Luis Sañudo Freyre; Vocales Suplentes: Sres. Alex Castellvi y Mateo Vicente Zampatti. ♦



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

FIRENA S.A.
FABRICANTES

LAVALLEJA 149 • (1414) CAPITAL
ALTURA CORRIENTES 4800

ZONAS DISPONIBLES PARA
REPRESENTANTES EN EL INTERIOR

Distinción al Titular del Club



En un acto realizado en la Embajada de España, el titular de esa representación diplomática, canciller de la Orden del Mérito Civil, embajador doctor Gregorio Marañón (izq.), le impuso al doctor César C. Carman la condecoración de esa orden en el grado de Comendador, en reconocimiento por haber propuesto ante la Federación Internacional del Automóvil, incorporar el español, como idioma oficial de ese organismo; así como también por la obra que desarrolla desde el Automóvil Club Argentino, en pro del turismo y las comunicaciones en América Latina. ♦

Descentralización de Siniestros

Como pauta destacable del programa de federalización trazado por la dirección del Automóvil Club Argentino y contando con el acuerdo y apoyo de la Caja Nacional de Ahorro y Seguro se continúa efectivizando la descentralización de uno de los servicios fundamentales de la Entidad, cual es el Seguro de Automotores y la denuncia, tramitación y pago de los siniestros su consecuencia directa.

La mayor bondad del nuevo sistema operativo consiste en un real beneficio para los asociados que utilizan este servicio en el interior del país, al resolverse localmente la casi totalidad de los trámites por siniestros, amparados en las pólizas de automotores.

Como complemento y en base al sistema mencionado, las Gerencias Divisionales del ACA autorizarán pagos en efectivo

hasta la suma de \$ 100.000 por indemnizaciones de siniestros.

(Continúa en la pág. 52)

TELAS IMPERMEABLES
AVION PARA
CARPAS

ALEROS - DOBLE TECHO
MOCHILAS
CUERE COCHES - BOLSAS
DE DORMIR - ETC.

ANCHO 200 cm. \$ **659,50**

ANCHO 240 cm. \$ **979,50**

NARANJA - VERDE - AZUL

GRATIS

PIDA EL MOLDE PARA
CONFECCIONAR SU CARPA
ACCESORIOS, PARANTES,
CUMBRERAS, ESTACAS ETC.
PRECIOS ESPECIALES A
REVENDEDORES

ENVIOS EN EL DIA A TODO
EL PAIS

TAPICERIA

HODARA

SARMIENTO 1711 40-5537
(1042) CAPITAL FEDERAL

NUEVO REGLAMENTO DE FILIALES Y DELEGACIONES

Formula declaraciones el presidente de la respectiva comisión, doctor Baltazar Martínez Briones.

El Reglamento de Filiales y Delegaciones del Automóvil Club Argentino ha sido modificado recientemente, como consecuencia de la puesta en marcha del plan destinado a descentralizar el desenvolvimiento de las actividades de la Entidad en todo el territorio nacional. Como ya se anunció, para la aplicación de dicho plan, se ha dispuesto el agrupamiento de las unidades serviciales del ACA en doce grandes divisionales que corresponden a otras tantas regiones geográficas del país. Al cierre de la presente edición de AUTOCLUB eran cinco las divisionales que ya habían sido puestas en funcionamiento: Mar del Plata, Córdoba, Tucumán, Paraná y Rosario.

Para ampliar el conocimiento de los objetivos de la reorganización, de la expansión de los servicios del Automóvil Club Argentino en todo el país y la participación de los socios

en la planificación y el contralor institucional, entrevistamos al presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, doctor Baltazar Martínez Briones, quien formuló al respecto la siguiente declaración:

"La descentralización administrativa que resulta de la creación de las 12 divisionales resuelta por las autoridades del Club es una etapa más en el desenvolvimiento siempre creciente del Automóvil Club Argentino. No es el producto de un entusiasmo del momento. El Club que nació en la Capital Federal hace más de 70 años, que tiene su mayor caudal societario en la Capital y Gran Buenos Aires, fue extendiéndose progresivamente hacia el interior de la República.

"Consecuente con esa realidad se crearon, hace ya muchos años, filiales y delegaciones en numerosas ciudades y pueblos del interior, cuyas observa-



Dr. Martínez Briones

ciones y aportes fueron de inestimable valor para la Comisión Directiva en la conducción del Club, que es único e indivisible, como un todo orgánico funcionando con un gran sentido nacional.

"Pero los intereses del Club dispersos a todo lo largo del país, son de tal magnitud que se hace imprescindible un contacto más estrecho de la Administración con los mismos.

Esa es la razón de las nuevas Divisionales donde un funcionario con categoría de Gerente llevará la responsabilidad de su manejo, haciendo de la respectiva Divisional una unidad funcional. Esa estructura no hubiese sido posible si previamente no hubiésemos contado con la colaboración de 1.730 consocios que a todo lo largo de nuestro territorio colaboran con total desinterés personal en el manejo de sus respectivas Filiales y Delegaciones.

"Con las modificaciones que se han introducido en el Reglamento de Filiales y Delegaciones, se les da a cada una de ellas una mayor participación en la fiscalización y contralor de la parte administrativa.

"Tenemos la esperanza que de este contacto más fluido que se establece ahora entre la Administración del Club y los socios, representados por sus respectivas filiales, surja una mayor eficiencia en las prestaciones de servicios y beneficios, que es la preocupación constante de su Comisión Directiva.

"El tiempo dirá, en base a los resultados obtenidos, las modificaciones que convenga introducir para su progresivo mejoramiento."

EL TEXTO COMPLETO

Artículo 1º — Son Filiales y Delegaciones las representaciones del Automóvil Club Argentino constituidas en las ciudades y localidades donde tengan establecido y registrado su domicilio los socios. La Comisión Directiva podrá crearlas en cualquier lugar del país en que las considere conveniente.

Art. 2º — La Comisión Directiva podrá designar Delegado individualmente en las localidades o pueblos que juzgue necesario.

Art. 3º — La jurisdicción de cada una de las Filiales y Delegaciones será determinada por la Comisión Directiva.

Art. 4º — Las Filiales y Delegaciones serán dirigidas por una Comisión, in-

tegrada por asociados del ACA con domicilio en las respectivas jurisdicciones y designados por la Comisión Directiva.

Los miembros de las Comisiones y los Delegados actuarán a título honorífico.

La duración de sus mandatos será, en el caso de las Comisiones, hasta la renovación periódica de la Comisión Directiva.

Los Delegados actuarán conforme se determina en el art. 18 del presente Reglamento.

Art. 5º — Las Comisiones estarán constituidas de la siguiente manera:

a) Para cada Filial, un Presidente, un Vicepresidente, seis Vocales Titulares y dos Suplentes, designados

por la Comisión Directiva.

b) Para cada Delegación, un Presidente, un Vicepresidente, dos Vocales Titulares y un Suplente designados por la Comisión Directiva.

Una vez constituida la Comisión de la Filial o de la Delegación, en la primera reunión que realice deberá elegir entre sus miembros Vocales Titulares: un Secretario y un Tesorero la Filial, y un Secretario-Tesorero la Delegación.

Art. 6º — Serán funciones de las Comisiones:

a) Velar por el fiel cumplimiento del Estatuto Social, de los Reglamentos y demás disposiciones que

adopte la Comisión Directiva.

b) Asumir por sí o por pedido de la Comisión Directiva la representación del ACA ante las autoridades nacionales, provinciales o municipales, con asiento en sus respectivas jurisdicciones.

c) Fiscalizar el funcionamiento y marcha de los bienes vinculados al plan de beneficios y servicios de la Entidad.

d) Fiscalizar y controlar, de acuerdo con las atribuciones de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, todos los actos administrativos dentro de su jurisdicción, a cu-

yo efecto dispondrán de toda la documentación atinente a los mismos. El Jefe Divisional deberá prestar a la Comisión toda la colaboración que le sea requerida.

- e) Concurrir a los actos de apertura de licitaciones públicas o privadas atinentes a los actos jurídicos a efectuarse dentro de su jurisdicción, asesorando a la Divisional en todo lo concerniente a las condiciones de aquéllas.
- f) Presentar a la Comisión Directiva anualmente un informe sobre la labor desarrollada. Podrá también elevar para la consideración de la Comisión Directiva un proyecto de futuras realizaciones y un presupuesto de gastos indispensables para el mejor funcionamiento de sus propias actividades.
- g) Tomar conocimiento de las quejas formuladas por los socios y actuar directamente ante los mismos a fin de dar soluciones a los problemas planteados y en caso de corresponder sanciones, remitir los antecedentes y opiniones que considere oportunas al respecto a la Comisión Directiva.
- h) Proponer a la Comisión Directiva las medidas que juzguen convenientes para el cumplimiento y desarrollo de los fines estatutarios.
- i) Prestar a la Divisional Administrativa el apoyo necesario en las gestiones que realicen ante las respectivas autoridades provinciales, municipales y policiales para la adopción de medidas necesarias en materia de vialidad, tránsito, turismo, educación vial y cuanta otra se considere beneficiosa para el desarrollo de estas actividades.

- j) Actuar por delegación de la Comisión Directiva y realizar las gestiones que ésta les encomiende directamente, pudiendo resolver por sí cuando se tratare de casos de extrema urgencia, con cargo de dar inmediatamente cuenta a la Comisión Directiva.

Art. 7º — Las Comisiones podrán, a los efectos de su asesoramiento, designar Subcomisiones, cuya integración deberán informar a la Comisión Directiva.

Art. 8º — Las resoluciones que adopten las Comisiones deberán tramitarse de la siguiente manera:

- a) Las correspondientes a asuntos administrativos de la jurisdicción, por intermedio del Jefe Divisional respectivo, con copia a la Comisión Asesora Permanente de Filiales y Delegaciones de la Comisión Directiva.
- b) Toda otra cuestión por intermedio de la Comisión Asesora Permanente de Filiales y Delegaciones de la Comisión Directiva.

Art. 9º — En el ejercicio de sus funciones, las Comisiones actuarán como informantes ante la Comisión Directiva, cuidando de no comprometer la opinión de la Entidad o realizar actos de ninguna naturaleza que la comprometan, ni tomar disposiciones referentes al personal, efectuar gastos o designar por sí delegados o representantes ante organismos o comisiones permanentes viales, comunales, etcétera, sin previa aprobación de la Comisión Directiva.

Art. 10º — Las Comisiones deberán reunirse por lo menos una vez por mes y todas las veces que lo consideren necesario, con el fin de cumplir sus funciones específicas y adoptar las medidas pertinentes.

Art. 11º — Las Filiales y Delegaciones podrán solicitar a la Comisión Di-

rectiva la realización de reuniones regionales cada vez que lo estimen necesario para tratar asuntos de interés societario.

La Comisión Directiva considerará las solicitudes aprobando o no la realización y disponiendo la presencia de uno o más representantes para actuar en tales reuniones.

Art. 12º — El Presidente de la Comisión es el representante natural del Presidente del ACA en su jurisdicción, debiendo realizar las gestiones que éste especialmente le delegue. Tendrá, asimismo, los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Presidir las reuniones de su Comisión.
- b) Firmar, en unión del Secretario, la correspondencia emanada de la Filial o Delegación, respectivamente.
- c) Controlar y/o autorizar, juntamente con el Secretario y Tesorero, todo gasto dispuesto por la Comisión Directiva en su jurisdicción.
- d) Representar al ACA en los actos oficiales dentro de la jurisdicción de la Filial o Delegación, en su caso, o designar a quien lo reemplace a ese efecto.

Art. 13º — El Vicepresidente de la Comisión ejercerá las funciones que le corresponden al Presidente en los casos de ausencia, enfermedad o cualquier otro impedimento transitorio de éste. Producida la vacante del Presidente por cualquier causa, el Vicepresidente ejercerá las funciones que correspondan a la Presidencia hasta concluir el mandato.

Art. 14º — El Secretario de la Comisión tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Refrendar las actas de las reuniones que realice la Comisión.
- b) Firmar, en unión del Presidente, la correspondencia emanada de la Filial o Delegación.
- c) Tener bajo su vigilancia el archivo general, libros y documentación de la Filial o Delegación que no estén bajo la responsabilidad directa del Jefe Divisional o funcionario administrativo del lugar.

- d) Preparar la Memoria anual.

Art. 15º — El Tesorero de la Comisión tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Preparar anualmente el proyecto de presupuesto establecido en el artículo 6º, inciso f).
- b) Controlar la contabilidad de la Comisión e intervenir juntamente con el Presidente en el movimiento de fondos.
- c) Controlar y/o autorizar juntamente con el Presidente, a pedido de la Comisión Directiva, todo pago dispuesto por ésta.

Art. 16º — En el caso de las Delegaciones el Secretario-Tesorero desempeñará las funciones establecidas en los artículos 14º y 15º.

Art. 17º — Toda cuestión que se suscite entre los socios y las Comisiones deberá ser puesta indefectiblemente en conocimiento de la Comisión Directiva, no pudiendo las Comisiones por sí aplicar sanciones, pero estando facultadas para aconsejar las que hubiere lugar de conformidad con el Estatuto y este Reglamento.

Art. 18º — El Delegado tendrá las funciones que expresamente le determine la Comisión Directiva en cada caso y su mandato tendrá la vigencia que así se le establezca.

Art. 19º — Las Filiales, Delegaciones y Delegados, en el ejercicio de sus funciones, solamente podrán utilizar el material que le sea suministrado por la Jefatura Divisional, a los efectos de su individualización y representatividad.

Art. 20º — Las Filiales, Delegaciones y Delegados deberán dar estricto cumplimiento al Estatuto, Reglamento y Resoluciones de la Comisión Directiva del ACA, pudiendo actuar solamente dentro de las atribuciones del presente Reglamento.

ARTICULO TRANSITORIO:

Este Reglamento entrará a regir a los 90 días de su aprobación.

Aprobado por la Comisión Directiva el 25-2-76 (Acta Nº 2, punto 60), con vigencia a partir del 25 de mayo de 1976. ♦

**USTED
TIENE RUEDA
DE AUXILIO ?..
Y SU FAMILIA ?**

Este es otro auxilio que le brinda su Club

Para Ud

HASTA \$ 600.000.-

Si a consecuencia de una enfermedad o accidente se viera impedido de ejercer la actividad que le proporciona bienestar y seguridad.

Para su familia

HASTA \$ 600.000.-

Que le proporcionará recursos inmediatos para solventar la situación económica consecuente a la desaparición del principal sostén de la familia.

HASTA \$ 1.200.000.-

Si ello ocurriera a causa directa de cualquier tipo de accidente.

UN AUXILIO MUY IMPORTANTE

Seguro de vida Colectivo

SIN EXAMEN MEDICO

CAPITALES ASEGURABLES			Prima Mensual
HASTA 40 AÑOS	DE 41 A 45 AÑOS	DE 46 A 50 AÑOS	
		100.000	150,00
		150.000	225,00
	200.000	200.000	300,00
300.000	300.000		450,00
400.000	400.000		600,00
500.000			750,00
600.000			900,00

EL COSTO DIARIO DE UN SEGURO DE \$ 600.000.- ES DE \$ 30.-

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



Descentralización de Siniestros

(Viene de la pág. 49)

Ya se encuentran incorporadas al mecanismo referido las siguientes cabeceras de zona con sus respectivas localidades, a saber: **CORDOBA:** La Falda, La Francia, Villa María, Villa del Dique, Villa de Soto y Ascochinga. **MAR DEL PLATA:** Villa Gesell, Dolores, Azul, San Clemente, Pirán, Olavarría, Juárez, San Cayetano, Napaleofú, Necochea, Tandil y Maipú. **ROSARIO:** San Nicolás, Firmat, Casilda, Cañada de Gómez, Marcos Juárez (Cba.), Las Rosas y Tortugas. **PARANA:** Victoria, Nogoyá y Villaguay. **SANTA FE:** Rafaela, San Justo, Angélica, Esperanza y Gálvez. **MENDOZA:** Las Cuevas, Uspallata, La Paz, Tupungato y Tunuyán. **SAN JUAN:** Calingasta, Media Agua, Encón, San J. de Jáchal y Las Flores. **SAN LUIS:** Mercedes, Concarán y Merlo. **SAN RAFAEL:** General Alvear. **TUCUMAN:** Concepción, Santa María (C.) y Aguilares. **RIO CUARTO:** La Carlota, Berrotarán y Vicuña Mackenna. **BAHIA BLANCA:** Irene, Tres Arroyos, La Adela, Gral. San Martín, Viedma (R. N.), C. de Patagones, Río Colorado (R. N.), Médanos, Cnel. Dorrego, Guaminí, Pigié, Puán, Tornquist, Cnel. Suárez, Cnel. Pringles, Carhué y Bernasconi (La Pampa). **LA PLATA:** Gorsch, Punta Indio, Samborombón, Chascomús, San M. del Monte y Las Flores.

Esta nómina se irá ampliando paulatinamente hasta cubrir la totalidad del país.

De esta forma, el Servicio de Previsión para socios entiende cumplimentar satisfactoriamente la creciente demanda en la utilización de sus seguros. ♦

HOMENAJE AL GRAL. MOSCONI



Al cumplirse el 40º aniversario del convenio de colaboración entre YPF y el ACA, directivos y funcionarios de esta Entidad rindieron homenaje al Gral. Mosconi en el cementerio de la Recoleta. Asistieron representantes de la empresa estatal, encabezados por el interventor, general de brigada (RE) Juan Carlos Reyes.

Con motivo de la celebración del 40º aniversario de la firma del primer convenio de colaboración entre el Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que posibilitó posteriormente la venta exclusiva de todos los productos de la empresa estatal, tuvo lugar en el cementerio de la Recoleta, ante la bóveda que guarda los restos del general Enrique Mosconi, un homenaje a su memoria por parte del Automóvil Club Argentino. En la oportunidad, el presidente de la Entidad, acompañado por los integrantes de la Comisión Directiva y altos funcionarios del Club, descubrió una placa y depositó una ofrenda floral. Con tal motivo el doctor Carman pronunció un breve discurso durante el cual exaltó la figura del general Mosconi.

Seis años después que el general Mosconi dejara esa repartición, el 28 de julio de 1936, el ingeniero Ricardo J. Silveyra, que presidió el directorio de YPF entre los años 1932 y 1943, suscribió juntamente con el general Camilo Idoate, el convenio entre ambas instituciones, verdadero pilar de una tarea común que, con el tiempo, se convertiría en uno de los mayores factores de progreso automovilístico y turístico. Este convenio fue renovado y actualizado y al cumplirse los primeros 35 años de vigencia en julio de 1971, el general de brigada Omar C. Actis y el titular del ACA firmaron la prórroga del convenio hasta el año 2000. ♦

EL PROXIMO PROCESO ELECTORAL

Damos a continuación una serie de informaciones referidas a las elecciones a realizarse en el mes de abril de 1977, para la renovación parcial de autoridades del Automóvil Club Argentino.

ESTATUTO Y REGLAMENTO

Por resolución de la Inspección General de Personas Jurídicas Nº 2422, de fecha 28 de junio de 1976, fue aprobada la reforma del Estatuto Social y el Reglamento Electoral del Automóvil Club Argentino. En próximas ediciones de AUTOCLUB se publicarán los textos completos de ambos documentos.

INSCRIPCION DE AGRUPACIONES

A continuación se transcribe el Art. 2º del Reglamento Electoral:

Toda Agrupación de socios que se constituya con el fin de participar en las elecciones deberá solicitar a la Comisión Directiva del ACA su inscripción en el Registro Electoral que se llevará a tal efecto.

La solicitud deberá:

a) Estar firmada por un número de socios con derecho a votar igual o superior al 3 % (tres por ciento) del total de socios con derecho a votar al 30 de junio anterior al de la fecha de presentación, no pudiendo estos socios figurar como patrocinantes de otra Agrupación, debiendo indicarse en planillas, llenadas a máquina, cuyo modelo tendrá el ACA.

b) Indicar el nombre, apellido, categoría, número de socio y domicilio del firmante.

c) Indicar la denominación que adoptará la Agrupación y el distintivo que facultativamente podrá utilizar. No pudiendo éstos dar lugar a confusión con otros.

d) Acompañar las normas que la regirán, las que deberán estar encuadradas dentro de los fines institucionales.

e) Indicar nómina de los socios que integran sus cuerpos directivos y sus cargos.

f) Indicar domicilio legal de la Agrupación en la Capital Federal, nombre y apellido de su representante y forma de representación; el domicilio legal de éste será el de su Agrupación.

Con dicha presentación se labrará un Acta en el Registro Electoral, que será suscripta por el Presidente y el Secretario de la Junta Electoral del ACA y el representante de la Agrupación que formula la solicitud.

A los efectos de lo requerido por el inciso a) del artículo precedentemente transcripto, se informa que al 30 de junio de 1976 el número de socios con derecho a voto era de 474.500.

Asimismo, el Art. 5º del Reglamento Electoral dispone:

Las nuevas Agrupaciones de socios que se constituyan con el fin de participar en los comicios deberán solicitar su inscripción en el Registro Electoral con 200 (doscientos) días de anticipación al mes que se realizará el Comicio Ordinario. La Comisión Directiva hará saber mediante publicaciones lo dispuesto en este artículo.

En consecuencia, las Agrupaciones a que se refiere el Art. 5º podrán solicitar su inscripción hasta el 13 de setiembre de 1976, inclusive.

JUNTA ELECTORAL

De acuerdo con la información que ofrecemos en otro lugar de esta edición, la Asamblea de Delegados procedió a designar la Junta Electoral que actuará en los comicios de abril del año próximo, nombrando, asimismo, al presidente y vicepresidente de dicho cuerpo. Posteriormente, en su primera reunión, la nueva Junta designó a su secretario y prosecretario, con lo que quedó constituida de la siguiente forma: Presidente, doctor Jorge I. Garzón Maceda; Vicepresidente, escribano Adolfo Scarano; Secretario, doctor Edgardo Johanneton; Prosecretario, doctor Rodolfo Del

Valle; Miembros Titulares, señores Gulbrand Staksrud y Alejandro B. Aráoz y doctores Ernesto Neil Black y José Victor Martínez; Miembros Suplentes, señor Raúl Rodolfo Mariani Dolan y doctores Omar Horacio Bartolomé y José Manuel Vilanova.

ACTUALIZACION DE DOMICILIO

A los efectos de una correcta inscripción en los correspondientes padrones electorales, se recuerda a los señores asociados que deben actualizar sus domicilios hasta el 30 de setiembre, inclusive. Esa gestión podrán realizarla en las dependencias del Automóvil Club Argentino de todo el país y en su Sede Central. ♦

UNA FORMA DE PAGO MAS AGIL CON EL NUEVO CERTIFICADO DE POLIZA Nº2



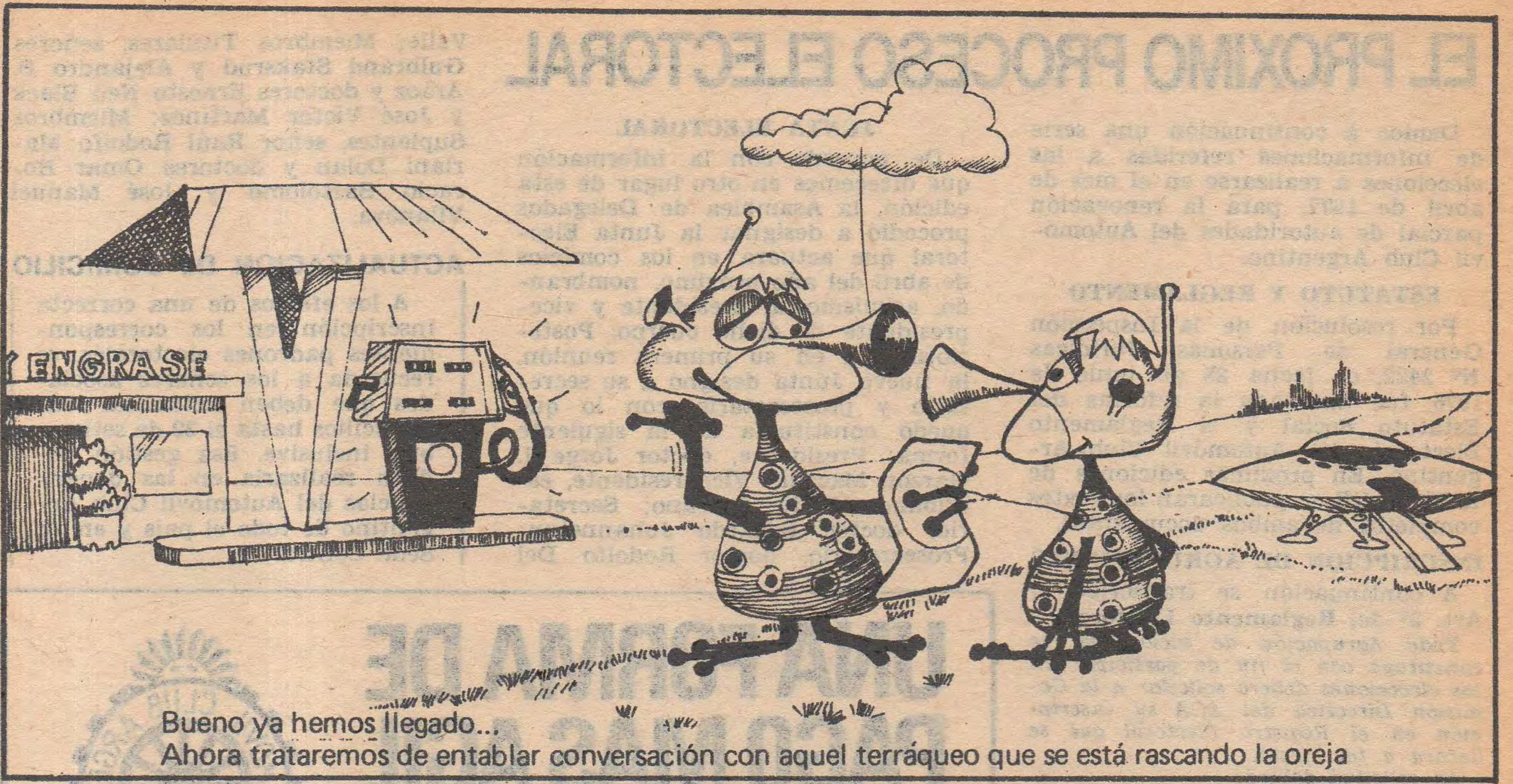
- La póliza que próximamente comenzaremos a remitir a los asegurados dispone de talones de pago: mediante su presentación podrá abonarse las cuotas bimestrales en el Banco Nación.
- Los talones incorporados corresponden a los bimestres 2do. a 6to. (o 2do. a 4to. para el plan de 4 cuotas), ya que en la renovación continuaremos remitiendo el aviso.
- Será un eficaz recordatorio de pago, pues brinda toda la información necesaria sobre las fechas de vencimiento.

POLIZA Nº2	
6	6
5	5
4	4
3	3
2	2

ventajas ?

- * **AMPLITUD DE HORARIO PARA PAGAR DIRECTAMENTE EN EL BANCO NACION: 8,30 a 10,30 y 12,00 a 16,00 hs.**
- * **MAYOR RAPIDEZ EN LA IMPUTACION DE SUS PAGOS.**
- * **TODOS LOS PAGOS REGISTRADOS EN UN DOCUMENTO UNICO.**
- * **TRAMITES POR SINIESTROS MAS SIMPLES, MEDIANTE SU PRESENTACION.**

SEÑOR ASEGURADO: Los envíos de pólizas se concretarán a la brevedad, para que usted pueda incorporarse al nuevo sistema de pago. Adjunto al certificado le haremos llegar las instrucciones para la correcta utilización del mismo.



AUTOHUMOR

por MARIO DI GENARO



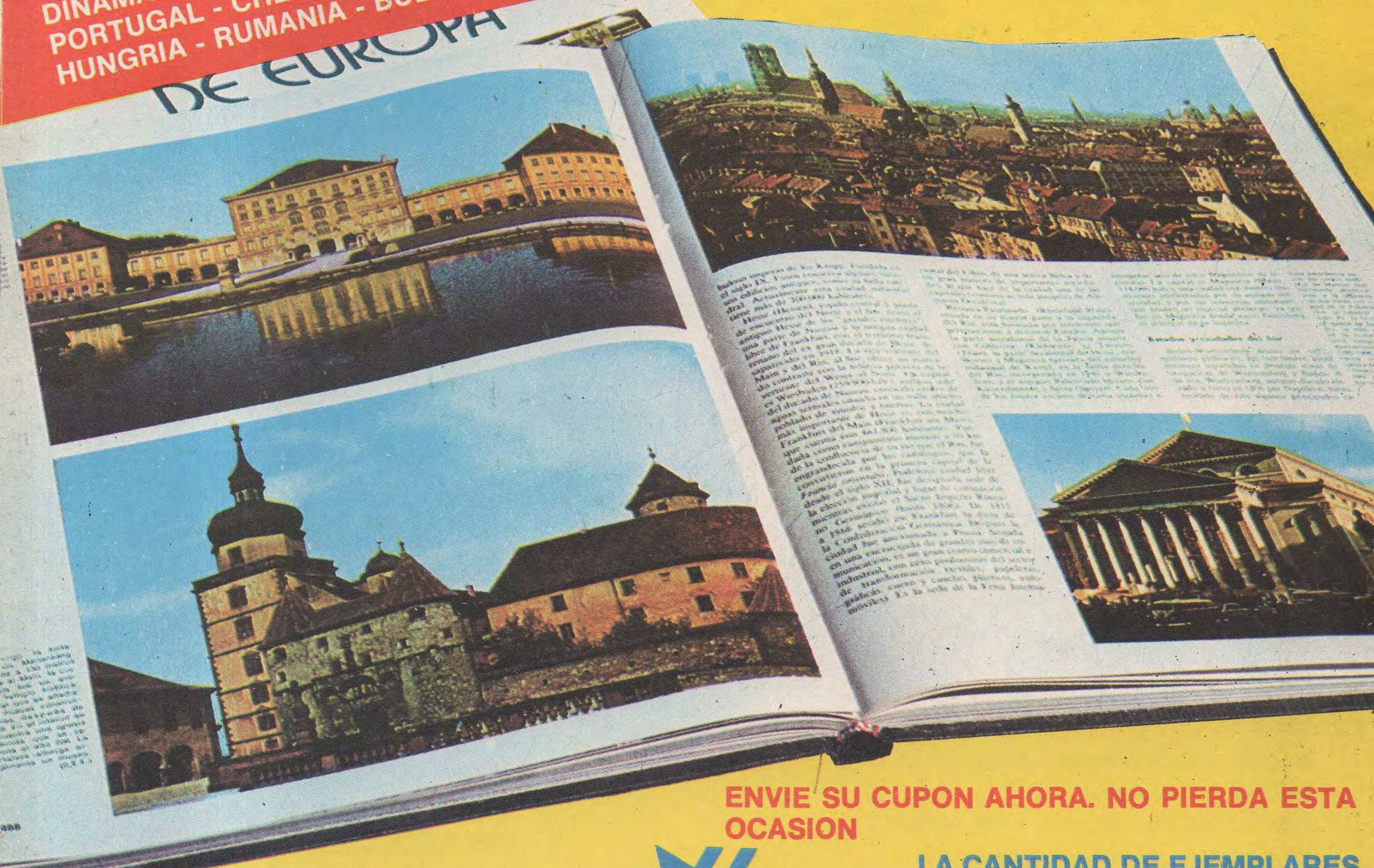
LAS MARAVILLAS DE EUROPA

ESPAÑA - ITALIA - FRANCIA - INGLATERRA
 ALEMANIA - SUIZA - UNION SOVIETICA -
 BELGICA - HOLANDA - VATICANO - AUSTRIA
 DINAMARCA - NORUEGA - SUECIA - FINLANDIA
 PORTUGAL - CHECOSLOVAQUIA - POLONIA
 HUNGRIA - RUMANIA - BULGARIA - ALBANIA

YUGOSLAVIA - GRECIA - ESCOCIA - IRLANDA
 ISLANDIA - LIECHTENSTEIN - ANDORRA
 MONACO - SAN MARINO - CHIPRE -
 LUXEMBURGO - MALTA

UN VIAJE FASCINANTE POR 34 PAISES

con la ayuda de
 * textos apasionantes
 * fotografías inéditas
 * mapas claros y precisos



ENVIE SU CUPON AHORA. NO PIERDA ESTA OCASION



LA CANTIDAD DE EJEMPLARES ES LIMITADA

**NO ENVIE DINERO AHORA
 Recién pagará al recibir los libros**

EXCLUSIVIDAD Y GARANTIA

Anesa, editora de esta obra para los países latinoamericanos, ahorra intermediarios y llega directamente al público a mucho menos de la mitad de su valor real. Cuando usted la tenga en sus manos comprobará el alto nivel de calidad cultural y gráfico de una edición realizada en colaboración con Rizzoli Mailing S.p.A. de Milán, Italia.

RECIBA LA OBRA EN SU CASA DIAS DESPUES
 Vea al dorso más detalles sobre esta oferta

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

Deseo recibir en mi casa LAS MARAVILLAS DE EUROPA

AL CONTADO

Al recibir los 4 tomos pagaré \$ 9.535.-

EN 4 CUOTAS MENSUALES.

Al recibir cada tomo pagaré por correo \$ 2.815.-
 (Total 4 cuotas mensuales)

Nombre y apellido

Domicilio

Localidad

Teléfono

Provincia

Firma

El precio tiene vigencia por 45 días

AC - Ago/76

Directamente
del editor
al público

ENTREGADA EN SU CASA Y A UN
PRECIO EXCEPCIONAL EN CUOTAS!
LA MAS COMPLETA GEOGRAFIA
ILUSTRADA

LAS MARAVILLAS DE EUROPA

**OFERTA
EXCEPCIONAL**
sólo 4 cuotas
mensuales de \$ 2.815.
cada una

**TOTALMENTE
EN COLORES**
Impreso por
RIZZOLI EDITORE
(Milán, Italia)

- * 4 tomos encuadernados en tela
- * más de 700 páginas
- * más de 700 ilustraciones a todo color
- * 80 ilustraciones de gran formato
- * 240 mapas y 8 mapas gigantes
- * 10 mapas especiales y 50 dibujos color

Una obra fuera de serie fruto de muchos años de trabajo de varios equipos científicos y editoriales. Un panorama completo y actualizado de Europa tratado por regiones y países en sus más diversos aspectos: físicos, históricos, sociales, económicos, demográficos, culturales, etc.

El trabajo paciente de cartógrafos, fotógrafos, redactores y artistas gráficos, permite presentar esta obra en un adecuado y armonioso marco de belleza visual y literaria.

**NO NECESITA SOBRE NI ESTAMPILLAS:
SOLO DEBE LLENAR ESTE CUPON
Y DEPOSITARLO EN CUALQUIER BUZON
POSTAL.**



**UTIL COMO TEXTO DE ESTUDIO
COMO GUIA DE FASCINANTES VIAJES
COMO VALIOSA INFORMACION Y
ENTRETENIMIENTO**

**RESPUESTAS POSTALES
PAGADAS**

El Franqueo
será pagado
por el
destinatario

ANESA

División Libros Especiales

Apartado Especial Nº 112
BUENOS AIRES

**ANESA América Norildis Editores S.A.I.C.F.I. y A.
Reconquista 1011 - Cap. Fed.**