

autoclub

Ejemplar sin cargo.
Exclusivo para socios del
Automóvil Club Argentino.
Prohibida su venta. AñoXXXIV.
Nº 147 - Junio 1995.



RUTA 40

EL LLAMADO DE LA PATAGONIA

TRANSITO

TODOS POR HACER

TURISMO

PROPUESTAS BIEN VARIADAS

AUTOS

GUIA PARA COMPRADORES

PESCA

PARAISO DEL PEJERREY

BANDERAS

LOS COLORES DEL MUNDO

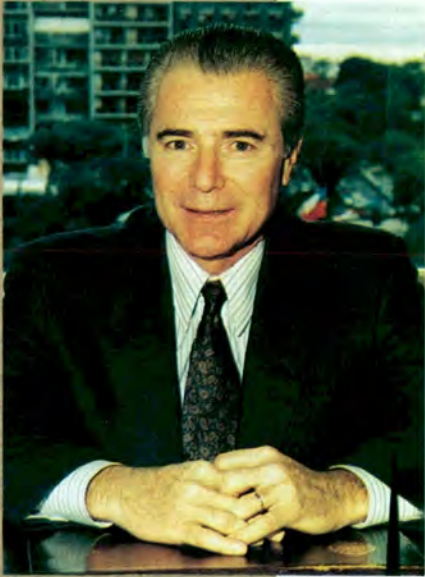


Lugar: la modernizada área de servicios del Automóvil Club.
Automóvil: Peugeot 405.

ENCONTRATE EN LA OSCURIDAD



BOCK. LA CERVEZA NEGRA DE QUILMES



COMISION DIRECTIVA

PRESIDENTE

Sr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1º

Dr. Carlos A. Vaquer

VICEPRESIDENTE 2º

Dr. Juan M. Sandberg Haedo

SECRETARIO

Sr. Eduardo E. Tarraubella

TESORERO

Dr. Anfbal R. Forchieri

PROSECRETARIO

Sr. Domingo Cutuli

PROTESORERO

Ing. Rafael V. Sierra

VOCALES TITULARES

Sr. Jaime Bernasconi

Sr. Elvio Colombo

Ing. Jaime E. Portnoy

Sr. Antonio F. Rando

Esc. Norberto T. V. Soler

Ing. Carlos García Remohí

Sr. Juan M. Storni

Dr. Mario G. Montani

Sr. Jorge E. Revello

Dr. Alfredo Ottonello

Sr. Roberto F. Marmolejo

Sr. Eugenio Palacios

VOCALES SUPLENTES

Sr. Rogelio Arias

Gral. Brig. (R) Artemio O. Barreiro

Dr. Juan Balestra

Cont. Ramón A. Boo

Tte. Cnel. (R) Francisco Zabalo

PARTICIPACION SOCIETARIA EN EL PROCESO ELECTORAL

Quienes hemos sido elegidos por mandato de los socios para ocupar los distintos puestos directivos, entendemos que el cargo es una función desinteresada y con el único propósito de servir a los intereses de esta prestigiosa y querida Institución.

Es por ello, que las normas estatutarias y reglamentarias, establecen el sistema eleccionario mediante la participación de Agrupaciones oficialmente reconocidas en el registro electoral.

A título simplemente informativo, a la fecha se hallan anotadas en dicho registro, las siguientes agrupaciones: "Lista Blanca", "Lista Azul", "Renovadora - Lista Celeste", y "Lista Amarilla - Amigos del Club", debiendo hacer constar que la constitución de nuevas agrupaciones de socios que tengan intención de participar en los comicios a realizarse en el mes de abril de 1997, deberán solicitar su inscripción en el citado Registro Electoral antes del 31 de marzo de 1996.

No tenemos intención alguna de perpetuarnos en dichos cargos y es por tal razón, que en mi carácter de Presidente del Automóvil Club Argentino, expreso mi más ferviente deseo de que los señores consocios participen activamente de los procesos electorales, integrando las pertinentes agrupaciones que permitan proceder a la formación y renovación de dirigentes aptos para la conducción de una Entidad, que, como el Automóvil Club Argentino, debe ser orgullo de todos nuestros compatriotas.

CAMPAÑA DE ADHESION DE NUEVOS SOCIOS

La campaña de adhesión de socios -sin pago de cuota de ingreso-, que estuvo abierta para los automovilistas durante esta temporada, arrojó una cifra aproximada de 30.000 socios nuevos.

Es difícil señalar que en nuestro país y probablemente en toda Latinoamérica, una asociación, cualquiera sea su naturaleza jurídica o sus actividades, reúna una incorporación societaria de tamaño importancia. Esto es, a nuestro criterio, el resultado del juicio o la opinión legítimamente computable de los automovilistas del país, que hacen con su adhesión a la Institución el signo de quien los reúne para amparar sus intereses y para satisfacer sus necesidades. Podemos afirmar, sin incurrir en exceso alguno de optimismo valorativo, que la cifra constituye una expresión cierta e irrefutable de la confianza y el apoyo, a la obra que está cumpliendo el Automóvil Club Argentino, al criterio que orienta su conducción y su acción positiva.

César C. Carman
Presidente



**LLEGO EL MOMENTO DE QUE SU ROPA CONOZCA
AL AMOR DE SU VIDA.**



Lavarropas
de carga superior



Lavarropas
de carga frontal



Lavasecarropas

Candy

Candy presenta su extensa línea de Lavarropas de carga frontal y superior, Lavasecarropas y Lavavajillas. Todas sus prendas pueden estar ahora al cuidado de Candy, incluso las más delicadas.

Después de todo, Candy.
Nº 1 en Italia, líder en Europa, ahora en Argentina.

Productos garantizados por


new san

Sumario

autoclub

AÑO XXXIV
Nº147
JUNIO 1995

Sumario

- 3** Editorial
- 6** ACA Noticias
- 7** Todos los servicios
- 11** Datos y fotos
- 12** Ley de Tránsito: Todo por hacer
- 14** Cultura: Las banderas del mundo
- 18** Datos y fotos
- 20** Ruta 40 Sur: El llamado de la Patagonia
- 26** ACA Noticias
- 28** Ese oscuro objeto del deseo: 405
- 30** Técnica: El arrollador avance de la inyección
- 32** Salud: Trauma, una enfermedad social
- 36** Nutrición: Un bacilo a favor
- 39** Mujer al volante: Con pies y manos
- 40** ACA Noticias
- 44** Itinerario Histórico: La Troya argentina
- 48** Paraíso de la pesca del pejerrey
- 50** Datos y fotos
- 52** Pruebas de autos: Guía para compradores
- 56** ACA Noticias
- 57** Arquetipos: Domingo Marimón, un grande
- 58** Cocina: Irresistible tentación...
- 59** Entretenimientos
- 60** Turismo Internacional: Sorpresas de la isla de Cerdeña
- 64** Celebración del 90º Aniversario del Club
- 66** Humor - Staff

14



Un país, una bandera. Cada una con su significado, cada una con una historia que es la de su país. Sobre todo, un símbolo de la propia independencia.



44

Para conocer más y mejor el país: Federico B. Kirbus rastrea en Tilcara (Jujuy), los ancestros de una civilización tan antigua como la occidental.

20



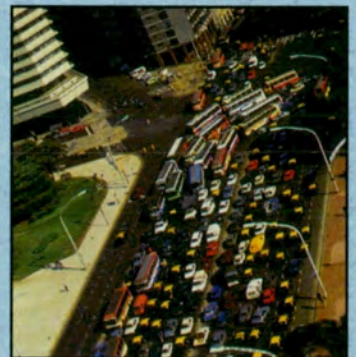
La fascinación de la Ruta 40, esta vez hacia el Sur. Germán Sopena completa un recorrido imperdible.

32



Una enfermedad social, el trauma, es el tema en la oportunidad para nuestro acostumbrado espacio dedicado a la salud.

12



El Consejo Federal de Seguridad Vial está trabajando bien y rápido con la nueva Ley de Tránsito. Lo más importante: no bajar los brazos.

NUEVO CONVENIO ACA-YPF

Luego de la firma del convenio, se estrechan en un abrazo el presidente de YPF S.A., Ing. José A. Estenssoro y el titular del ACA, Sr. César C. Carman. El documento firmado es un acto de fe y confianza en el progreso de la Nación Argentina y en la consolidación y el desarrollo de la República. Para ello es necesario adecuarse a las formas más modernas de operación que exige el mercado, dotando a la inmediata y futura gestión de mayor eficacia y agilidad comercial.

La capacidad empresarial del ACA se encuentra dispuesta a participar



del esfuerzo de YPF S.A., porque esta empresa petrolera es la que mejor interpreta y atiende a las distintas regiones del país, ampliando aún más la imagen de am-

bas, pues dotarán a las unidades serviciales de una modernización tecnológica que permitirá eficiencia y mejor servicio para los socios y la comunidad.

SEGURIDAD VIAL

En la foto, el jefe de la Policía Federal, comisario general Adrián Pelacchi, el intendente metropolitano Jorge Domínguez y el presidente del ACA César C. Carman. Este último hace uso de la palabra durante la conferencia de prensa realizada en la Municipalidad de Buenos Aires, luego de la reunión en la que se ofreció a la comuna toda la experiencia de la entidad en materia de tránsito; sobre los distintos sistemas de prevención de accidentes y educación vial para lograr un mayor ordenamiento vehicular, y desarrollar una campaña de difusión y de educación, tanto para el automovilista como para el peatón. Al mismo tiempo expresó el presidente del ACA, que en uso de sus facultades procedió a la conformación de la Comisión Asesora Especial de Tránsito, en la que designó presidente al Dr. Carlos A. Vaquer y como secretario al Dr. Juan Balestra, siendo integrada aquella por distintos miembros de la institución.



CONVENIO CON LA FUNDACION FAVALORO

El vicepresidente 2º del ACA Dr. Juan M. Sandberg Haedo, el Dr. René Favaloro, el presidente del ACA, Sr. César C. Carman y el ex presidente de la Academia Nacional de Medicina, Dr. Enrique Viacava, durante la ceremonia de la firma del convenio entre la Entidad y el Instituto de Cardiología y Cirugía Cardiovascular de la Fundación Favaloro. Por el mismo, los socios del Club recibirán la atención médico asistencial completa de su especialidad; también en estudios ambulatorios especializados; internación de alta complejidad a precios diferenciados, y de acuerdo a los términos establecidos en nuestro plan de Cobertura de Salud.



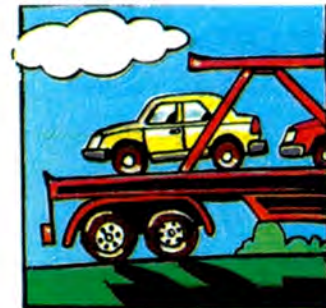


AUXILIO MECANICO

En el transcurso del año anterior hemos pasado el millón de servicios, es decir, se ha brindado un servicio de Auxilio Mecánico cada treinta segundos. Este servicio es el más importante para el ACA. Está permanentemente actualizado con la incorporación de nuevas unidades -ver nota por separado-, lo cual permite mantener la prestación con los elementos de mejor tecnología y los más novedosos.

Es también el único servicio de auxilio que lo atiende los 365 días del año en todo el país, desde La Quiaca hasta Ushuaia o desde Calingasta a Bernardo de Irigoyen.

En el conurbano y el interior del país son varias las dependencias que cambiaron los números telefónicos: recorte el listado que aparece en la página correspondiente. Recordamos que la central telefónica ubicada en la Sede Central está equipada con un moderno sistema que facilita el acceso de todas las llamadas a los números 803-3333 y 804-4444 por medio de preatendedores.



SERVICIO DE BATEAS

La contratación de esta prestación le permite llegar a usted y su familia al lugar elegido "descansados y tranquilos", el Servicio de Traslado Múltiple de Automotores le permite en-

TODOS LOS SERVICIOS TODOS

contrarse en su destino con su automóvil y en las condiciones óptimas como fuera despachado.

Usted elige la manera de viajar y nosotros nos encargamos de que su vehículo los espere, listo para recorrer y gozar de su descanso.

El sistema también es una alternativa válida en el caso de que su coche sufra algún desperfecto insalvable durante el viaje. Por eso decimos, que nadie le da más servicios a usted, a su familia y... a su auto.



CREDENCIAL FAMILIAR

Actualmente se puede apreciar una realidad que surge de las necesidades o comodidades que experimenta la familia, particularmente en el manejo del auto por el cónyuge o por la compra de un segundo vehículo. Es allí donde está la posibilidad de que el grupo familiar pueda acceder a los

mismos servicios y beneficios que el socio, dado que la asociación a la Entidad es personal e intransferible, como en cualquier institución civil. El titular puede solicitar la "Credencial Familiar" para su cónyuge o hijos hasta los 21 años, y cada uno de ellos abonará el 50% del monto de la cuota del asociado, por semestre adelantado si el pago es en efectivo o en forma mensual si se realiza por Débito Automático. Puede solicitarlo en cualquier dependencia de todo el país.



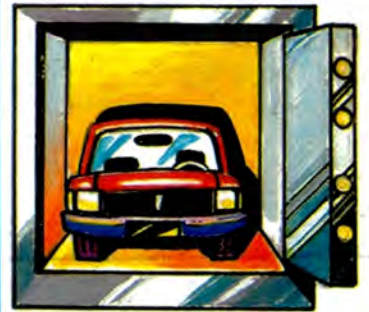
ACAMATICA

Un banco de datos exclusivo para los socios del ACA de todo el país, cuya consulta se puede realizar sin ningún cargo adicional, ya que utilizando la "clave" que figura en el cupón de pago de su cuota social, el asociado puede acce-

der al computador central de la Institución en el horario de 6 a 24 horas, llamando a los teléfonos (01) 804-9494/9559/9575/9585. Desde el interior también podrá acceder utilizando la red ARPAC e ingresando el código 21 416-0426, que le posibilita una comunicación de larga distancia abonando tarifa de llamada local, independientemente del punto geográfico desde el cual se está comunicando.

El menú de "Acamática" abarca mucha información de interés general, un correo electrónico e información de los servicios del ACA como: el boletín vial y meteorológico, reserva de hoteles o excursiones, costos de seguros del automotor, precios de baterías, etc.

Para cualquier consulta por el uso del sistema comuníquese con los números (01) 801-0197/1109 ó (01) 802-3074/9522.



SEGUROS

Conscientes de la importancia que los socios le asignan a encontrar en "su Club" una adecuada protección para su patrimonio y los riesgos que de ello pueden derivar, permanentemente estamos trabajando para mejorar nuestra oferta en materia de seguros.

En tal sentido, recientemente hemos incorporado en el ramo "AUTOMOTORES" nuevas coberturas "contra todo riesgo", con distintas opciones de franquicia a elección del asegurado, las que le posibilitan mejorar significativamente los riesgos cubiertos a costos muy convenientes.

Por supuesto, las mismas cuentan con la totalidad de los beneficios y prestaciones que

nos caracterizan y han convertido en referentes del mercado:

- Pago de indemnizaciones por daños parciales en el día.
- Puesta a disposición de un vehículo en forma gratuita por siniestros con cobertura.
- Eficiente y ágil diligenciamiento de "reclamos de terceros".
- No aplicación de franquicias por robo/hurto o incendio.
- Extensión automática de coberturas a países limítrofes.
- Ambulancias de emergencia por accidentes en la vía pública.

- Traslado aéreo sanitario de alta complejidad en siniestros que involucren al vehículo asegurado.

Infórmese sobre la excelente relación costo/beneficio de estos nuevos productos, acercándose o llamando telefónicamente a cualquiera de las oficinas habilitadas en todo el país, donde encontrará también el mejor asesoramiento sobre el resto de la gama de seguros* que ofrecemos: **VIDA COLECTIVO, INCENDIO Y CONTENIDO DE VIVIENDAS, EMBARCACIONES DE PLACER Y ACCIDENTES PERSONALES.**

* Contratados con Caja de Seguros S.A.



TALLERES

El parque automotor se está modernizando ante la oferta y la demanda, que está respondida con producción nacional y asistida por el auge importador y con tecnología más sofisticada. Por tal motivo, el ACA ha realizado un listado de "Talleres Seleccionados", a donde el asociado puede concurrir y encontrar los repuestos y la tecnología afín a su automóvil, con el gratifi-

cante adicional de un descuento por ser miembro de esta institución. Algunos de ellos lo atienden sábados y domingos. Solicite la nómina en nuestras dependencias.



TURISMO

El desarrollo del "Turismo" para el ACA tiene cuatro aspectos: la hotelería, el campamentismo y la recreación, las excursiones del "Autoturismo" o "Acatur" y la documentación internacional. En lo que hace a hotelería contamos con una importante red de hoteles propios o vinculados de primer nivel nacional o internacional, para que el socio y su familia reciban una atención optimizada, lo que en gran parte se consigue con el mantenimiento de nuestros edificios y la renovación del equipamiento, como se ha venido realizando en los últimos años. De igual manera ocurre con los campamentos que ven ampliadas sus comodidades y los servicios de recreación que prestan.

La idea, es una agencia de viajes exclusiva para el socio que le permite recorrer cualquier destino internacional: Europa con su cultura, Asia y su exotismo, el sol y el ritmo de las playas del Caribe o de Brasil. Primordialmente, lo acompañamos por todo nuestro territorio como las Cataratas, la Península de Valdés, San Carlos de Bariloche, Villa Carlos Paz, Merlo, para nombrar algunos de los puntos a los que arriban nuestras excursiones.

El "Autoturismo" es un tour en que el auto propio reemplaza al ómnibus, sin horarios estrictos, con la seguridad que el ACA le brinda en las rutas. Un turismo diferente para gozar los viajes de descanso en total libertad.

El "Crédito Turístico" puede hacer posible, con un simple y rápido trámite, la realización del autoturismo, las excursiones nacionales e internacionales y pagarlas después en cuotas.

Otros servicios que se prestan son: reserva de pasajes y bodas al Uruguay, alquiler de automóviles, asesoramiento para traslados de vehículos, documentación internacional, tarjeta de asistencia al viajero, etc. Para mayor información puede llamar a los teléfonos (01) 802-0522/1845.



DEBITO AUTOMATICO

Una comodidad que se le ofrece para su tranquilidad, ya que tener las cuotas del seguro automotor pagas a su vencimiento lo mantiene alejado de cualquier tipo de sorpresas, es un sencillo trámite que le posibilita adherirse al sistema de "Débito Automático" en tarjetas como MasterCard, Visa, etc.

La cuota social le otorga el derecho a utilizar los servicios sin demora y sin tener que desembolsar sumas de dinero imprevisiblemente, de allí la importancia de mantener actualizadas las mismas. Dentro de las diversas formas de pago que la entidad le ofrece, se encuentra el "Débito Automático" en cuentas bancarias o en tarjetas de crédito, con el cargo en forma mensual, bimestral, semestral o anual. Solicitándolo directamente en la entidad bancaria o en cualquier dependencia del ACA para las tarjetas, posteriormente se le remitirá el cupón anual.

Este sistema está siendo adoptado universalmente por entidades similares, ya que significa confianza y comodidad para sus socios. Consulte, llamando al conmutador

central: (01) 802-6061 inter-nos 215 ó 415.



AUXILIO NAUTICO

Así en el agua como en la tierra, está el ACA a su servicio. En el momento que usted deja el volante para pasar a tomar el timón de una embarcación y recorrer el Delta Argentino, también se le sigue brindando asistencia y seguridad. El Auxilio Náutico que se ofrece a nuestros socios es totalmente gratuito en la Primera Zona del Delta; cuando se produce una emergencia en la 2ª o 3ª Sección, se le cobra únicamente desde la salida y el regreso del límite de la 1ª Sección, de acuerdo a la eslora de la embarcación (hasta 7 m o hasta 17 m), y por hora y fracción de 15 minutos.

Este servicio puede ser solicitado todos los días de la semana de 9 a 19 horas excepto los martes, por medio de la frecuencia VHF Marina, Canal 16, Auxilio ACA - Astilleros FT o a los teléfonos 745-0901 ó 477-0349. Verá que "su Club" lo acompañará para que arribe a buen puerto y con seguridad.



ESCUELA DE CONDUCCION

La Seguridad Vial tiene como protagonistas a pe-

tones, pasajeros y conductores, y es una preocupación permanente del ACA el enseñar la conducción correcta de un automóvil, se puede aprender sencillamente, pero hacerlo con todos los conocimientos y seguridad que necesita para llevarla a cabo, requiere una preparación integral del conductor. Por ello, si algún miembro de su familia le pide que le enseñe a conducir, sugiérole que mejor concorra a nuestra "Escuela de Conducción", cuyos cursos incluyen: un examen sicotécnico, cuatro clases prácticas en simulador de manejo computado de 45 minutos cada una, ocho clases prácticas en pista de manejo. Además lecciones de Educación Vial y de Mantenimiento del Automotor, con seis clases para cada materia, de 50 minutos de duración cada una.

Los cursos se dictan para socios (a tarifa diferencial) y no socios. La escuela está ubicada en Av. Casares 3997, en el parque 3 de Febrero de Buenos Aires y su teléfono es (01) 801-0488.



COBERTURA DE SALUD

El socio y su familia podrá acceder a los servicios que prestan clínicas, hospitales y sanatorios que figuran en el folleto de "Cobertura de Salud", el que podrá ser solicitado en cualquier dependencia de "su Club".

Con sólo exhibir el carné con las cuotas sociales al día, el titular y su grupo familiar (cónyuge e hijos solteros menores de 21 años) cuentan con una amplia cobertura médico-asistencial, que incluyen los servicios de atención am-

bulatoria en: clínica médica, pediatría, oftalmología, análisis de laboratorio, radiología, tomografía, cirugía, etc., abonando por cualquiera de ellos aranceles sensiblemente inferiores a los de plaza.

La salud suya y la de su familia está protegida por usted y acompañado por el ACA. Puede informarse llamando al teléfono (01) 801-5675 o por fax al (01) 801-3972.



OCA-POSTAL

El hecho de despachar una carta o una encomienda es para el asociado del ACA, otro servicio que le brinda "su Club". El servicio "ACA-OCA Postal" le asegura que lo que usted envíe llegará a destino a través de la más completa red de distribución que OCA tiene en todo el país. Nuestros socios tienen el beneficio adicional de una tarifa diferenciada, tanto por el despacho de correspondencia como de encomiendas.



FAX

Entre la variada cantidad de servicios que "su Club" le pone a disposición, se encuentra la posibilidad de emitir y recibir mensajes vía fax, desde

El auxilio mecánico del A.C.A. está donde el socio lo necesita

EN TODO EL PAIS

CAPITAL FEDERAL

• SEDE CENTRAL	01	803-3333
		804-4444
• BARRACAS	01	414-7337
• BELGRANO	01	414-7373
• CABALLITO	01	414-7272
• ONCE	01	414-7474
• PALERMO	01	771-5198
		773-7958/7892
• VELEZ SANSFIELD	01	301-6650
• VILLA DEVOTO	01	415-7080
• VILLA LUGANO	01	414-7575
• MOVICOM*		* 222
• MINIPHONE*		* 444

GRAN BUENOS AIRES

• ACCESO NORTE	01	414-7500
• AVELLANEDA	01	222-6197/6802
• ING. MASCHWITZ	0488	41039
	01	414-6666
• LUJAN	0323	24003
• MARTINEZ	01	414-7600
• MORON	01	628-1203
• OLIVOS	01	414-7447
• PILAR	01	414-7400
	0322	28870
• QUILMES	01	414-7557
• SAN JUSTO	01	415-7060
• SAN MIGUEL	01	414-7300
• TIGRE	01	749-3240
• TURDERA	01	414-5727

BUENOS AIRES

AYACUCHO	0296	2206
ARRIFICES	0478	4285
AZUL	0281	24426
• BAHIA BLANCA	091	550076/550077
		550313
BENITO JUAREZ	0292	2012
• S. C. BOLIVAR	0314	20268
• CARHUE	0936	2433
C. DE ARECO	0273	2200
CAÑUELAS	0226	22661
• CHASCOMUS	0241	22400
CHACABUCO	0352	27641
• CHIVILCOY	0346	23822
DOLOROS	0245	7360
GRAL. PIRAN	0265	91468
GORCHS	0	
IRENE	01	
• JUNIN	0362	33559/30309
• LA PLATA	021	49040/48150
LAS FLORES	0244	3171/2644
• LINCOLN	0355	22163
• MAR DEL PLATA	023	20031/32/33
• MERCEDES	0324	20525/20956
• MIRAMAR	0291	20682
NAPALEOFU		
• NECOCHEA	0262	23792/22106
9 DE JULIO	0317	30574
OLAVARRIA	0284	21242/24758
PERGAMINO	0477	31819
PIGÜE	0923	2331/3399
PINAMAR	0254	82744
• PUNTA ALTA	0932	21785
RIO TALA	0329	98179
SAN NICOLAS	0461	26450
SAMBOROMON	0241	25831

• S. C. DEL TUYU	0252	21079
• TANDIL	0293	22200/25463
TRENQUE LAUQUEN	0392	22188
• TRES ARROYOS	0983	27049/24349
• 25 DE MAYO	0345	2603
• VILLA GESELL	0255	62097

CATAMARCA

• CATAMARCA	0833	24513/30499
SAN MARTIN		
• TINOGASTA	0837	20179

CORDOBA

CANALS	0463	3048
• CORDOBA	051	235134
		214713/214636
JESUS MARIA	0525	20137
• LA FALDA	0548	23156/22674
• RIO CUARTO	0586	45216/45116
SAN FRANCISCO	0564	29392
• VILLA ALLENDE	0543	31603
• VILLA CARLOS PAZ	0541	23349
VILLA DE SOTO	0549	8320
VILLA DEL DIQUE	0546	97233
• VILLA MARIA	0535	33365
• V. G. BELGRANO		

CORRIENTES

• CORRIENTES	0783	24545/22844
CURUZU CUATIA	0774	2771
• P. DE LOS LIBRES	0772	24333/4

CHACO

• RESISTENCIA	0722	31184/34857
R. SAENZ PEÑA	0732	20471
TACO POZO	0877	21138

CHUBUT

• CRO. RIVADAVIA	0967	24036/31845
ESQUEL	0945	2382
GARAYALDE	0967	37801
PTO. PIRAMIDE	0965	95042
PTO. MADRYN	0965	51422
SARMIENTO	0967	93185
• TRELEW	0965	35771/35197
LOS ALTARES		

ENTRE RIOS

• C. DEL URUGUAY	0442	25807/22266
• CONCORDIA	045	213478/216544
• GUALEGUAYCHU	0446	26088
• LA PAZ	0437	22323
• PARANA	043	211522/217627
		211319

FORMOSA

CLORINDA		
FORMOSA	0717	34010

JUJUY

HUMAHUACA		Of. Pública
• LA QUIACA	0885	2274
• S. SDOR DE JUJUY	0882	23865/26568



LA PAMPA

• CALEU CALEU		
CNIA. 25 DE MAYO	099	94064
GRAL. PICO	0302	24198
GRAL. SAN MARTIN	0925	97368
LIHUE CALEL	0952	3101
• SANTA ROSA	0954	22435/34967

LA RIOJA

CHEPES	0821	20101/2
FAMATINA	0825	93032
GDOR. GORDILLO	0826	2483
• LA RIOJA	0822	25381
VILLA MAZAN		
VILLA UNION	0825	7200

MENDOZA

GRAL. ALVEAR	0625	22525
• MENDOZA	061	340023/202900/1
• SAN RAFAEL	0627	24286/87/88
VILLA LA PAZ	0626	21026
POTRERILLOS	23	ploperadora

MISIONES

B. DE IRIGOYEN	0741	20028
• EL DORADO	0751	22284
• OBERA	0755	21205/22232
• POSADAS	0752	36940/36955
PUERTO IGUAZU	0757	20165/21125

NEUQUEN

• CHOSMALAL	0948	21174
CAVIAHUE	0948	95024
• NEUQUEN	099	422325/424860
• PIEDRA DEL AGUILA	0942	93148
• S. M. DE LOS ANDES	0972	27332
• V. LA ANGOSTURA	0944	94168
• ZAPALA	0942	21226

RIO NEGRO

• CHOELE CHOEL	0946	2162
• CINCO SALTOS	099	80814/80707
• CIPOLLETTI	099	71829
• EL BOLSON	0944	92260
GRAL. ROCA	0941	25544/27445
LOS MENUCOS	0971	92044
S. ANTONIO OESTE		
• S. C. DE BARILOCHE	0944	23001/22611
• SIERRA GRANDE	0934	81222/82000
• VIEDMA	0920	22441/22438

SALTA

• CAFAYATE	0868	21285
R. DE LA FRONTERA	0876	81229
• SALTA	087	213586/310834
• TARTAGAL	0875	21939

SAN JUAN

CALINGASTA		
ENCON		
• JACHAL	0647	20023
• SAN JUAN	064	214245
		214205
• VALLE FERTIL	Oper.	124-125

SAN LUIS

• SAN LUIS	0652	23188
• V. MERCEDES	0657	23012

SANTA CRUZ

CALAFATE	0902	91004/91027
C. L. PIEDRABUENA	0962	7145
• RIO GALLEGOS	0966	20477/27010

SANTA FE

• CERES	0491	20151
FIRMAT	0465	23116
• RAFAELA	0492	23714/34734
• RECONQUISTA	0482	21315
• ROSARIO	041	401278/9
		487385/405939
• RUFINO	0382	29360
• SANTA FE	042	40011/40653
		/43999
TORTUGAS	0471	94114
• VENADO TUERTO	0462	23467/32525

SANTIAGO DEL ESTERO

• SGO. DEL ESTERO	085	212270
		/218899
VILLA OJO DE AGUA	0856	21023

TIERRA DEL FUEGO

USHUAIA	0901	21109/21121
RIO GRANDE	0964	30820/22

TUCUMAN

• S. M. DE TUCUMAN	081	310603/311049
		311522
VILLA ALBERDI	0865	71314

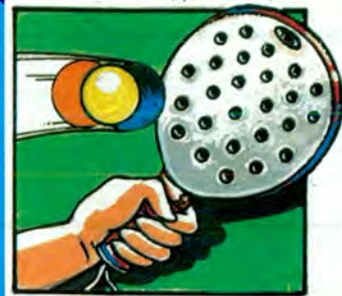
(*) indica zona gratuita

más de 70 dependencias propias distribuidas en todo el país. Se posibilita así establecer una comunicación a través del sistema DDN (Discado Directo Nacional). Para el socio, exclusivamente, la recepción hasta dos hojas es sin cargo; además, tiene servicio de aviso telefónico de recepción. Las consultas sobre los alcances de este servicio pueden realizarse de lunes a viernes a los teléfonos (01) 801-0197/1109 ó (01) 802-3074/9522. Este servicio se brinda por un convenio con Konex-Canon.

**VALES DE COMBUSTIBLES**

La adquisición de cheques de "Vales de Combustibles" permite la carga del carburante en todas las dependencias del ACA y sin los riesgos de transitar con dinero en efectivo.

Se puede adquirir en nuestra Sede Central o en aquellas filiales habilitadas para su venta, y con ello se asegura una parte de tranquilidad en sus viajes. Son al portador y pueden ser utilizados en todo el territorio nacional.

**RECREACION Y DEPORTES**

Crear las condiciones adecuadas para nuestros socios, con la finalidad de que aprovechen y disfruten su tiempo libre en familia, nos convoca a incorporar a nuestras propias instalaciones la infraestructura necesaria, o firmar convenios con otras instituciones para el uso de las facilidades recreativas con que cuentan.

Esto apunta a brindar todas las posibilidades para que nuestros asociados puedan disfrutar "su Club", como lo que es: un "Club de Servicios" en todo sentido.

Actualmente existen convenios con:

- Centro Recreativo H. Bouchard - A.R.A. - Vicente López (Bs. As.).
- Club Estudiantes de la Plata - City Bell (Bs. As.).
- Club Atlético del Valle - Necochea (Bs. As.).
- Club Cazadores de Tres Arroyos - Tres Arroyos (Bs. As.).
- Club Atlético Estudiantes - Olavarría (Bs. As.).
- Club Hispano Americano - Río Gallegos (Sta. Cruz).
- Complejo Deportivo El Cotillón - Maipú (Bs. As.).
- Club Atlético Argentino-Firmat (Sta. Fe).

Solicitud de Auxilio Mecánico en Ruta

SOCIO Nº NOMBRE Y APELLIDO MARCA COLOR PATENTE UBICACION POSIBLE DESPERFECTO

NOTA: Agradeceremos completar lo requerido para su mejor y más rápida atención. De solucionar el inconveniente, por favor, comuníqueme urgente para anular el pedido y poder brindar atención a otro socio. Gracias.

TELEFONOS

Se recuerda a los socios que los teléfonos para la zona de Capital Federal y Gran Buenos Aires para utilizar los servicios de Auxilio Mecánico son el 803-3333 u 804-4444. Se han modificado diversos números telefónicos como Avellaneda que pasa a ser: 222-6197/6802 o San Justo con el 415-7060, así también diversos lugares del interior por lo cual es muy importante recortar nuevamente el listado que aparece en "ACA - Servicios".

Atención: el número 804-4440 no pertenece al Automóvil Club Argentino.



SEGUROS PARA SOCIOS

PRODUCTOS A MEDIDA

La Caja de Ahorro y Seguro S.A. en una nota exclusiva para Autoclub comentó los alcances de las encuestas en las que participaron socios del ACA y que le permitirán desarrollar productos de acuerdo a nuestras necesidades. Los encuestados participaron en un sorteo por un viaje a Cancún para dos personas como primer premio y por 500 litros de combustible para cada uno de los cinco premios restantes.



La Caja de Ahorro y Seguro S.A., con el objetivo de identificar las necesidades de seguros de los socios del Automóvil Club Argentino, y proveerlos de productos a la medida de sus expectativas, realizó encuestas en estaciones de servicio del ACA en las zonas de Capital Federal, Gran Buenos Aires y Mar del Plata durante el verano pasado.

La información relevada tiene un valor fundamental a la hora de idear y desarrollar nuevos productos -de seguros de automotores, hogar y vida, entre otros- orientados a satisfacer las necesidades de los socios del ACA que valoran la seguridad financiera, la solidez y experiencias adquiridas por la Caja a través de su trayectoria.

Esta investigación es parte de las tareas encaradas para fortificar el acuerdo general de complementación operativa suscripto el pasado 19 de septiembre, por ambas instituciones. La Caja Nacional de Ahorro y Seguro comenzó a trabajar con el ACA en 1960. El espíritu de los primeros convenios está presente en este acuerdo recientemente firmado por la Caja de Seguros S.A., que rescata los valores compartidos con el propósi-

to de acentuar los esfuerzos y mejorar los servicios de los socios del ACA y clientes del sistema. Asegurándose a través del ACA los socios accederán a productos de bajo costo, respaldados por la seguridad y confianza de la compañía de seguros con mayor solidez patrimonial, y que cuenta con más de 4 millones de asegurados en todo el país. La Caja posee una amplia gama de productos que pondrá a disposición de los socios del ACA, como seguros de vida, combinado familiar, para embarcaciones de placer, contra incendio para viviendas particulares, además de su tradicional seguro del automotor. **El seguro automotor que ofrece la Caja para los socios del ACA, dispone para los mismos las más convenientes tarifas y planes del mercado, con cobertura y atención en todo el país, extensión gratuita a países limítrofes, liquidación inmediata de siniestros por daños parciales y préstamo sin cargo de un vehículo por siniestros con cobertura, entre otras innumerables razones.**

La Caja se enorgullece de superar ampliamente los 300 mil vehículos asegu-

rados y contar con más de 90 mil socios del ACA que han elegido estar respaldados con pólizas de la Caja de Seguros S.A. Nuestra intención es brindar a los socios la posibilidad de asegurar no solamente su vehículo sino también el resto de sus bienes, contando así con una amplia protección de su patrimonio. Todos los encuestados participaron en el sorteo realizado el día 26 de abril pasado. El primer premio consiste en un viaje a Cancún para dos personas (dos pasajes y una semana de estadía), y el cupón ganador pertenece a **Sara Kurek** (DNI 3.222.748). Los otros cinco ganadores serán premiados con vales por 500 litros de combustible para cada uno: **Fabio Podjorny** (DNI 17.140.517), **Jorge Blanquet** (LE 942.356), **Víctor Hugo Bignoli** (DNI 11.378.827), **Alberto Rangogni** (LE 4.960.179) y **Nelson Diego Granato** (DNI 17.538.171). La entrega de los premios se efectuará en una ceremonia a la que asistirán autoridades del ACA y de la Caja de Ahorro y Seguro S.A. Felicitaciones a los ganadores y nuestro agradecimiento a todos los participantes.

COBERTURA DE SALUD

El Dr. Raúl Matera (h.) y el Sr. César C. Carman, presidentes de la Fundación Matera y del Automóvil Club Argentino, respectivamente, en presencia del vicepresidente 2º del ACA, Dr. Juan

Manuel Sandberg Hae-do, suscribieron el acuerdo por el cual se incorpora el Instituto de Neumocirugía, sito en Beruti 2426, Cap. Fed., al plan de Cobertura de Salud del ACA.



TODO POR HACER

LEY DE TRANSITO

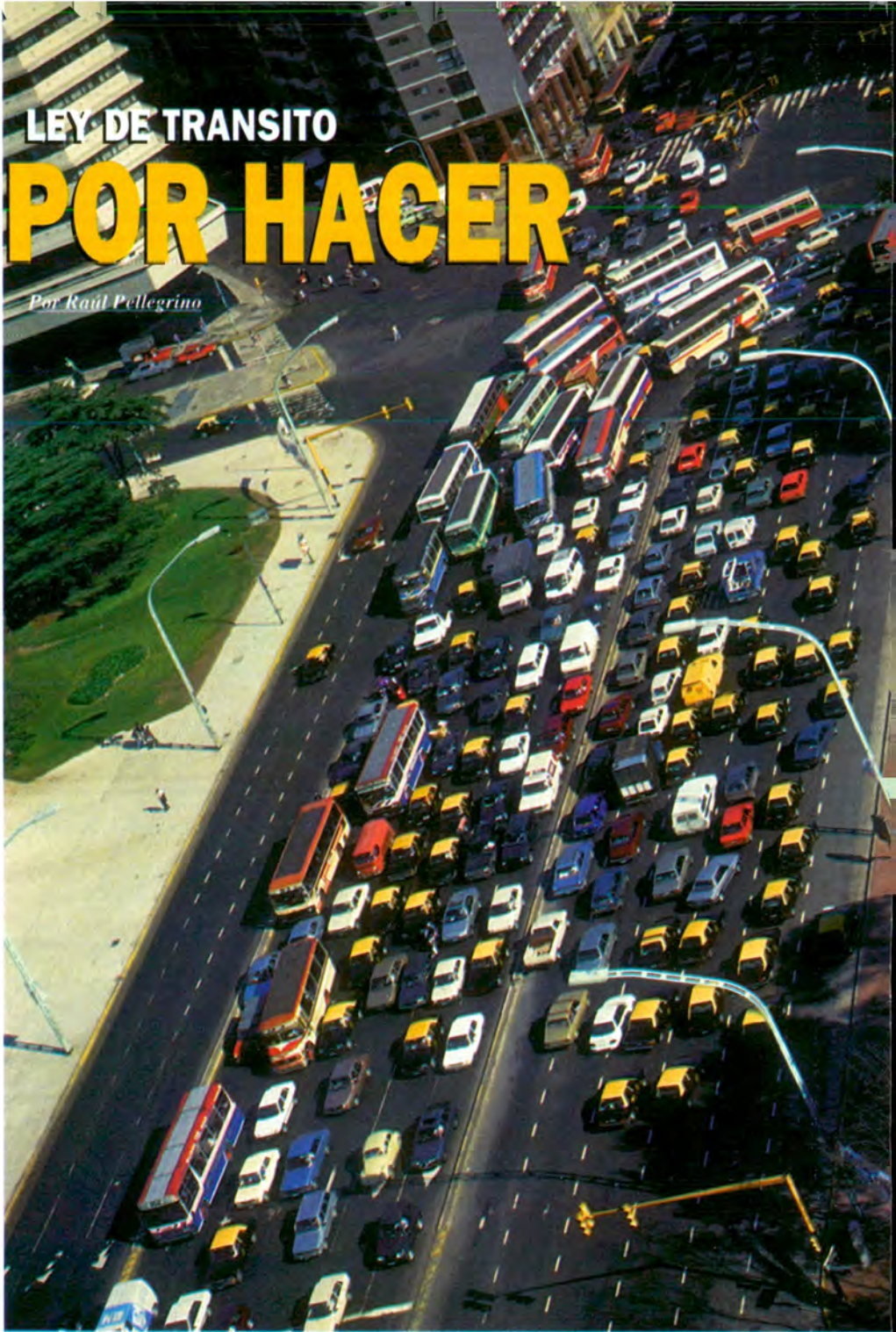
Por Raúl Pellegrino

El ordenamiento del tránsito en la Argentina llevará años de esfuerzos a desarrollarse en varios frentes. Mientras tanto, las estadísticas siguen su letal curva ascendente, lo que hace imperativo el comienzo de una lucha que no podrá tener desmayos.

Si algún mérito tiene "la fuerza de las circunstancias", es que en determinado momento obliga a tomar medidas, tanto en el orden personal como a nivel país.

Esto es lo que ha ocurrido en los últimos años cuando las estadísticas han ido informando con matemática crueldad, el ascenso en la constante proyectiva de los accidentes que involucra a personas y vehículos. La reacción saludable se ha producido y se está trabajando activamente en la recuperación del tiempo perdido aunque, ¡ay!, poco se puede hacer ya por las vidas sacrificadas.

En el recuadro correspondiente, puede observarse una estadística muy interesante, donde un examen no demasiado minucioso entrega pautas importantes, a saber: las cifras más altas corresponden a países con atrasos en la infraestructura caminera, parque automotor envejecido y escasa educación vial; siguen países con alta motorización,



A PRUEBA

Lepe es una región del sur de España a cuyos habitantes los españoles adjudican todos los cuentos que aquí se atribuyen a los gallegos. Y, según dicen, ellos los asumen con mucho humor y hasta con orgullo. Cuentan los lepeños que hace poco tiempo su alcalde volvió de unas vacaciones en Inglaterra, entusiasmado por el orden con que circu-

la el tránsito en las islas. Al regresar a Lepe reunió a sus ediles, les contó su experiencia y pidió se confeccionara una ordenanza: "A partir de mañana -dijo- todos los automóviles deberán, en Lepe, circular por la izquierda". Reflexionó un poco, pensó en las consecuencias de una equivocación, y añadió: "Pero será a prueba. Si todo sale bien, dentro de siete días los camiones también".

gran densidad de población pero con falencias en el control de los vehículos obsoletos y sin mucho rigor en el control del alcoholismo; finalmente, los países donde se ha venido trabajando en todos los terrenos: educación; control vehicular, normas rígidas y sobre todo, rigor en la aplicación de las mismas. Hace poco estuvo en el país el doctor Gerhard Schork, presidente del

Consejo de Seguridad Vial de Alemania (Deutsche Verkehrssicherheitsrat) desde hace 18 años. Lo hizo invitado por la Comisión Nacional de Tránsito ya que, por un acuerdo entre los dos países, la entidad que dirige asesorará a los técnicos argentinos en la reestructuración de la seguridad vial, no sólo con la implementación de un programa de prevención de accidentes, sino también aportando material y equipos técnicos.

Según explicó, hacia finales de los años '60 Alemania debió enfrentar un panorama muy parecido al de hoy en la Argentina: con la mitad de los vehículos que circulan hoy, morían en accidentes de tránsito 20.000 personas por año. Ahora, con el doble de vehículos, la mortalidad se redujo a la mitad. Pero fue un trabajo muy arduo que se inició en 1970.

El doctor Schork separa perfectamente los tantos: cuando se producen accidentes graves, todo el mundo busca culpables; lo que corresponde es crear el sentido de responsabilidad para el uso de la vía pública que, por serlo, debe ser una preocupación de todos. Hoy en Alemania, la conducta agresiva ha dejado de ser una actitud frente al volante. Y eso se logró a fuerza de crear conciencia, hasta arraigar el concepto en la sociedad.

Finalmente, en un reportaje efectuado para el diario "La Prensa" por el periodista Jorge Taboada, el doctor Schork expresó: "De todos modos, creo que las posibilidades de mejorar la situación actual son muchas, siempre y cuando todos los involucrados participen en conjunto, que es lo más efectivo. Para ello hay que organizar rápidamente el Consejo Federal de Seguridad Vial previsto en la ley. En síntesis, diría que las tres tareas principales son: cambiar las conductas con un trabajo intenso de concientización; aplicar las normas vigentes y mejorar la infraestructura vial."

La línea filosófica de la tarea a efectuar está bien trazada. El reciente convenio entre la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la Policía Federal y el Automóvil Club Argen-

tino para trabajar en conjunto por la educación vial es un ejemplo. Los planes que anuncia el gobierno para mejorar la infraestructura vial son buenos en la medida que las obras se ejecuten. El control vehicular que comenzará a aplicarse en breve también es importante, como lo es el plan canje para el recambio de vehículos obsoletos.

Pero el tema merece la aplicación inmediata de todos los emprendimientos, ya que la tarea, como preanuncia el doctor Schork, no puede ser rápida y en el país hay experiencia sobrada en dejar que las buenas intenciones fallezcan de muerte natural. La moderna Ley Nacional de Tránsito durmió el sueño de los justos durante 12 años y cuando la tocaron, empeoró, como en el caso de la licencia de conductor a los 17 años:

¿A alguien puede ocurrírsele darle a un adolescente de 17 años una Uzi para que se entretenga?

De todas maneras, el solo hecho de que adhieran a la Ley todas las provincias y municipios del país ya será una tarea épica y el unificar reglamentaciones, señalización y sanciones otra bastante peor: nadie ignora que muchos municipios o concesionarios de las municipalidades hacen buen negocio con el control del tránsito y estacionamientos, usando costumbres diferentes a las del resto del país.

Como ejemplo, hubo (y tal vez aún) una ciudad de Buenos Aires con semáforos que fueron el terror de los daltónicos: tenían los colores rojo y verde invertidos; hay una ciudad en La Pampa donde en una cuadra del centro no se puede doblar a la derecha, aunque es de tránsito vehicular pero a los forasteros les perdonan la primera boleta que, sin embargo, se archiva por si cae por segunda vez. O los lomos de burro exagerados y las cunetas demasado profundas que rompen los autos por debajo para hacerles disminuir la velocidad, lo que podrían conseguir sin exagerar tanto.

Con el Consejo Federal de Seguridad Vial (¿por qué no una Dirección Nacional?) todas estas inquietudes estarán en marcha. Lo más importante es que no degeneren en un organismo deliberativo o simplemente asesor, sino que consiga apurar la consecución de los excelentes objetivos a que apunta la ley.

Porque, mientras tanto, la tasa de mortalidad vial sigue creciendo; la de los sobrevivientes invalidados por accidentes viales se agranda más aún y el costo-país (que duele a todos) ya está en el orden de los 7.000 millones de dólares anuales.

Como dijera Ortega y Gasset, "Argentinos, a las cosas".

RADAR

Esto no ocurrió en España ni el pueblo se llama Lepe. Fue en una provincia del sur argentino y el pueblo está cercano a su capital. Tal vez sería mejor decir poblado, dada la escasez de viviendas y su lejanía con la ruta que lo cruza. Tenía intendente y la recaudación de impuestos sólo auguraba miserias, de modo que una vez fue a ver al gobernador para pedir ayuda. Un mandatario expeditivo aquél. El intendente vol-

vió al poblado con una serie de indicadores viales: "Zona Urbanizada", "Vel. Máx. 40 km/h"; "Radar Vigila", para hacer juego limpio. Porque también volvió con una pistola-radar que ayudó a elevar el nivel de vida del intendente a costa de tanto conductor distraído. El cronista hace muchos años que no pasa por la región, pero automovilistas amigos juran que todavía esa pistola-radar es la principal fuente de ingresos del intendente de turno. ¿O todavía será el mismo?

MUERTOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO

Por cada 100.000 habitantes (*)

Portugal	34	Estados Unidos	17	Finlandia	12
Argentina (**)	27.3	Bélgica	16.7	Dinamarca	11.5
Grecia	20.5	Francia	16.7	Alemania Occid.	10.6
España	20.3	Austria	16.2	Japón	10.5
Hungría	20.3	Italia	14.1	Suecia	8.8
Luxemburgo	20	Australia	13	Holanda	8.5
Alemania Oriental	19.3	Canadá	13	Noruega	8
Nueva Zelanda	19	Suiza	12.2	Inglaterra	7.5
		Irlanda	12		

(*) Fuente: DVR Alemania (1992-1993)

(**) Fuente: Luchemos por la vida 1994

- Si todos los datos consignados correspondieran a 1994, la Argentina estaría cómoda en el primer lugar. Mientras aquí las víctimas ascienden, en el resto del

mundo disminuyen año tras año, aun aumentando la cantidad de automotores en circulación.

- Alemania Oriental es un tema aparte. Tras la unificación, con una estructura vial pobre y un parque escaso y envejecido, recibió autos modernos y potentes: entre 1989 y 1991 pasó de 10 a 23, bajando en 1993 a 19.3.

BANDERAS LOS COLORES DEL MUNDO

Por Pierre Dumas

Las banderas forman parte de la vida cotidiana de cada país. Otra manera de descubrir la historia y la geografía de las naciones de nuestro planeta: ¡banderas al viento!



Las banderas son una parte más del paisaje moderno del mundo. Banderas nacionales, regionales, comerciales o institucionales son elementos de decoración que encontramos por todas partes: barcos, edificios, escuelas, lugares públicos, calcomanías, postales o remeras. Un mundo en colores.

El origen de las banderas se pierde en lo más profundo de los siglos. Si bien algunas pocas excepciones no cambiaron sus formas desde que fueron creadas, la mayor parte fue reformulada varias veces, y otro número igualmente importante fue creado para una causa determinada a lo largo de este siglo: porque las banderas son también testigos y efecto de la historia y la actividad de los hombres.

UN POCO DE HISTORIA

Las primeras enseñas apa-

Banderas de la Unión Europea precedidas por la bandera institucional de la Comunidad; doce estrellas doradas sobre fondo azul.

recieron cuando los hombres sintieron la necesidad de demostrar su soberanía en un territorio frente a eventuales adversarios. Aparentemente fueron los egipcios los primeros que usaron telas flameantes en el viento para simbolizar las distintas partes del imperio faraónico. Estas banderas fueron luego llevadas a los campos de batalla, tal vez para invocar a los dioses y solicitarles la victoria. La costumbre pasó luego a otros pueblos del Este mediterráneo, y más tarde a los griegos y romanos.

En esta época las banderas ya servían tanto para simbolizar el poder político como para identificar a las tropas durante los comba-

tes. El *vexillum* romano fue la primera bandera -en su acepción moderna- del mundo occidental, y estaba siempre presente entre

las tropas romanas de todo el imperio.

Desde hace varios siglos, los chinos hacían flamear también las banderas al

LAS BANDERAS MAS ANTIGUAS



DINAMARCA

Para algunos expertos, la bandera más antigua del mundo -en uso todavía- es la de Dinamarca (*dannebrog*), que las tropas danesas ya habían usado en el siglo XIII. Su cruz blanca, conocida como "cruz escandinava", fue retomada luego por todos los otros países escandinavos, a causa de los vínculos políticos que tuvieron todos esos países con Dinamarca en determinado momento de su historia. Por sus privilegiados vínculos con Escandinavia, también Finlandia -de otra etnia e idioma- adoptó la misma cruz.

En cuanto al disco rojo de Japón, que era usado en el archipiélago desde mucho tiempo antes del inicio de nuestra era, es en el siglo XIV que el Hinomaru -"el disco del sol", en japonés- se convierte oficialmente en bandera del estado japonés.

viento para fines protocolares. Los árabes, durante la Edad Media, introdujeron este hábito entre los occidentales. Era en Europa la época del feudalismo, cuando cada señor tomó la costumbre de usar colores y símbolos propios: fue la base de los escudos y blasones, y con ellos de la ciencia que los estudia, la heráldica.

Durante todo este período, aunque se comprobó que en muchos lugares del mundo numerosas civilizaciones usaron banderas -entre otros los aztecas- sólo Japón había creado una heráldica y había dado a las banderas un lugar tan importante como el que se le asignaba en Europa.

UNA BANDERA POR PAÍS

Junto con el Renacimiento surge en Europa la idea de nación, cuando el poder real se empieza a centralizar en cada país en detrimento del poderío de los señores locales. Al mismo tiempo se empezó a simbolizar cada una de las naciones por medio de banderas -que a menudo eran las mismas de los reyes- y, en la misma época, los navegantes debían llevar en su barco los colores del señor de quien dependía su puerto de origen. Para ser fácilmente reconocidos, estos colores debían ser combinados de la manera más geométrica posible: fue la unión de esta costumbre con los cambios sociales lo que provocó la aparición de las banderas modernas.

El desarrollo de las colonias y el aumento de poder de los estados hicieron que se adoptara un distintivo para cada uno, de colores y disposición fácilmente identificables. Esta costumbre europea fue luego retomada por los otros estados del mundo, desde Japón hasta Etiopía y América.

Pero habrá que esperar hasta la Revolución Fran-



El Jeanne D'Arc, buque escuela de la Armada francesa, con el pabellón nacional galo. Foto. W. Togneri. La bandera argentina, compuesta de tres bandas horizontales, que en sus orígenes fueron verticales, fue izada por primera vez el 27 de febrero de 1812. Foto P. Dumas

cesa para que aparezca la primera bandera símbolo de un pueblo y no de un poder real o de estado. La Revolución y su bandera

abrieron el camino, en el siglo XIX, a otras numerosas revoluciones -y por consiguiente banderas- en pos de reivindicaciones o

movimientos populares. Así nacerán, entre otras, las banderas de América del Sur, con los colores elegidos por los próceres

BANDERAS UNIVERSALES



JORDANIA



BHUTAN



SLOVENIA



GROENLANDIA



GHANA



KIRIBATI



NEPAL

Algunas banderas presentan cierto aire de familia entre sí, porque a menudo las vueltas de la historia permitieron a una determinada enseña convertirse en modelo de muchas otras. Los países árabes comparten colores comunes -rojo, verde, negro y blanco- y a veces una disposición común, calcada de la bandera jordana. Estos colores fueron usados por primera vez en 1917, cuando se produjo la independencia de la mayor parte de los países de Cercano Oriente. Numerosos países eslavos usan los mismos colores, llamados **paneslavos** -verde o azul, blanco y rojo- dispuestos horizontalmente e inspirados en la bandera nacional rusa.

Después de la Revolución Francesa, el tricolor se convirtió en un símbolo de libertad y fraternidad entre los numerosos pueblos del mundo entero. Algunos países tomaron directamente los colores de Francia (por ejemplo los Países Bajos), otros se inspiraron en la disposición de

los tres colores (Italia, cuya bandera deriva de la francesa, Irlanda y muchos países africanos, entre otros). El rojo usado por los revolucionarios franceses (que se une en su bandera al azul de París y el blanco de los reyes) fue adoptado luego por la Internacional Comunista y se convirtió en bandera de la URSS. Este color fue incorporado luego por todas las naciones comunistas del mundo (China, Albania y otras).

Los colores del Imperio Etíope (verde, rojo, amarillo) fueron asociados con los colores utilizados por Marcus Garvey, el líder de la independencia en las naciones negras del mundo en los años 30: negro, rojo y verde. Esta combinación es usada por numerosas naciones africanas y de las Antillas, y se encuentra en la base de los colores enarbolados por los Rastafaris y por la República de Ghana, el primer estado negro africano que obtuvo su independencia.



independentistas de cada país.

HISTORIAS DE BANDERAS

Las banderas nacionales son objeto de numerosos estudios. Historiadores especializados buscan sus orígenes y las distintas formas que tuvieron a lo largo de la historia: uno de los ejemplos más conocidos es el de la formación de la Union Jack, la bandera británica. Su forma actual data de 1801, y representa la unión de Inglaterra -cruz roja sobre fondo blanco- y la cruz de Escocia -cruz de San Andrés blanco sobre fondo azul.

Otro ejemplo es el de las estrellas y barras (la "stars and stripes"), adoptada por la Unión de Estados Americanos el 14 de junio de 1777. Las trece bandas blancas y rojas representan los 13 estados primitivos, en tanto que las 50 estrellas simbolizan a los 50 estados norteamericanos actuales.

Otras banderas fueron creadas recientemente, al producirse la independencia de nuevos estados. Uno de los ejemplos es el de Groenlandia, que obtuvo su autonomía en el se-

Banderas del mundo: franjas de color, estrellas y cruces son los componentes más frecuentes de las enseñas nacionales.

no del reino danés en 1979: el círculo blanco y rojo sobre fondo rojo y blanco representa una salida del sol sobre el hielo, y su diseño se inspira di-

rectamente en las tendencias artísticas de este fin de siglo. A veces, las banderas fueron elegidas entre las propuestas enviadas por los ciudadanos de un país, gracias a concursos organizados para la ocasión: ése fue el caso de la creación de la bandera de Kiribati (isla del Pací-

fico), en 1979.

FORMAS Y COLORES

Durante este siglo, la forma y los dibujos utilizados mostraron tendencia a uniformizarse. Muy pocas banderas cambian hoy la forma rectangular típica y la disposición geométrica de los colores: la de Nepal es una de ellas, ya que la bandera de este pequeño reino del Himalaya está formada por dos triángulos superpuestos.

En cuanto a los simbolismos utilizados, en Asia se encuentran los más originales. La bandera de Mongolia, por ejemplo, contiene diferentes símbolos budistas, la de Ceilán un león de oro, Camboya la silueta de país, Bután un dragón, y así otras originales enseñas que se destacan del resto.

Signos de unidad y orgullo nacional, pero también símbolos de fraternidad entre los diferentes pueblos cuando se exponen juntos, las banderas forman un libro de historia y de geografía colorido y divertido. Cada una tiene una historia que contar, sólo hay que dejar hablar a sus colores y formas.

COLORES Y SIGNIFICADOS

Los colores de una bandera se transforman en los colores de un país y de su pueblo. Existen códigos internacionales de interpretación de colores para las banderas, que no siempre corresponden con el significado dado por cada país en particular. De todos modos, se pueden trazar ciertas líneas generales.

El amarillo simboliza al sol y la riqueza, así como al futuro. El naranja era el color de los duques holandeses de Orange, y representa también al hinduismo y a veces al protestantismo. El rojo es, ciertamente, el color más utilizado en el mundo. Desde la Revolución Francesa se lo asocia a la reivindicación popular, y luego al comunismo.

El violeta lo usan sobre todo las monarquías en tanto que el azul es tan usado como el rojo y completa los colores de muchas banderas: representa a menudo el agua o el cielo. El verde significa vegetación y esperanza, lo que lo hace también muy usado. El blanco es símbolo de pureza y de paz. Y si el negro es negativo para los occidentales y no aparece casi nunca en sus banderas, para los africanos simboliza la victoria contra la opresión y la unidad de los pueblos de color. El negro es también frecuente sobre las banderas de los países árabes, porque Mahoma usaba enseñas de color negro.

- **¡Hace más de 30 años que el ACA trabaja junto a la Caja!**
- **Porque conoce su amplia trayectoria, su forma de trabajar, porque tiene el mejor precio del mercado y porque cumple desde siempre.**

Con las siguientes palabras, el ACA fundamentó las razones por las que después de tantos años hoy sigue trabajando junto a la Caja de Ahorro y Seguro. "En términos de vo-

lumen de pólizas emitidas, solidez, capital y patrimonio neto, no hay otra compañía en nuestro país que pueda acercarse a los parámetros de la Caja de Ahorro y Seguro. Por eso la elegimos para brindarles seguri-

dad y respaldo a nuestros asociados". Así, se proyecta hacia el futuro una relación que comenzó en 1960 y que actualmente es sinónimo de confianza entre ambas instituciones. A lo largo de estos 34 años la Caja de Ahorro y Seguro ha sido desde siempre la mejor opción de plaza,



ofreciendo el mejor seguro de automotores y la prestación de servicios adicionales. Este hecho fue determinante para continuar siendo la **única aseguradora oficial de los socios del Automóvil**

Club Argentino.

De esta manera se ponen de manifiesto dos cosas: la calidad de los seguros que ofrece la Caja y la importancia que el ACA asigna a la búsqueda de más y mejores servicios para sus socios. Luego de

tantos años de trabajar juntos, la confianza que el ACA depositó en la Caja no hace otra cosa que reafirmar la opinión de la gente. La opinión de esas cinco millones de personas que permanente-

mente eligen la tranquilidad de la Caja de Ahorro y Seguro.



CAJA DE AHORRO Y SEGURO S.A.

**SILVIO H. OLTRA Y
CARLOS S. MENEM (h.)**

SE FUERON DOS GRANDES



Promediaba marzo cuando la noticia cayó como un mazazo sobre el país: en un accidente de aviación, había muerto **Silvio Oltra (37)**; un par de horas después, se informaba también del fallecimiento de **Carlos Saúl Menem hijo (26)** que había pilotado el helicóptero siniestrado.

Estupor. Dolor. En el mundo del automovilismo y mucho más allá, en todo el resto de la gente. Con ellos se fueron dos jóvenes que habían descollado en sus respectivas especialidades, la pista y el rally. **Silvio** -el "piloto-cantautor", como le gustaba que lo llamaran- pasó por casi todas las categorías de la Argentina: TC2000 (fue campeón en 1987), C.A.P., TC, Fórmula Renault, Fórmulas 2 y 3, y Supercart. **Carlitos** se dedicó casi exclusivamente al Rally, en el que fue campeón Sudamericano y ganador en el Grupo N del mundial.

Todo el país los lloró. Que en paz descansen.

AUTO IMPORTADO DEL AÑO



El Peugeot 306 fue consagrado "Auto Importado del Año" 1994 en Alemania, según una encuesta realizada por la importante revista del ramo Auto Motor und Sport y tras computar 125.000 respuestas recibidas.

Ya en 1993, el 306 se había

adjudicado el "Volante de Oro" que el grupo alemán Springer entrega a los mejores autos -según categoría-, tras una compulsa efectuada entre los más sobresalientes ciudadanos de ese país.

Como se sabe, el Peugeot 306 será fabricado en la Argentina por Sevel, esperan-

dose su presentación para fines del corriente año y su lanzamiento a comienzos de 1996. Será en principio, a tres volúmenes y 4 puertas, pero luego será seguido por el dos volúmenes y 3 ó 5 puertas, complementándose la gama con la importación del modelo Cabriolet.

LA FORD EXPLORER CAMBIO EL VESTUARIO

Menos el motor, la nueva Ford Explorer que está llegando a la Argentina cambió todo. Siempre con el confiable V6 de 4 litros y 160 CV, el todo terreno que Ford Motor Argentina está importando se vio en su presentación, en California, con una carrocería totalmente nueva exterior e interiormente; nuevos colores, tapizados, tablero, asientos y suspensiones; nuevos accesorios de seguridad de serie; nuevos elementos para el control de la tracción y de los frenos basados en el ABS y en la electrónica de la caja automática de cambios; doble airbag; control de velocidad de crucero; radio-pasacasette con CD y hasta algún modelo con sistema de navegación satelital.

El objetivo es ofrecer el vehículo 4 x 4 más seguro y confortable a un precio accesible que, si bien incidió con sus incorporaciones en un 10 por ciento sobre el costo original, aquí llegará sólo un 5 % más caro que el modelo anterior, pese a los incrementos arancelarios internos. Así, de 40.000 dólares, el Ford Explorer XLT pasará a costar 42.000, lo que lo mantiene en carrera con ventajas sobre sus competidores más directos, en la relación precio-contraprestaciones.

Dos días a bordo con unos 750 kilómetros recorridos por distintos tipos de camino, permitieron apreciar un vehículo utilitario de gran confortabilidad y con muchas señales de mejo-

ras, además de las estéticas, como la posición de manejo del conductor, ahora sin puntos negros; la excelente visibilidad en los 360 grados; suspensiones comparables a las de un automóvil de gama alta; climatización perfecta; ángulos de entrada y salida a pendientes mucho más agudos y un control de la tracción que supera las reacciones del conductor, tanto sobre asfaltos inundados como en caminos de cornisa barrocos. Manejado con la tracción total permanente, debe ser uno de los vehículos más seguros del mundo.

Es posible que lo acompañe, como opción, el modelo Expe-

dition Sport, con una distancia entreejes más corta y dos puertas en lugar de cuatro. El resto es absolutamente igual, lo que garantiza prestaciones similares y un vehículo bastante más parecido a los japoneses tan en boga en la actualidad.

En ese sentido, en Ford se aclaró muy bien que le pertenecen el diseño, producción y comercialización, fabricando al Explorer también con el nombre Navajo para su socia Mazda.

*Raúl Pellegrino
(Enviado especial a California)*



27 de Mayo Día del Marketing

El marketing trabaja para aumentar la calidad de vida de las personas, interpretando y descubriendo sus deseos y necesidades para que las empresas los satisfagan. Así, a través de productos y servicios, establece un vínculo permanente que permite encontrar soluciones a las inquietudes del consumidor. Sin estabilidad no hay marketing. Sin marketing, los consumidores no pueden ejercer plenamente sus derechos, viendo así afectada su calidad de vida.

1965
1995

Asociación Argentina de Marketing

Viamonte 723 Piso 7 Of. 27 (1053) Buenos Aires - Argentina - Tel./Fax: 322-3149/4888 - 326-7702



El verano del '95 puede ser considerado el año del Sur por los miles de automovilistas que tomaron la ruta con destino a Bariloche, San Martín de los Andes, Esquel o aun más abajo.

No hubo mejor referencia que cualquier parada en una estación de servicio del ACA, o encontrarse con hosterías del club totalmente ocupadas.

Si usted no fue de los que pensó en el Sur, pe-

ro es automovilista de ley, le gusta la ruta y la marcha sin apuro y sin límites, volvemos a proponerle para el Sur lo que meses atrás hicimos con la brújula orientada al Norte: recorrer las maravillas de la Ruta 40, la más larga del país, organizando su propio Gran Premio personal, tomando como base las hosterías del ACA o los distintos puntos de parada que detallaremos a continuación.

Antes de tomar la ruta, sin embargo, cuatro sugerencias importantes:

1) Conviene evitar los meses de invierno más rudos. No sólo por los inconvenientes del frío sino por las pocas horas de luz.

2) Si se decide a lanzarse por la Ruta 40, tener presente que en Bariloche el Sur recién empieza. Lo que falta por recorrer es más aún de lo que se hizo desde Buenos Aires, Córdoba o

Mendoza hasta Bariloche.

3) No temer al ripio. Aunque las piedras son grandes, el secreto es viajar despacio y con buena presión en las gomas (35 libras o más), especialmente si el auto va cargado.

4) Dada la soledad de los caminos al sur de Esquel, conviene programar un viaje de esta naturaleza con amigos para poder ir en grupo con dos autos, por lo menos.



Una de las maravillas del mundo, el Glaciar Perito Moreno, destaca su mágica belleza en la foto de apertura. En la de arriba, tomada desde la estación del ACA en el Bolsón, la cinta asfáltica marca el rumbo hacia Esquel, bajando por el mapa. Y aquí el autor, tomándose del indicador. El viento, ¿sabe?

**DESAFIO AL ALCANCE DE USTED
Y SU AUTOMOVIL**

RUTA 40 SUR: EL LLAMADO DE LA

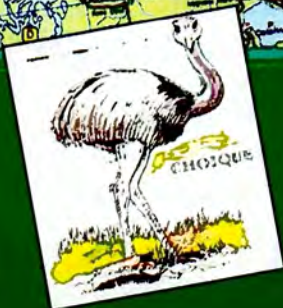
*Textos y Fotos
Germán Sopeña*

PATAGONIA



Volvemos a la ruta con la propuesta de un Gran Premio personal en etapas para toda la familia. Antes fue la Ruta 40 Norte, ahora el tramo Sur, con sus miles de kilómetros y sus infinitas posibilidades. Aquí, una síntesis de lo que vimos e hicimos al volante.

RUTA 40 SUR: EL LLAMADO DE LA PATAGONIA



Arriba, Bahía Pirámides, lugar al que las ballenas arriban en primavera para sus vacaciones anuales; en la playa, puerto Pirámides y la estación de servicios del ACA. A la derecha, la Quebrada del Río Furiioso que desemboca en el Lago Posadas, a la derecha de la foto; a la izquierda alcanza a verse el Lago Pueyrredón. Al lado, una bomba manual para "mantener la tradición", en Lago Posadas. Por último el Bajo Caracoles (S. Cruz), Ruta 40.

Y si se quiere, llevar walkies-talkies en cada auto para mantenerse siempre informado sobre la marcha de cada uno. No sólo es una ayuda sino una excelente distracción para las largas horas de marcha.

Inmensidades del Sur

Dicho lo cual, salimos al Sur para constatar cosas como las siguientes. A diferencia de la Ruta 40 Norte, el viaje al Sur brinda la evidencia de la escasa población de la Patagonia. No hay casi pueblos, y se puede viajar durante horas sin cruzar un auto o un camión en sentido contrario. Por su lado, aunque siempre paralela a la



cordillera, la Ruta 40 Sur es más baja y menos sinuosa que la del tramo al Norte. También se encuentra, en general, en mejor estado de conservación que la del Norte, frecuentemente serruchada o con vados que pueden plantear problemas cuando hay agua. La mayor soledad de la Ruta 40 Sur permite, además, encontrarse con muchos animales, que son más esquivos en la zona



Norte. Hay que tener cuidado con las ovejas que pueden cruzar en cualquier momento la ruta -hay muchas zonas sin alambrados- y también con manadas de guana-

cos o de ñandúes. Además se ven zorros, mulitas y hasta, eventualmente, pumas. Pese a la desconfianza que es propia de los felinos, en este viaje pudimos ver dos

ejemplares de buen tamaño al borde de la ruta, en el solitario tramo entre Gobernador Gregores y Tres Lagos, en plena provincia de Santa Cruz.

Etapas posibles

Para diagramar el viaje al Sur por la 40 conviene trazar etapas relativamente cortas ya que, si hay ripio, se recorren con lentitud y si se trata de partes asfaltadas, igual hay muchos lugares para detenerse por observación o con fines fotográficos. La propuesta de este Gran Premio personal, que puede cumplirse perfectamente en 20 días, se dividiría, entonces, del siguiente modo:

Primera etapa (Zapala-San Martín de los Andes): tomar la ruta 40 en Zapala, desde donde se arranca con una inmediata trepada a distintos niveles, en mesetas que brindan una perfecta sensación de los paisajes característicos de la Patagonia que nos esperan por delante. Desde allí,

seguir por la 40, que en ese tramo tiene un impecable asfalto, y desviarse luego por un rato para no dejar de visitar Junín de los Andes y San Martín de los Andes, lugares óptimos para detenerse y apreciar, desde allí, las bellezas del Parque Nacional Lanín.

Segunda etapa (San Martín de los Andes-Bariloche-Esquel): en el mapa, el trayecto parece corto. Pero sobre la ruta, el ripio del camino de los Siete Lagos obliga a ir despacio (está serruchado) aunque llega el descanso del asfalto cuando se pasa de Villa La Angostura. Si no, también se puede volver hacia atrás por asfalto, retomar la 40 y luego continuar por ella en los tramos más desérticos de la precordillera.

Si elegimos la opción Bariloche-Mascardi-El Bolsón-Esquel observaremos con sorpresa que ya no existe el otrora famoso Cañadón de la Mosca, trayecto que obli-

VIAJE ACCESIBLE A CUALQUIER AUTO

Antes de salir rumbo a un viaje de casi 10.000 kilómetros por caminos del Sur escuché muchas advertencias que parecen casi un denominador común entre los automovilistas: "No te conviene ir al Sur si no vas con una camioneta 4 x 4 porque los caminos son muy duros."

Pues bien. Es un lugar común sin mayor fundamento. En mi caso, hice todo el recorrido con un Fiat Tempra 2.0, cedido por Sevel Argentina para la prueba -a la que agradecemos-, y di la vuelta completa sin registrar ni siquiera una pinchadura de goma.

Con el Tempra, como en casi todos los casos de vehículos modernos, la tracción delantera y la economía de consumo de combustible hace que prácticamente se pueda llegar a cualquier lugar sin preocupaciones. El parabrisas triple de fábrica aguantó también los pequeños impactos de piedritas sueltas al pasar, como sucede con la gran mayoría de los autos modernos.

Fuimos en equipo con un amigo que llevaba su camioneta 4 x 4 pero, en la práctica, fuimos a los mismos lugares y en el mismo tiempo sin que se notaran diferencias en las prestaciones.

Sólo dos consejos útiles para quien se lance al camino:

1) Mucha presión en las gomas. Yo le puse 45 libras a las cuatro gomas. El auto salta más pero lo cierto es que no pinché ni una cubierta.

2) Viajar despacio sobre el ripio puro. De ese modo nos aseguramos que ninguna piedra voladora lastime el cárter, el tanque de nafta o el silenciador. Despacio significa no más de 60 km/h en muchas partes del trayecto.

Un viaje ideal para observadores en edad de aprender, lo que incluye a todos los viajeros.



gaba al respeto por sus curvas y bajadas traicioneras. Hoy se viaja por un camino mucho más amplio y seguro, con una buena base para la futura pavimentación prevista. Poco antes de Esquel se vuelve a empalmar con la ruta 40 propiamente dicha, que ya no abandonaremos hasta El Calafate, salvo cuando querramos hacer algunas incursiones precisas desde la 40 hacia la Cordillera.

Tercera etapa: (Esquel-Perito Moreno-Los Anti-

guos): aunque desde Esquel a Río Mayo hay muy buen asfalto, luego empieza el ripio grueso del verdadero Sur. Se traspone el límite provincial entre Chubut y Santa Cruz y pasan horas sin que se adviertan ni pueblos, ni estaciones de servicio ni gente en la ruta. Un sorpresivo empalme de asfalto -que viene de la costa atlántica- rumbo a Los Antiguos nos da un respiro y resulta el envión ideal para dormir en esa localidad que hace pocos

años fue noticia porque el volcán Hudson cubrió la región con cenizas, provocando la muerte de miles y miles de ovejas.

Cuarta etapa (Los Antiguos-Lago Posadas): gran jornada de Ruta 40 a todo ripio. A 125 kilómetros de Perito Moreno se llega al cruce de Bajo Caracoles, y allí hay que doblar a la derecha (ruta 39) para buscar la cordillera y el oasis de Lago Posadas, un pequeño pueblo al pie de la montaña. Lugar ideal para quedarse y ex-

El azul del Lago Pueyrredón, enmarcado en los ocres del paisaje. El Templo descansa sobre sus duras gomas.



PAVIMENTAR ES LA CUESTION

Aunque no hay que temerle al ripio si uno va despacio -50 km/h- y lleva dos ruedas de auxilio por las dudas, la conclusión principal que extrae cualquier automovilista que recorre la ruta 40 de Norte a Sur, es que el gran salto cualitativo que podría experimentar toda la región cordillerana está directamente ligado a la eventual pavimentación, que deberá llegar algún día.

Se sabe que los costos son altos y que el tráfico es bajo en esas regiones. Pero el círculo vicioso de que no se pavimenta porque no hay tráfico, sólo puede cortarse con una perspectiva exactamente opuesta: si se pavimenta, el tráfico y hasta los proyectos de radicación en la zona pueden aumentar en proporción geométrica.

Al escribir sobre esta necesidad en el diario

La Nación, quien suscribe obtuvo una inesperada repercusión positiva por parte de muchos lectores de todo el país. Pero también del propio Gobernador de Santa Cruz y del Presidente de la Nación, quienes aseguraron que dispondrán los fondos necesarios para asfaltar el trayecto clave de la ruta 40 austral: los 700 kilómetros que van desde Río Mayo en el sur de Chubut, hasta El Calafate, en Santa Cruz.

Un camino asfaltado en ese lugar significaría un avance extraordinario para toda la Patagonia. La prioridad parece merecer los considerables fondos -en torno de los 100 millones de dólares- que exige encarar la carpeta de asfalto para una ruta cuya base de ripio es ya muy buena. Resta esperar para verificar si las promesas se transforman en realidad. La ruta 40 lo espera desde hace décadas.

plorar una región casi desconocida para el gran turismo. Las bellezas del lugar -Lago Posadas, Lago Pueyrredón, Cerro San Lorenzo- son impresionantes. En el camino, además, está la imponente Cueva de Las Manos con sus pinturas rupestres y la quebrada del Río Pinturas, un camino sencillamente espectacular.

Quinta etapa (Lago Posadas-Tres Lagos-El Chaltén): visita obligada a Laguna del Desierto (Lago del Desierto, en realidad), la región recientemente

definida en favor de la Argentina por el fallo arbitral. Aunque hay que dejar el auto y seguir a pie o a caballo, la llegada al lago lleva a un lugar de gran belleza, además de poder constatar en el sitio que las aguas bajan hacia el Este, o sea hacia el Atlántico, base del reclamo argentino legitimado por el tribunal arbitral en 1994. Se puede hacer noche en El Chaltén; aunque hay numerosas estancias en los alrededores que ofrecen, como en casi toda la Patagonia, la posibilidad de una cama y hospitalario desayuno.

Sexta etapa (El Chaltén-Calafate): etapa perfecta para coronar el viaje por la Ruta 40 con el espectacular panorama del glaciar Perito Moreno, a 80 kilómetros al oeste de El Ca-



Una vista sobrecogedora del Glaciar Perito Moreno, visitado por turistas procedentes de todo el mundo.



Paisaje neuquino. Allá, a la derecha, el perfecto cono blanco del Volcán Lanín, una de las montañas más lindas del mundo.

lafate. Aunque conviene reservar con tiempo, hay muchas posibilidades de alojamiento en El Calafate, una localidad que ha progresado enormemente en pocos años.

Séptima etapa (El Calafate-Río Santa Cruz-Comandante Piedrabuena): para volver hacia el Norte por la costa atlántica, es recomendable ir a dormir a la hostería del ACA de Piedrabuena, cortando camino por la ruta de ripio que bordea el magnífico Río Santa Cruz. Mesetas y desniveles dan la per-

fecta pauta de la conformación topográfica de la Patagonia austral.

Si se quiere seguir, en cambio, por la ruta 40 hasta el fin, hay que bajar hasta Río Turbio y desde allí volver a Río Gallegos, con tramos de ripio algo más descuidados que los de la zona anterior a El Calafate.

Octava etapa (Piedrabuena-Comodoro Rivadavia-Puerto Madryn): aunque el trayecto es largo -1.000 kilómetros exactos- es una etapa factible si uno mantiene el promedio y se le-

vanta temprano porque hay muy poca gente hasta Caleta Olivia y el camino está muy bueno en general, salvo un tramo en reparación antes de Comodoro.

La parada en Puerto Madryn tiene un objetivo declarado: culminar el enorme periplo patagónico con la visita a la Península de Valdés, donde hay otra parada obligatoria: la hostería del ACA de Pto. Pirámides, a metros del hábitat de las ballenas y base ideal para conocer todas las maravillas de la

península.

Quedaría una sola etapa por delante, o sea volver desde allí a la casa de cada uno. Estamos seguros que al iniciar ese tramo final, quien haya hecho este Gran Premio Personal por la ruta 40 estará totalmente de acuerdo en que acaba de recorrer uno de los lugares más fascinantes de este mundo.

El ACA, por medio del servicio de "Autoturismo" le ayudará a preparar este recorrido. Llame al tel. 01-801-0266 y vivirá uno de los mayores desafíos.



En el acto inaugural de la Unidad Servicial Lanús participaron el Sr. Enrique P. Rossi, presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA, el Dr. Juan M. Sandberg Haedo, vicepresidente 2º, el titular de la Entidad, Sr. César C. Carman, el intendente de Lanús Sr. Manuel Quindimil y el Sr. Juan J. Bolduri, presidente de la Filial ACA de Lanús, semitapados el Sr. Juan M. Storni y el Sr. Eduardo E. Tarraubella, secretario del Club, además de otras autoridades municipales y del Club.

CONVENIOS MAKRO

Luego de diversas conversaciones mantenidas por directivos de la entidad, Supermercados Mayoristas Makro S.A. ofrece a todos los socios del ACA, los beneficios que otorgan en sus centros comerciales. Con la exhibición del carné correspondiente se le extenderá sin cargo alguno el "pasaporte Makro", en cualquiera de los centros que se detallan a continuación:
 Makro Olivos: Ruta Panamericana entre Ugarte y Pelliza -

Vte. López.
 Makro Haedo: Luis P. Güemes 452 - Haedo.
 Makro Avellaneda: Francisco Pienovi 318 esq. Fiorito - Avellaneda.
 Makro Quilmes: Av. Calchaquí 500 esq. Rep. del Líbano - Quilmes.
 Makro Rosario: Av. Circunvalación y Autopista a Sta. Fe - Rosario.
 Makro Córdoba: Av. Colón 3500 - Córdoba.

PRIMERA PROMOCION DEL I.S.E.

En un acto académico efectuado en la Sede Central, se realizó la entrega de diplomas a la primera promoción del Instituto Superior de Enseñanza. El presidente de la Entidad confiere a la Srta. Vanessa Gregorat el citado título, acompañado por el secretario del ACA, Sr. Eduardo E. Tarraubella y el rector de la Universidad Católica de Salta, Dr. Patricio Colombo Murúa.



Durante la ceremonia de apertura de las nuevas obras en la Unidad Servicial Flores se encontraban presentes el Sr. Eduardo E. Tarraubella, el presidente del Real A. C. de España Dr. Fernando Falcó, el Sr. Enrique P. Rossi, el Dr. Juan Manuel Sandberg Haedo, el titular del ACA y el Sr. Carlos Cambiaso, presidente de la Filial ACA de Flores, conjuntamente con otras autoridades de la Entidad y de otras filiales.



GNC EN AYACUCHO

Se habilitó el expendio de gas natural comprimido YPF en la Estación Plan ACA de Ayacucho, Pcia. de Buenos Aires. Asistieron en la oportunidad el intendente de la citada ciudad Sr. Luis A. Ilarregui, el vicepresidente 1º del ACA Dr. Carlos A. Vaquer, el vicepresidente 2º del ACA Dr. Juan M. Sandberg Haedo y el presidente de la filial Ayacucho Sr. Juan Alberto Ceresa.

TELEFONIA CELULAR

El servicio de Auxilio Mecánico ha iniciado una nueva etapa en Capital Federal y el Gran Buenos Aires, dotando a sus unidades de una moderna tecnología en materia de comunicaciones. Todos los equipos estarán comunicados con nuestra central mediante sistemas de Telefonía Celular, con lo que se logra una mayor rapidez y seguridad en las comunicaciones, es decir

sin interferencias. Como dato anecdótico del servicio de auxilio mecánico, podemos decir que nuestras unidades de Capital y Gran Buenos Aires recorren durante un año, por la prestación de asistencia de puesta en marcha o remolque, una distancia aproximada a los 600.000 km, algo así como 15 vueltas a la Tierra siguiendo el paralelo del Ecuador.

ING. JOSE ALBERTO ESTENSSORO



Dolorosamente ha golpeado en el seno del Automóvil Club Argentino, el fallecimiento del Sr. Presidente de YPF S.A., Ing. José A. Estenssoro, que fortaleció en forma considerable los ya muy estrechos lazos que la unían con el ACA, desde el convenio original suscripto el 10/12/1936. El mismo fue modificado conforme a los cambios en la economía nacional y del mundo y precisamente en diciembre ppdo., las autoridades de YPF S.A. y del Automóvil Club Argentino, suscribieron un nuevo convenio, según se menciona en la página 6,

que reafirma el espíritu de las comunes relaciones institucionales y que las proyecta al siglo XXI con obligaciones que redundarán, una vez más, en beneficio de nuestros socios y de toda la comunidad. La desaparición del Ing. Estenssoro, constituye una pérdida lamentable no sólo por lo que significa su alta dimensión humana, sino por su reconocida capacidad profesional que podía brindar aún, muchos servicios a los intereses de la patria. El Automóvil Club Argentino se asocia al duelo provocado por el deceso del Ing. Estenssoro.

UNA VAN MULTIPROPOSITO

También Volkswagen (en sociedad con Ford y SEAT), llegó en los últimos tiempos a incursionar en el terreno de los van, o monovolúmenes. El Sharan es un vehículo con formas aerodinámicas que se reflejan en su escaso Cx de 0,33. En apenas 4,60 m de largo, pueden viajar con comodidad 7 pasajeros. Con menos, pueden eliminarse algunos asientos, con lo que el espacio crece, tanto para comodidad de los pasajeros como para llevar mayor cantidad de equipaje. Los delanteros se giran, de modo que el Sharan se convierte en un living sobre ruedas. Por el momento sólo se presentó una versión lujosa, con motor de 6 cilindros en V y 174 CV a 5800 rpm, suficientes para una velocidad de 200 km/h. Habrá luego una versión 2 litros, que se estima costará en Europa unos 27.000 dólares.



ENTREGA DE PREMIOS



El Presidente del ACA, Sr. César C. Carman, hace entrega a la Sra. Sara Kurec del Voucher por el viaje a Cancún.

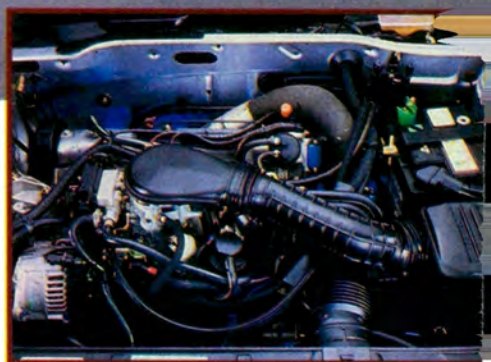
Se realizó en la sede central del Automóvil Club Argentino la entrega de premios correspondiente al concurso organizado en forma conjunta por la Caja de Ahorro y Seguro S.A. y el Automóvil Club Argentino. El mismo consistió en una campaña promocional de los distintos productos de seguros, se desarrolló durante el período estival en las estaciones de

servicio del ACA ubicadas en la Capital Federal, Gran Buenos Aires y Mar del Plata (ver pág. 11). El acto fue presidido por el presidente del ACA, señor César C. Carman, el titular de la Caja de Ahorro y Seguro S.A., doctor Adrián Werthein, acompañados de autoridades de ambas entidades quienes otorgaron la gratificación a los ganadores.



ESE OSCURO OBJETO DE DESEO

El Peugeot 405 revalidó en la Argentina todos los títulos que había conquistado en Europa y otros países del mundo. Lanzado en Francia en 1987, llegó a la Argentina en su nueva edición de 1992, que cambió detalles cosméticos y su mecánica. Con la casi inigualada asociación -para autos de ese nivel- del espíritu artístico de Pininfarina y una filosofía constructiva como la de Automobiles Peugeot, este mediano neto francés reunió en sí mismo un perfil de delicada traza, cuyo coeficiente aerodinámico apenas igualaron años después algunos modelos de la competencia. A ello se agregaron detalles mecánicos de alta solvencia en desarrollo y construcción y el todo se vistió con la delicadeza y buen gusto característicos de la empresa francesa. El resultado fue un vehículo exitoso en todos los mercados donde compitió y una capacidad existencial que lo mantiene vigente, pese a las novedades de la competencia. A partir de la obtención, por segundo año consecutivo,



del "Premio Equitrend" a la calidad percibida, otorgado por la filial argentina de la consultora norteamericana Total Research, el Peugeot 405 ha obtenido el espaldarazo del público consumidor, según los siguientes resultados:

- Es el auto de gama mejor ubicado en el ranking de ventas que comprende a todos los modelos, con el décimo lugar en el total de ventas.
- Es el auto de gama más vendido por venta tradicional (contado, o contado más el usado).
- Es el auto de gama más vendido por planes de ahorro.

- Es el auto más exportado de la industria nacional. Según encuestas realizadas por revistas especializadas, es también el auto más deseado por los consumidores argentinos, siendo a la vez el vehículo nacional de mejor imagen.

La gama comercializada en la Argentina comprende Peugeot 405 de producción nacional, complementada por vehículos procedentes de Francia. Los precios van desde los 24.500 para el GL 1,6, pasando por el GLD 1,9 a 25.850, hasta el deportivo Mi16 que cuesta 38.500, lo que incluye una break de 28.500, todos en dólares. Con 9 versiones, es

posiblemente la gama más amplia del mercado para un solo modelo y apta, por lo tanto, para cubrir un amplio espectro de necesidades y posibilidades.

Pero allí no termina todo: con absoluta confianza en el producto, Sevel lo está haciendo participar en el campeonato argentino de TC2000, en el que tras un año de desarrollo y puesto en manos de técnicos argentinos, es el auto a vencer en la categoría, puntuando el campeonato con total autoridad. Ese desafío será complementado en breve, con su participación en el Campeonato Nacional de Rally.

TANQUES PARA AGUA DE ACERO INOXIDABLE

AFFINITY

Es la solución



Para su casa:

- Sus paredes lisas impiden la formación de sarro, moho y bacterias
- Refleja la luz solar manteniendo el agua más fresca y limpia
- Su tapa hermética evita el ingreso de insectos
- Es liviano 1.000 lts. = 23 kg. Fácil de colocar y transportar disminuye costos para su elevación y riesgos de rotura

Edificios:

- Una batería de 2 tanques AFFINITY (de 5000 lts. c/u) pesa 250 kg. mientras que un tanque tradicional de hormigón armado de 10.000 lts. pesa 7.000 kg. A un costo inferior se aliviana la estructura del edificio.
- Se facilita la tarea de limpieza.

Subsuelos:

- Prácticos para ubicar en subsuelos de edificios, generalmente con angostos y difíciles accesos.

Y con la misma calidad que fabricamos el mejor tanque de Acero Inoxidable para su casa. Hacemos TANQUES LAVATORIOS para camiones, camionetas y casas rodantes

Fabricado por:
AFFINITY STEEL S.R.L.
Tel.: 738-1508 Tel./Fax: 768-5831
Adquíralos en las principales casas de sanitarios y materiales de la construcción

TAPICERIA

Rocel PLANES DE PAGO

RETAPIZADOS

A nuevo para el hogar y oficina

Carpintería y Lustre

Muebles a medida

TARJETAS DE CREDITO

SOLICITA TECNICO **683-2309**

J. B. Alberdi 4647 Cap.



FABRICA DE HOGARES Y SALAMANDRAS

A Gas y Leña.

En cobre, mármol, bronce.

TRABAJOS A MEDIDA

Envíe al interior



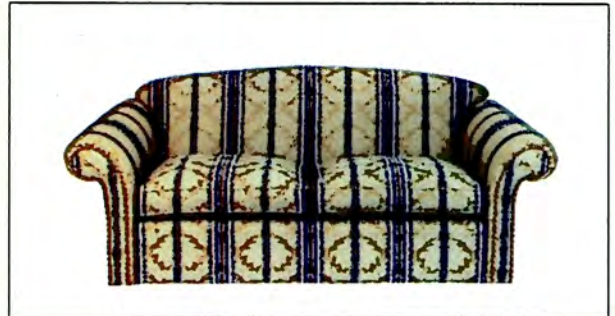
Macbeth

Quimo 68 (a 1/2 conel. Av. Rivadavia 7500)
612-5776 Sáb. y Dom. de 10 a 20 hs.

Fábrica de Livings y sofás cama

belmondo

La mejor tapicería al mejor precio



Retapizados • Restauración de muebles
Planes pago • Tarjetas

Andrés Lamas 2040 Capital Tel.: 582-6422

Lunes a Sábados de 9 a 19 hs. Domingos de 16 a 20 hs.

Amoblamientos FAZ

Solución de Espacio con Diseño
Módulos Combinables - Variedad de Modelos



Arme su Comedor o Living en: Roble, Caoba, Laca, Patinado, Laqueado
Juegos de Living. Mesas y Sillas. Financiación Personal. Tarjetas de crédito

Av. Cabildo 4036/38 701-9692 Dom. y Fer. 16 a 20 hs.

Av. Nazca 2627 503-6059/6050 • Lun a Vier de 9,30 a 13 y 16 a 20,30

TECHOS CORREDIZOS EN POLICARBONATO

CERRAMIENTOS EN ALUMINIO COLOR
Toldos de Pollester y Aluminio

PLAN 5 PAGOS

SUPERTOLD

Lavalle 1607 3º B
374-5441/3996 49-5817



DIVANLITO. ALTA COSTURA EN TAPICERIA.

Tarjetas. Todos los planes



La excelencia en Sofás-cama y Juegos de Living

- La línea más completa en modelos nacionales e **importados de EE.UU.**
- Sistema automático y **super colchón de resortes** exclusivos.
- Unicos con **dos zonas de confort** preciso para sentarse o acostarse.
- Doble **cabecal articulado** para mirar TV.

Diseñados tan cómodos como una cama. Para que Ud. o sus huéspedes puedan dormir la noche entera.



Tarjetas. Todos los planes

Visite los 3000 m2 de la Nueva Expo-Fábrica de DIVANLITO y sorpréndese con su Gran Colección de Juegos de Living y Sofás-cama de 1, 1 y 1/2 y 2 plazas con tecnología de última generación



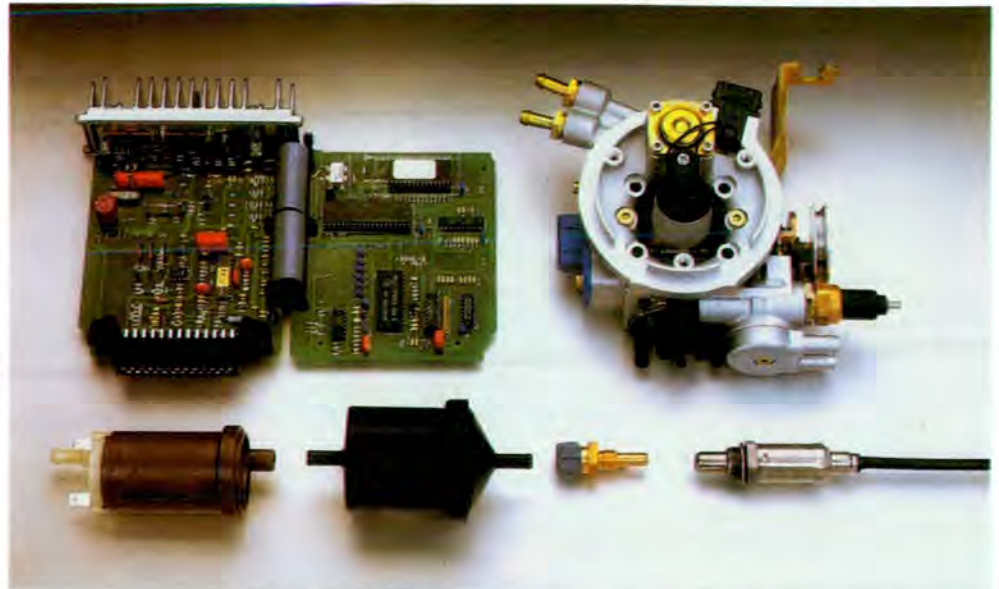
Fábrica, Exposición y Ventas: AV. DIRECTORIO 2234 CAP. (Flores)

Lunes a Sábados de 8 a 20
DOMINGOS de 11 a 20

EL ARROLLADOR AV

El célebre carburador de los motores a nafta de los automóviles ha entrado en una agonía de la que no se recuperará, pese a los últimos intentos de algunos ingenieros que han querido revivirlo con el agregado de un "marcapasos", es decir un control computadorizado. Pero está todo dicho: la inmensa mayoría de los modelos de automóviles actuales -nacionales e importados- traen sistemas de inyección de nafta, con mayor o menor grado de sofisticación, pero siempre mucho más precisos que los carburadores.

Las estrictas leyes anticontaminación que rigen en los países industrializados, y que también han comenzado a aplicarse en nuestro país y naciones vecinas, son las verdaderas causantes de la progresiva y ahora casi total desaparición del carburador. Ocurre que sólo con la inyección se pueden obtener cantidades exactamente dosificadas de combustible para cada condición de operación de la planta motriz. De esta manera la combustión es más completa y se emiten menos contaminantes a la atmósfera. Así de sencillo parece. Pero no nos engañemos, el desarrollo de un eficiente sistema de inyección de nafta para automóviles ha demandado ingentes esfuerzos que nacen -aunque parezca mentira- hacia la misma época en que comenzaron a desarrollarse los primitivos carburadores, es decir a principios de siglo. En el campo automovilístico, los primeros -y muy buenos- resultados con la inyección de nafta se obtuvieron en la década de 1950 y de la mano de Mercedes-Benz, que junto con la firma Robert Bosch puso a punto un sistema puramente mecánico aplicado primero en sus famosos autos de carrera y después en algunos modelos de calle. A partir de entonces, y esporádicamente, la inyección fue adoptada por otros fabricantes -Peugeot, Porsche, Triumph- obteniéndose prestaciones



Inyección electrónica del tipo monopunto centralizada, para los motores de menor cilindrada. La computadora de control, a la izquierda, y junto a ella la unidad inyectora. Inmediatamente abajo está la sonda lambda, junto a un sensor y la bomba eléctrica de nafta.

más importantes, aunque todavía ni se hablaba de los beneficios en cuanto a la protección del medio ambiente. Lo único que se perseguía, con la inyección mecánica de nafta, era obtener más potencia.

La verdadera revolución de la inyección se produce en 1967, cuando Volkswagen aplica la inyección electrónica -también concebida junto con Bosch- a su modelo VW 1500. El sistema, denominado D-Jetronic, operaba con más precisión que la instalación de mando mecánico, y era mucho más confiable. Esa era la clave: confiabilidad, que era pedida a gritos por los usuarios de coches a inyección. Y ocurre que la inyección electrónica no nace casualmente, sino a causa de que por esa época ya en Europa y los Estados Unidos los ecologistas presionaban para obtener un aire más puro, principalmente los residentes de Los Angeles, en California, donde el smog producido por los automóviles y las industrias había llegado a límites intolerables.

Por la misma época los nor-

teamericanos ya habían concebido también la inyección electrónica de nafta, gracias a los esfuerzos de la empresa Bendix, que sería aplicada en autos de serie a principios de la década de 1970.

El principio de funcionamiento

Básicamente, un sistema de inyección de nafta de comando electrónico opera inyectando en el múltiple de admisión cantidades variables de combustible de acuerdo a los requerimientos del motor. Diversos sensores, encargados de registrar muchos parámetros como temperatura de agua y del aire de admisión, así como el régimen del motor y la carga motriz, transmiten los datos a una computadora digital. El cerebro electrónico coteja los datos instantáneos -obtenidos en tiempo real- con los contenidos en su memoria, y en fracciones de segundo realiza complicadísimos cálculos, que se traducen en órdenes para los dispositivos inyectoras, encargados de proveer y pulverizar la nafta en el siste-

ma de admisión.

El funcionamiento real de una instalación de inyección es sumamente complejo y escapa al objetivo de este artículo, que es el de proporcionar al lector ideas generales sobre las ventajas de la inyección. Por supuesto que el lector interesado en temas técnicos podrá consultar una multitud de títulos que sobre la materia se exhiben en las librerías de nuestro país.

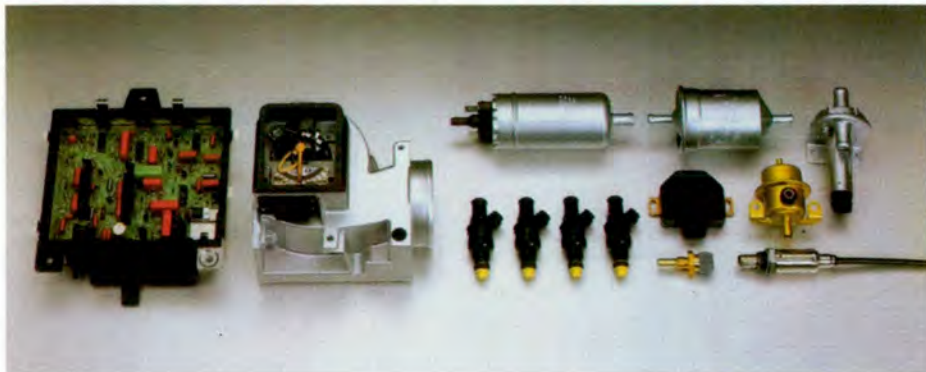
Y retornando a los sistemas de inyección, podemos agregar que en la actualidad hay una tendencia en las unidades de menor cilindrada a utilizar las instalaciones llamadas monopunto o centralizadas, que no poseen un inyector por cilindro sino que cuentan con una sola unidad inyectora aplicada a un componente de formas exteriores muy parecidas a un carburador.

Esta inyección es menos costosa que la multipunto, donde cada cilindro posee un elemento inyector. Pero en ambos casos se llega a las metas buscadas, es decir eficiencia y baja emisión de contaminantes.

Con la inyección también se

ANCE DE LA INYECCION

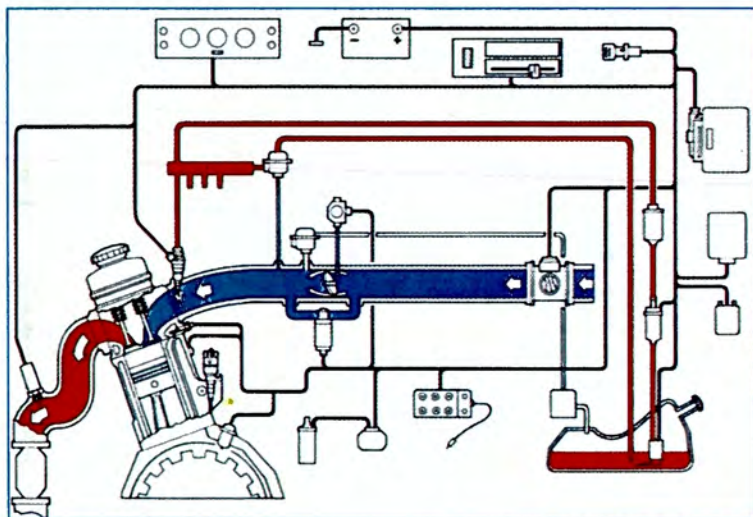
Por
Jorge Gualtieri



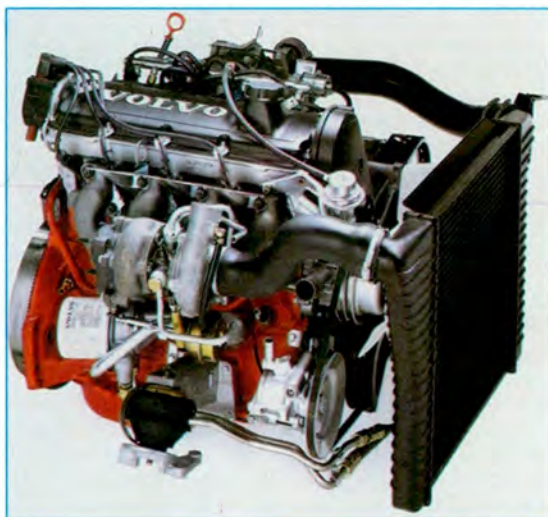
Inyección multipunto para un motor de cuatro cilindros, con un inyector por cilindro (los elementos de color negro con punta amarilla).



Medidor de caudal de aire para determinar la carga motriz, aplicado a un avanzado sistema de inyección.



El esquema de un sistema de inyección electrónica de nafta habla a las claras de su complejidad.



Moderno motor turbo intercooler equipado con inyección de nafta electrónica.

obtiene una importante reducción en el consumo de combustible -superior al 15 por ciento en algunos casos- así como una más fácil puesta en marcha, principalmente cuando el tiempo es muy frío, o muy caluroso, porque desaparecen las temidas bolsas de vapor. Y ello es así porque circulan grandes cantidades de combustible por el sistema, y porque la bomba de nafta -eléctrica- suele estar sumergida en el combustible del tanque.

La sonda lambda y el catalizador

Para obtener una mezcla de aire y nafta ideal, que que-

me casi completamente en los cilindros, no basta con la inyección de nafta; también se hace necesario aplicar un sensor de oxígeno -la sonda lambda- en el sistema de escape. Este ultrapreciso sensor, del tamaño de una bujía de encendido, detecta las cantidades de oxígeno libre contenidos en los gases de escape y en base a esta información envía señales a la computadora para que mantenga una relación de mezcla óptima en todo momento. Y la sonda lambda y la inyección tienen a su vez que combinarse, para obtener los mejores resultados en cuanto a control de las emisiones,

con el catalizador, elemento que transforma muchas sustancias nocivas de los gases en inocuas. Y a su vez el catalizador no debe operar con nafta con plomo, que rápidamente lo inutilizaría, sino con nafta "verde" ó "ecológica", aunque estos términos no reflejan toda la verdad, porque los compuestos que reemplazan al plomo, elaborados a base de un éter, no son lo beneficiosos que cabría esperar. Pero este tema también escapa a nuestros objetivos.

Conclusión

La inyección electrónica de nafta ha llegado para

quedarse y para sumir en un nostálgico olvido al carburador, una obra de arte de la técnica, pero incapaz de hacer frente a los desafíos ecológicos. Prácticamente cada día que pasa se agregan perfeccionamientos a la inyección -computadoras cada vez más rápidas y potentes- y sensores casi infalibles, pero el principio de operación sigue siendo el mismo. El automóvil, con tal cantidad de aditamentos del estado sólido, se hace cada vez más complejo, pero es el precio que hay que pagar para que la movilidad individual no desaparezca de la faz del planeta.

TRAUMA, UNA ENFERMEDAD

En 1995 palabras como cólera, stress, infarto y cáncer resultan tanto cotidianas como preocupantes para la población general, motivando el interés en la búsqueda de su prevención, diagnóstico y tratamiento. Sin embargo, gran parte de esa población se sorprendería al saber que ninguna de ellas supera al trauma como la principal causa de muerte en la población menor de 35 años de edad.

Podría definirse a la "enfermedad trauma" como la suma de efectos físicos y psíquicos que una agresión externa determina sobre un individuo. Los tipos de agresión involucrados varían desde el simple accidente casero, pasando por el trauma deportivo o la violencia urbana, hasta el accidente automovilístico, aéreo o industrial.

La enfermedad accidente es, por lo tanto, una de las más antiguas que ha asolado a la especie humana y su influencia como causa de muerte ha permanecido imperturbable hasta nuestros días. A pesar del reconocimiento histórico de la mortalidad asociada al trauma, sólo durante los últimos 25 años se ha emprendido un estudio sistemático en la búsqueda de la disminución de las muertes evitables mediante terapéuticas médicas. La **prevención** de los accidentes tal vez sea el mecanismo más idóneo para lograr dichos fines. Ello implica a su vez el doble reconocimiento del trauma como enfermedad médica y social.

El concepto de trauma es muy amplio, ya que abarca desde la mínima lesión hasta la afectación simultánea de múltiples aparatos y sistemas en el organismo.

Cabe preguntarse entonces por qué es tan poco lo que la población sabe sobre él. La respuesta podría hallarse en el hecho de que el trauma constituye la "epidemia negada". Esa negación se basa en el desconocimiento de que los accidentes no son sólo meros hechos fortuitos sino una enfermedad en sí misma.



Los Dres. Sancineto (Ortopedia y Traumatología), Inón (Cirugía Pediátrica), Figari (Cirugía General), Butera (Unidad de Terapia Intensiva) y San Román (U.de Terapia Intensiva) reunidos para la realización de este artículo.

Una enfermedad que cobra víctimas en todas las etapas de la vida, pero mucho más entre los jóvenes, quitando a la sociedad lo mejor de su fuerza laboral e imponiéndole pesadas cargas en costos de tratamientos y rehabilitación.

Si el trauma es una enfermedad, el accidente deja de ser lo inevitable y se transforma en lo prevenible.

Dicha prevención comprende una fase primaria y otra secundaria. La primera incumbe a la sociedad en pleno porque abarca los aspectos educativos, legislativos, técnicos, económicos, sociales y culturales. Es la sociedad la que debe generar las inquietudes que conduzcan a campañas de promoción de la salud mediante educación vial, normas de seguridad industrial y hogareña, desarrollo de vehículos y dispositivos menos peligrosos para quienes los manipulen y su entorno y readecuación de pautas socioculturales en la búsqueda de minimizar conductas agresivas asociadas a la utilización de elementos potenciadores de las mismas, como alcohol, fármacos o armas.

La prevención secundaria es la que atañe a los aspectos médicos del trauma. Ella está referida a las complicaciones

que deben evitarse una vez que la lesión está instalada. Este es el aspecto del trauma mejor estudiado porque, una vez ocurrido el accidente, la clase médica ha desarrollado con el correr del tiempo las terapéuticas adecuadas de manera de disminuir tanto la mortalidad como las secuelas. Sin embargo, y muy a pesar de los esfuerzos médicos, seguimos tratando el síntoma, es decir el accidente, y no la causa.

El trauma es a la sociedad lo que la enfermedad psicósomática a la persona. Quizás una mejor definición de trauma es que se trata de una enfermedad **socio-somática**, que tiene origen en la sociedad y que se expresa por su síntoma, la lesión, en el individuo.

Desde los comienzos de la humanidad la actividad médica estuvo vinculada al trauma. En tiempos históricos, los primeros cirujanos de trauma fueron quienes acompañaron a los ejércitos en batalla. La traumatología era entonces la actividad quirúrgica por excelencia y la Historia de la Medicina es rica en citas, ilustraciones y tratados relacionados con ella.

El primero en desarrollar la idea del transporte de heridos fue Dominique-Jean Larrey, cirujano de Napoleón. Dise-

ñó la primera ambulancia con tracción a sangre, que permitía no sólo el transporte sino también iniciar el tratamiento durante el mismo. Este concepto revolucionario permitió trasladar los heridos desde el frente hasta un lugar de atención adecuado. De esta forma se dejaba de lado la práctica de la atención en el lugar de la baja, con las restricciones que significaba atender al mismo tiempo que se combatía.

Desde entonces hasta los modernos helicópteros, verdaderas unidades de cuidados intensivos volantes, es mucho lo que hemos progresado.

Desde el punto de vista de la metodología de atención del trauma, es dable considerar una etapa prehospitalaria y otra hospitalaria.

La primera involucra todas aquellas medidas tendientes a la resucitación inicial del accidentado en el lugar del hecho y a su rápido transporte a un centro de complejidad adecuada.

Dicha atención inicial, generalmente a cargo de médicos y paramédicos debidamente entrenados, involucra personal bajo la esfera estatal y privada, civil, policial o militar. A pesar de ello debe existir un denominador común: **un criterio unificado en las normas de atención**

EMERGENCIAS MEDICINA SOCIAL

Por los Dres. Miguel Butera,
Marcelo Figari, Alberto Iñón,
Carlos Sancineto
y Eduardo San Román,
del Grupo de Trauma,
Hospital Italiano de Buenos Aires.



donde existe una adecuada integración entre el transporte aéreo y terrestre y una regionalización de la atención del traumatizado, la clasificación de la víctima de acuerdo a su gravedad y al destino final que le corresponde (centros de trauma en tres niveles de complejidad) es automática.

En nuestro país recién se está definiendo el perfil de los centros de recepción de politraumatizados. Por otra parte, el problema de la diversidad de coberturas sociales y seguros de salud crea un cúmulo de interferencias en la etapa intermedia de transporte.

Este es, por lo tanto, uno de los puntos a optimizar a través de una adecuada política de atención del trauma, posibilitando **rápida evacuación con destino claro**, lo cual seguramente redundará en la declinación de los índices de morbilidad y mortalidad del accidentado.

Son múltiples los requisitos que una institución debe reunir para pretender asumir el rol de atención del traumatizado grave.

No sólo es preciso contar con

un área de admisión inicial tecnológica y humanamente dotada, sino también con un arsenal diagnóstico y terapéutico sin limitaciones horarias, o sea con disponibilidad **las 24 horas del día**.

Los elementos más importantes a mencionar en este sentido son: guardia permanente de todas las especialidades directamente involucradas (cirugía general, ortopedia y traumatología, neurocirugía cardiovascular, anestesiología, terapia intensiva, radiología, hemoterapia y psiquiatría); guardia pasiva de especialidades con función de interconsulta (oftalmología, otorrinolaringología, cirugía plástica, etc.); factibilidad de realizar en la urgencia todo tipo de estudios radiológicos, tomografía axial computada, ecografía, angiografía, procedimientos laparoscópicos, endoscopías respiratoria y digestiva y eventualmente resonancia magnética nuclear.

El perfil de atención del niño o de la futura madre afectados por trauma debe tener la misma carga de complejidad. En el caso de que la agresión hubiera involucrado al **grupo**

familiar, la institución deberá estar en condiciones de hacerse cargo de la atención integral, sin disgregar al mismo.

La moderna **rehabilitación** de los politraumatizados aparece como el puente natural entre el quirófano o la unidad de cuidados intensivos y el domicilio del paciente. Es el vehículo a través del cual se logra la re inserción de la víctima en su mundo familiar y laboral, minimizando la repercusión de las funciones eventualmente perdidas.

Como corolario de lo anteriormente expuesto, es nuestra intención puntualizar la idea de que todo esfuerzo volcado a la prevención y tratamiento del trauma resulta escaso si se lo valora en el contexto de las severas secuelas sociales que esta "epidemia de la modernidad" potencialmente aparece.

Nota: el Grupo de Trauma del Hospital Italiano de Buenos Aires está conformado por un conjunto multidisciplinario de especialistas con inquietudes asistenciales, docentes y de investigación en el terreno del trauma.

inicial y en el establecimiento de prioridades. Gracias a un sinnúmero de publicaciones y cursos de entrenamiento propulsados por las sociedades científicas quirúrgicas, anestésicas, cardiológicas e intensivistas se ha logrado un adecuado standard de tratamiento en este aspecto.

Si bien en la Argentina resta mucho por desarrollar en esta fase, la situación de la atención prehospitalaria ha mejorado significativamente en los últimos años.

El personal involucrado debe estar en condiciones de rehabilitar las funciones respiratoria y circulatoria del accidentado, de inmovilizarlo adecuadamente en tablas o férulas preparadas a tal efecto con la intención de evitar que el traslado se convierta en un factor de riesgo adicional, y de transportar a la víctima con la mayor celeridad posible al centro médico que la gravedad de la situación requiera.

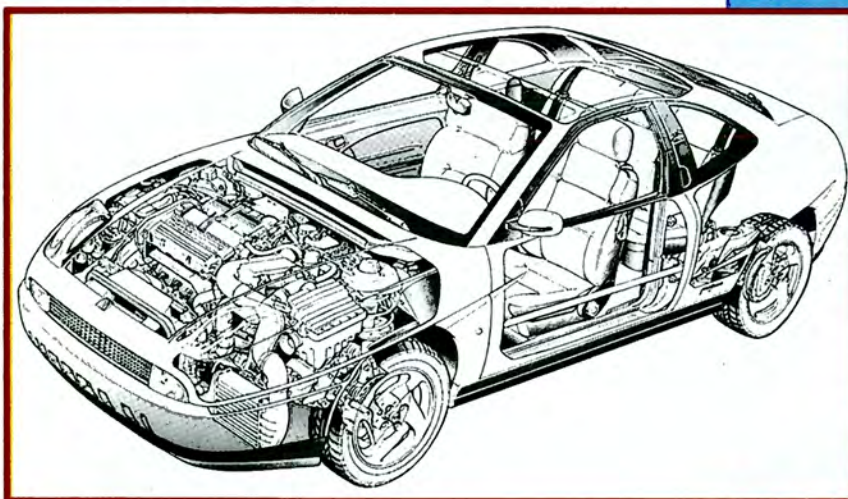
Dicha categorización de los pacientes en función de los requerimientos es conocida como "**triage**". Ello permite definir durante la atención en el lugar del accidente y el posterior transporte, qué paciente requerirá un mayor o menor nivel de soporte.

En los países desarrollados,



LA COUPE AUTENTICA

En primicia para la Argentina, Alessandro Rigatto, corresponsal en Italia, anticipa una prueba de rodamiento sobre la flamante "Coupé Fiat" o Fiat Coupé 16v. turbo. Aún con algunas críticas, el auto de prestigio de la casa italiana tiene sus virtudes, lo que avalla la jugada de la empresa en una época poco auspiciosa para aventuras.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal, cuatro cilindros en línea, doble árbol de levas a la cabeza, cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 84x90 mm, cilindrada 1995 cm³, relación de compresión 8:1. Potencia máxima 195 caballos a 5500 rpm; cupla máxima 30,2 kgm. a 3400 rpm. Alimentación a inyección electrónica multipunto IAW, catalizador y sonda Lambda.

TRANSMISION

Tracción delantera, dispositivo antipatinamiento "Viscodrive". Cambio a 5 marchas y reversa, embrague a monodisco seco.

SUSPENSIONES

A ruedas independientes con amortiguadores a válvulas laminares. Delanteras del tipo McPherson y traseras con brazos estirados y travesaño auxiliares.

DIRECCION

A cremallera con servodirección. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS

A discos servo asistidos, delanteros ventilados, ABS.

DIMENSIONES

Largo, 425 cm; ancho 177 y alto, 134. Peso, 1320 kg. Capacidad del baúl: 295 dm³. Capacidad del tanque de combustible: 60 litros.

En uno de los momentos más difíciles del sector automovilístico, la más grande de las industrias italianas, Fiat, presentó una coupé de dos litros deportiva, de dos puertas y cuatro ubicaciones en el habitáculo. Un vehículo de prestaciones notables destinado a un limitado número de clientes que saben apreciar el producto. Un contrasentido si nos ponemos a pensar que sería mejor vender millones del mismo auto... Pero en Fiat dicen que no; que este auto debe ser una expresión de la capacidad de los hombres de Fiat, capacidad técnica, pero también de buen gusto y creatividad. El nombre "Coupé" lo ha decidido Paolo Cantarella, el encargado de imponer el retorno de la Casa de Torino, luego de quince años de olvido, a un segmento donde ya supieron

probar las mieles del éxito por largo tiempo. Autos como el 2300 S, el Dino 2000 y 2400, que construyeron la imagen deportiva de la mayor industria automovilística italiana, son hoy los antecesores de este, el último alumbramiento de Fiat. En ausencia de uno de los símbolos que

mejor caracterizan la tradición deportiva italiana, este automóvil se vale todavía de Pininfarina para el diseño de los interiores, mientras que la línea fue obra del Centro de Estilo de la fábrica. La silueta del nuevo auto torinés presenta notables motivos de originalidad estilística y fuertes reminiscencias extraídas de la mejor tradición clásica del diseño peninsular. Comenzando por el curioso capot, que se eleva armónicamente sobre los guardabarros.

Muy particulares resultan también las dos "hendiduras" oblicuas que recorren los costados definiendo las proporciones del capot y a la vez imprimiéndole un corte a la línea del pasarrueda trasero. Otro elemento de gran valor estético es la tapa del tanque de combustible sobre el baul. Su forma recuerda a los deportivos de los "sesenta", casi idéntico a los que llevaban los autos de rally en ese período, desde el Fulvia a los 124 Spider; la llave, en aluminio pulido y los grupos ópticos delanteros, integrados en el capot con doble joroba, cosa que los hace originales y también más bellos que los adoptados por el nuevo Toyota Supra. En su interior, el centro de la plancha de a bordo y su prolongación hasta los paneles de ambas puertas están contruidos en metal, pintados en el mismo color que el auto; los instrumentos están encastrados



precisamente frente al puesto de manejo, lo que le da una gran elegancia.

En definitiva un vehículo original, de gran personalidad pero nada del otro mundo: según nuestro parecer lo "más" de la Coupé Fiat radica en su "italianidad", o sea el carácter deportivo de una línea que no se puede confundir comparándola con tantas otras curvilíneas, típicas de los japoneses. Pero, el BMW Serie 3 Coupé tiene más clase, el Audi Coupé es más práctico, el Honda Prelude es más completo, el Mazda MX 3 está propulsado por seis cilindros, el Opel Calibra, en su versión Turbo 16v. 4x4, que cuesta lo que valdrá la Coupé Turbo 16 v. Plus, es más veloz y ofrece todas las ventajas de un tracción integral.

Entonces: ¿Qué cosa tiene de ventaja la Fiat Coupé? Bien, es un deportivo "verdadero", mientras que sus concurrentes son berlinas deportivas de tres puertas, o verdaderas coupés derivadas al fin y al cabo de berlinas, como el BMW o el Honda Prelude, privados de la destacada personalidad deportiva que si ha querido darle a este auto el Administrador Delegado y Presidente de Fiat Auto, Paolo Cantarella.

Pasando del análisis estético y de mercado, a la valoración de los interiores, podemos decir que los asientos son bellos y

acogedores, más adaptados y elegantes al tono del auto, aquellos hechos en cuero, así como también los que incluyen la opción en tejido. Al margen de la plancha central, entintada del mismo tono que el exterior del coche, todo el interior es de color uniforme, como ocurre con los japoneses: materiales espumosos en abundancia, pulsantes y perillas de plástico, crean un ambiente poco vivaz, tanto que los interiores son negros sin importar el color de la carrocería.

Hubiera sido preferible redescubrir los pulsantes en metal, como se usaban hace treinta años, en armonía con las manijas de apertura de las puertas desde el interior, en el mismo material. Inadmisible, luego, resulta la desprotección del aparato de radio, no cuidado por alguna portezuela rebatible además de estar mal integrado en el diseño de la consola central, aunque tiene el frente extraíble. El volante de serie, de tres rayos, no entusiasma demasiado; más agradable es el que incluye el "air-bag" en su interior. Contrariamente, los asientos posteriores, se muestran cómodos ya que están ubicados de manera tal que se puede contar con espacio suficiente para las piernas y espalda. Rebatiendo para poder aumentar la capacidad de carga, el techo, bastante bajo y corto, hace que

las cabezas de los eventuales pasajeros tomen contacto con la luneta, cosa no muy agradable cuando se viaja con un sol cuyos rayos caen perpendicularmente sobre la tierra (y más aún en temporada estival).

Es sobre la ruta donde se aprecian las bondades de la coupé: en cuanto al manejo del Turbo Plus éste fue satisfactorio y el auto se comportó amigable en el camino, nada agresivo; el ruido del escape es suave, aunque suena un poco metálico y el cuentavuelvas no parece enloquecer ante un golpecito de acelerador. El comando del cambio también es un poco esponjoso pero, la precisión y el recorrido ideal, de acuerdo a las características del motor. Justamente este último es de 2000 cm³ sobrealimentado y con 16 válvulas. La potencia, de 195 caballos, aumenta con vigorosa progresividad, sin retardo; la inyección multipunto y el boost-drive hacen que se comporte como un aspirado de gran porte. En la práctica uno se encuentra viajando a 200 km/h en sólo un momento, con la posibilidad de llegar rápidamente a los 220 sabiendo que todavía se puede acelerar un poco más.

El comportamiento a toda velocidad es seguro. Era de esperarse, habida cuenta que el baricentro se halla a sólo 49 cm. del suelo y el centro de rolido a 45 cm. del piso: medidas muy

cercanas a las de la Ferrari 456 GT. El ángulo de rolido (4° para 1G transversal) es 30 % inferior a sus concurrentes más directos. La conducción se mantiene dócil aun con violentas aceleradas en curva, porque interviene el "viscodrive" para controlar la situación. El auto se muestra preciso cuando entra en las curvas lentas y/o de media velocidad, con el tren trasero que sigue fielmente la trayectoria sin alivianarse y sin provocar sobrevirancias. En las curvas veloces se viaja bien, con entradas y recorridos en curvas siempre seguros, corroborados por una sensación de precisa adherencia. El rumbo del resto es siempre bueno y la dirección muy directa (menos de tres vueltas de un extremo al otro) ofrece un óptimo compromiso entre confort y sensibilidad. Los frenos son confiables, potentes y bien modulables, el ABS se encuentra perfectamente adecuado a las características de la instalación. Por otro lado, los discos delanteros, de buen diámetro, y las pinzas serían lindos de apreciar si las llantas en aleación fuesen menos "rellenas". Por lo demás, la coupé tiene una personalidad que sería un delito retocar, con alerones o molduras postizas. El mercado establecerá si el doctor Cantarella ha tenido razón.

Alessandro Rigatto (desde Italia)



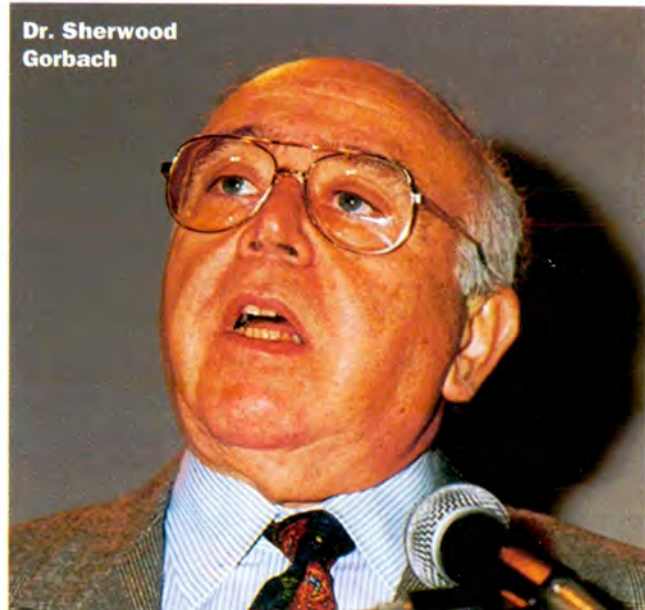
UN BACILO A FAVOR

El Lactobacillus GG ingresa a la alimentación na



Sector de ordeño mecánico.

Una empresa local acaba de incorporar a su línea de productos lácteos un probiótico de efecto terapéutico y preventivo que propende a una salud equilibrada. Un supermicrobio a favor de la salud humana.



Dr. Sherwood Gorbach

Un microbio llamado GG previene distintas enfermedades, algunas muy graves, cuando se incluye en la dieta humana junto con el yoghurt o la leche. El tema fue desarrollado por uno de sus descubridores, el doctor Sherwood Gorbach, durante una conferencia magistral realizada hace unos días en un importante hotel de esta ciudad, acerca de los efectos sobre la salud humana de bacterias ácido-lácticas de última generación. Junto con el doctor Barry Goldin (bautizaron el bacilo con las iniciales de sus apellidos: GG), desarrollaron sus investigaciones en los Estados Unidos.

La empresa Valio S.A., líder de la industria láctea de Finlandia, compró la patente que cubre los Estados Unidos, la Comunidad Económica Europea, Australia y otros países. Valio S.A. fue fundada por el doctor profesor Arturi Ilmari Virtanen, que en 1945 recibió el Premio Nobel en honor a su labor científica para la salud de la humanidad. La conferencia del doctor Gorbach reviste importancia, no sólo por su calidad científica, sino porque ya se consumen en nuestro país productos lácteos que contienen este bacilo. La conferencia estuvo enriquecida, además, por la

disertación de la doctora Etelvina A. Rubeglio, jefa de Microbiología del Hospital de Pediatría "Profesor Dr. Juan P. Garrahan" y presidenta de la Sociedad Argentina de Bacteriología Clínica (SADEBAC), quien amplió la información sobre los efectos de la bacteria en distintos tratamientos gastrointestinales. La diarrea infantil, las infecciones contraídas dentro de los hospitales e institutos geriátricos, la "Diarrea del Viajero" y los males que afectan a personas inmunosuprimidas por el estrés o con órganos transplantados, se previenen con el microbio GG.

El germen fue recuperado de la selva de microbios poco conocidos, por los doctores Gorbach y Goldin, en EE.UU. "Su nombre completo es Lactobacillus casei GG. Llega al estómago y al intestino y se multiplica, al tiempo que despliega beneficios muy importantes para la salud humana", señaló la doctora Rubeglio. El GG ya estaba en la leche agria o "cuajada" que se consumía hace décadas, aunque sus cualidades pudieron comprobarse científicamente recién en 1991. El yoghurt y la leche con GG es un ejemplo de la revolución iniciada hace



**Planta de
leche
en polvo.**

BENEFICIOS DEL LACTOBACILLUS GG

Es un probiótico (bacteria ácido-láctica) de efecto terapéutico y preventivo que propende a una salud equilibrada.

Su capacidad de adherencia a las células epiteliales del tracto gastrointestinal asegura estos beneficios:

Propiedades

- Tolera ácido y bilis
- Adhiere a células intestinales humanas
- Coloniza el tracto gastro-intestinal
- Produce sustancias antimicrobianas

Efectos patológicos

- Estimula la inmunidad
- Promueve el mejoramiento de los síntomas en diarrea aguda
- Reduce efectos colaterales en la administración de antibióticos
- Previene síntomas en la "diarrea del viajero"
- Produce remisión en la colitis recurrente por Clostridium difficile
- Inhibe la producción de carcinógenos
- Coadyuva en la alimentación de pacientes con intolerancia a la lactosa.

una década, cuando la medicina probó que la mayoría de las enfermedades - incluyendo algunas hereditarias-, pueden prevenirse con una dieta rica en nutrientes esenciales o con suplementos vitamínicos y minerales.

Desde entonces, el agregado de vitaminas A y D, de minerales como el hierro - especialmente en la leche- aumentaron la calidad de vida de niños y adultos en todo el mundo.

El GG es un paso más ambicioso aún, dado que tolera sin problemas la química (acidez o alcalinidad) del estómago y el intestino.

Un pote diario de yoghurt



**Sección de
concentración
para la
producción de
leche en
polvo.**

con GG previene las diarreas e infecciones vaginales causadas por distintos antibióticos. Por otra parte, el GG ayuda a mantener el equilibrio de microbios propios y útiles del cuerpo en pacientes hospitalizados, internados en geriátricos o que tienen las defensas bajas por estrés, medicación anti-rechazo y radioterapia.

Es posible que las mayores esperanzas respecto a la acción del microbio están centradas en el control de *Helicobacter Pylori* (la bacteria que contribuye a la gastritis y las úlceras de estómago), del exceso de colesterol en sangre y la inhibición de sustancias que producen los tumores del intestino.

Al provenir de una cepa de origen humano, el GG prospera en el estómago y tapiza las paredes de los intestinos. Aquí potencia la respuesta defensiva del cuerpo frente a los virus de la diarrea, baja el colesterol que circula en la sangre, contrarresta la acción dañina de los antibióticos (que matan la flora



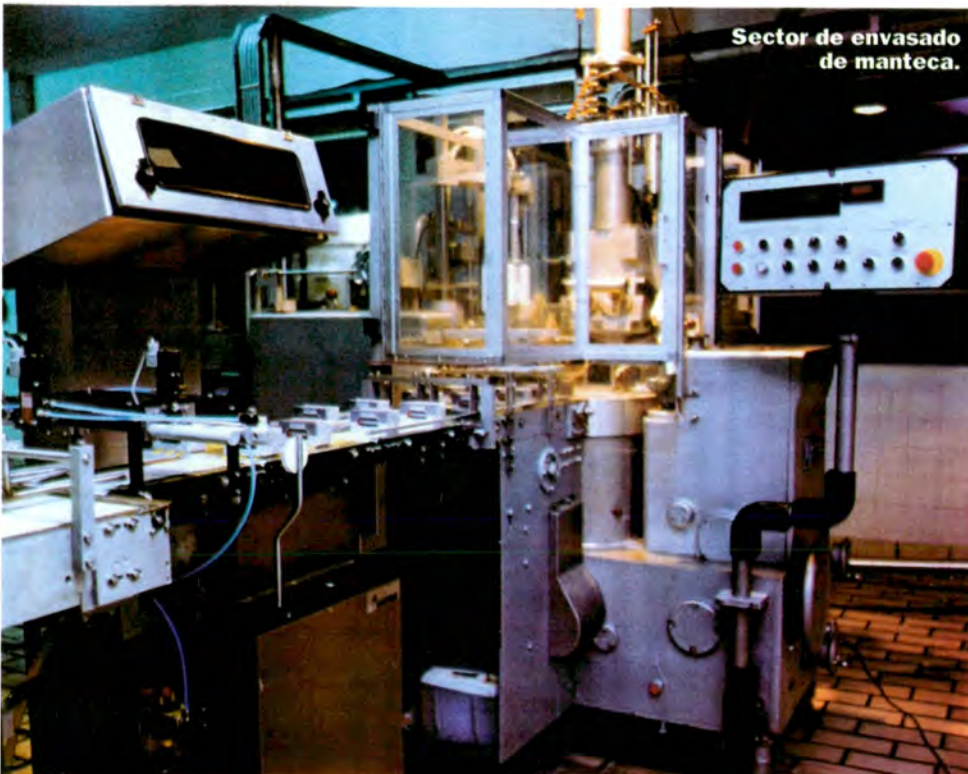
Sector de producción de yoghurt.

TURISMO SIN DOLORES

Turquía fue una prueba de fuego para el GG, pues ocupa uno de los primeros lugares en el ranking de países que producen la llamada "diarrea del viajero". Esta afección comienza en forma brusca, causando cólicos, náuseas y fiebre. Se debe al consumo de agua o alimentos contaminados con heces animales. Los mariscos, los huevos, las carnes mal cocidas y las verduras crudas son las fuentes más comunes de los parásitos (giardias, amebas) virus y bacterias que atacan el viajero.

Pero el yoghurt enriquecido con GG redujo hasta el 40 por ciento de las diarreas, sobre un total de 820 turistas finlandeses que viajaron a Turquía.

La respuesta del GG ante la "diarrea del viajero" se debe a la afinidad entre el microbio protector y el intestino humano. Esta atracción vital garantiza una multiplicación rápida del GG. Luego el microbio estimula las defensas orgánicas contra los parásitos, virus y bacterias, una de las razones por las que los médicos recomiendan el consumo de yoghurt o leche con GG durante los días previos al viaje.



Sector de envasado de manteca.

intestinal útil), favorece el aprovechamiento de proteínas y minerales básicos para la salud, y sintetiza importantes nutrientes, como el ácido fólico que previene malformaciones genéticas en los fetos humanos.

Durante la exposición, el doctor Gorbach destacó los beneficios de los probióticos y los productos lácteos fermentados, los cuales "han sido consumidos a lo largo de toda la historia. Cada civilización ha desarrollado métodos para convertir productos lácteos, por fermentación microbiana, en quesos, leche agria o yoghurt, con el propósito de preservarlos, incrementar el sabor y producir beneficios para la salud".

CON PIES Y MANOS



A la derecha; Así parece lógico, pero se puede hacer difícil. Izquierda; Con el pie y el peso del cuerpo es más fácil aflojar las tuercas.

No es frecuente hoy día. Pero a veces ocurre, quírase o no: una está viajando sola y de repente, ¡zas!, se pincha un neumático. La primera sensación es esa inestabilidad del automóvil, que se bandeja para la izquierda y la derecha. Y enseñada, una vez comprobado que el zigzag no se debe a las ondulaciones de la calle, la certeza de que se trata de una pinchadura. ¿Qué hacer?. Como digo, hoy día estos desperfectos son raros porque las cubiertas son buenas y duran mucho. Pero igual: tarde o temprano el caso se puede dar. Y es posible que una se encuentra sola, que la calle sea bastante apartada y con poco tránsito, y que por más que se mire no aparezca -o no se detenga- el tan mentado "caballero" para ayudar.

Es probable que ni siquiera tengamos a mano el Manual del Dueño, que ha quedado en casa; guardado en algún cajón. Todavía más: a menudo se da que la conductora (¡e inclusive el conductor!) no sabe dónde se encuentra el gato para levantar el coche.

Lo importante en tales casos es, como siempre, no perder los nervios. ¡Calma!

Primer paso, y el más importante: arrimar bien contra el cordón o estacionar sobre la banquina. Segundo: colocar el freno de mano.

Tercero: calzar una de las ruedas (no la pinchada) con dos piedras o maderitas (algunos automovilistas llevan a este efecto unas cuñas en el baúl).

La llave y el críque, ¿dónde están? Ajá, aquí.

A ver esta llave. ¡Uy, ninguna tuerca se puede girar! Por más fuerza que hacemos con manos y brazos, las tuercas están como

clavadas.

Pero hay un recurso: colocar la llave de modo que se la pueda girar hacia abajo, y luego se hace fuerza con el pie usando el peso parcial o total del cuerpo.

Una vez aflojadas un poquito las tuercas, hay que colocar el críque bien derecho y levantar el vehículo hasta que la rueda pinchada gire libremente; después se terminan de aflojar las tuercas y se las coloca dentro de la taza para que las roscas no se ensucien.

¡Ufa, ahora sacar la rueda de auxilio, que pesa bastante! Menos mal que está limpia. Cuesta un poco centrar la llanta de modo que los espárragos atraviesen los tres, cuatro o cinco agujeros, pero con paciencia y maña lo conseguimos.

Ahora las tuercas. Hay que apretarlas suavemente, luego bajar el coche. Recién cuando la rueda apoya en el piso y ya no gira hay que terminar de apretar las tuercas bien, ¡pero a no olvidarlo!

Lo demás ya es rutina: cargar la rueda pinchada en el baúl, guardar el críque, retirar las calzas, cerrar el baúl, ¡y a la próxima gomería! No vaya a ser que pinchemos dos seguidas, como a veces ocurre.

Dicho sea de paso: ésta es otra situación más por la cual conviene, cuando manejamos, no usar zapatos con taco sino mocasines. Son más seguros para operar los pedales, y más convenientes en este caso.

Si después de repasar estas sugerencias de Marlú trató infructuosamente de cambiar la rueda, Ud. siempre podrá recurrir al Auxilio Mecánico de su Club discando: 803-3333 y 804-4444

BATERIAS ACA SERIE 2



COLOQUELA EN SU AUTO NOTARA LA DIFERENCIA " SOBRE LA MARCHA "

Porque obtendrá una respuesta inmediata.

Las **BATERIAS ACA SERIE 2**, son productos con tecnología de última generación. Libres de mantenimiento. Aptas para toda marca y modelo de autos nacionales e importados.

GARANTIA EN TODO EL PAIS.

Un producto respaldado por el ACA que le asegura garantía de rendimiento y calidad !...

AL PONER EN MARCHA SU AUTO... NOTARA COMO RESPONDE. PRECIO PROMOCIONAL. TARJETAS DE CREDITO. Productos y Servicios respaldados por experiencia y calidad.

ACA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

**V APAGUE
EL CELULAR**

**V CANCELE
LA AGENDA**

**V DESCONECTE
EL FAX**

POR UNA SEMANA

ELIJA EL DESTINO



ACATUR

TODO CATARATAS

4 días/3 noches. Aéreo.
Alojamiento, con desayuno en
Hoteles en Foz do Iguazú.
Excursiones: Cataratas lado
Argentino y Brasileiro.
Represa de Itaipú.
Ciudad del Este.
Precio contado..... \$ 371.-
Con tarjetas hasta en
6 pagos de..... \$ 68,50.- c/u

AUTOTURISMO VILLA GENERAL BELGRANO

8 días/ 7 noches. Alojamiento
con desayuno. Hotel Edelweiss.
Precio contado.....\$ 210.-
Con tarjetas hasta en
6 pagos de.....\$ 38,50.- c/u



INTERNACIONAL NUEVA YORK

6 noches de alojamiento.
Aéreo.
Salidas de lunes a jueves.
Precio contado.....u\$s 951.-
Con tarjetas hasta en
12 pagos de.....u\$s 86.- c/u



RIO DE JANEIRO

7 noches de alojamiento con
desayuno. Aéreo. Hotel
zona playas de Leblon.
Precio contadou\$s 431.-
Con tarjetas hasta en
12 pagos de.....u\$s 40.- c/u

PUBLICIDAD ACA

CENTRO INTEGRAL DE INFORMACION TURISTICA

Sede Central, Av. del Libertador 1850,
3º piso, de lunes a viernes de 10 a 17 hs.
Tel.: 802-1845/0522 Fax Nº 802-6098. Reserva desde su casa a través de
ACAMAIL al Nº T30001 y en las principales filiales del interior del país.

*Precio por persona en base habitación doble. Tarifas sujetas a modificación
sin previo aviso. Los precios no incluyen IVA ni DNT*

Operador responsable Automóvil Club Argentino - Servicio exclusivo para socios. DNST 0076 - RES. 716/72



NOTICIAS

DESCANSO CON NATURALEZA

Procurar que los socios y su familia disfruten del tiempo libre en los mejores lugares, es un deseo del Automóvil Club Argentino que se pone de manifiesto por el servicio que se le presta en el **Náutico ACA Delta**, un complejo en el cual nuestros asociados cuentan con todo para la práctica de distintas disciplinas deportivas u optar por el descanso tan deseado del fin de semana.

Allí puede encontrarse con un restorán a la carta (c/aire acondicionado), una parrilla autoservicio o de tenedor libre (\$ 9 s/bebida), una proveeduría y quinchos. Cuenta con 3 piscinas, solarium y playa de arena. Igualmente pueden utilizarse las canchas de fútbol, tenis, paddle, volley, etc., juegos de mesa. Los hijos menores pueden dis-

frutar del Fortín (travesía), de juegos electrónicos, karting a motor, alquiler de bicicletas y toda la familia las excursiones en lanchas.

Cuenta con un puesto de abastecimiento para embarcaciones y automotores, como también de amarras de día y playa de estacionamiento; se encuentra ubicado a sólo 10 minutos del Tigre, pudiendo llegar por vía fluvial o circulando por la Ruta Provincial Nº 27 hasta el acceso al Náutico.

Otro lugar que permite gozar del descanso con un entorno que la naturaleza ha creado para ser vivido a pleno es el **Centro Recreativo Luján**. Un lugar ideal para mini-turismo con parcelas para casas rodantes y/o carpas, fogones con piletas de lavado, sanitarios con agua caliente y dos piletas de natación.

Cuenta con un autoservicio de comidas, una proveeduría y quinchos; para entretenerse, canchas de tenis, paddle, volley, fútbol y bochas.

Se encuentra a 62,1 km de Buenos Aires, sobre la ex ruta Nº 7 y a 6 km de Luján.

EL PLACER DE NAVEGAR

Para los socios que se sientan atraídos para disfrutar el deporte náutico, pueden comenzar a hacerlo por medio del Automóvil Club Argentino, mediante la participación en los cursos de náutica que se dictan en la Sede Central y las clases prácticas de dos horas de navegación en el puerto de Olivos.

Los cursos de timonel, que van dirigidos a la familia en general, se realizan los días miércoles de 19.30 a 21.30 horas y permiten navegar por el Río de la Plata hasta Colonia, remontar los ríos Paraná o Uruguay y recorrer el Delta Argentino; se desarrolla un programa oficial de la Prefectura Naval Argentina que dura cuatro meses; los cursos de patrón de yate se efectúan los días martes y jueves de 19.30 a 21.30; con ellos se permite navegar hasta Punta del Este. Podrá recabarse información llamando a los teléfonos (01) 801-0197/1109, (01) 802-3074/9522.

También en nuestra filial Rosario se dictan los cursos náuticos de timonel de yate a motor y vela y de patrón de yate. Los días martes y jueves de 21 a 23 hs; las clases prácticas, sábados y domingos durante dos horas en barcos escuela de nuestra institución. Las inscripciones e informes se realizan en Bvar. Oroño 1302, Rosario o en los teléfonos (041) 24-5056/21-5814/40-1278/49-6283.

VILLA GESELL

Con motivo de la masiva concurrencia de veraneantes a nuestra costa atlántica, se hizo necesario realizar la apertura del Hotel ACA Villa Gesell, ubicado prácticamente en el centro de la ciudad, sobre la Av. Costanera, en un privilegiado predio de 28.000 m².

Cuenta con quince habitaciones para dos y tres personas, con diez departamentos dúplex de dos habitaciones y dos baños para cinco y seis pasajeros, y dos suites. Todos los ambientes tienen hermosas vistas al mar y a los jardines que ro-

dean el hotel, disponiendo de teléfono DDN y DDI y de televisión optativa.

El hall de entrada y estar es amplio y cómodo, con salida directa hacia la playa; hay sala de juegos y videos y un excepcional restorán con vista al mar, piscinas y solarium para adultos y niños, y cuenta con una playa de estacionamiento cubierta.

Los socios del ACA que se hospedan en el Hotel ACA Villa Gesell tienen acceso directo a las instalaciones del Villa Gesell Golf, en las mismas condiciones que los asociados del citado club, pudiendo practicar golf, tenis, paddle y fútbol.

MAS DE 140 AÑOS DE EXCELENCIA EN MEDICINA SE MANIFIESTAN ASI:

MAXIMA EFICIENCIA:

Porque participamos en el liderazgo Profesional y Científico en la Medicina Argentina.

ALTA SEGURIDAD:

Porque ofrecemos las mejores y más amplias posibilidades de recuperación de la salud.

VALORES GENUINOS:

Nuestros costos son reales y propios, sin ninguna intervención gravosa, retornando el ingreso en beneficios de mejoras al Paciente, porque somos una Entidad de Bien Público.

ATENCION PERSONAL DEL PACIENTE:

Porque es para nosotros, el principal

Protagonista, y el destinatario de nuestros esfuerzos.

COBERTURA COMPLETA:

Desde la atención del caso más simple, hasta el más complejo, con el apoyo de Tecnología de avanzada en Diagnóstico y Tratamiento.

DOCENCIA E INVESTIGACION:

Porque la base científica de la Actividad Asistencial, requiere la profundización y la permanente actualización del Conocimiento.

PREVENCION OPORTUNA:

El criterio inteligente, de anticiparnos juntos a la concurrencia de la enfermedad, evitándola.

**Hospital Italiano más de 140 años trabajando por la excelencia.
Porque usted siempre merece más.**



**Hospital Italiano
PLAN DE SALUD**



Asóciase Ud. y su familia en nuestras sedes:

Central: Potosí 4032 - Capital Federal - Tel. 981-4940 / 0272 / 8672 • 982-6979

Belgrano: Juramento 2741 - Tel. 783-7652 • 781-2617

San Justo: Malabia 2101 - Tel. 651-3388 / 1555 / 6825

NOTICIAS

El presidente del Automóvil Club Argentino con Dn. Fernando Falcó y Fernández de Córdoba, marqués de Cubas, presidente del Real Automóvil Club de España y Dn. Juan Manuel Bengolea Hurtado, presidente del Automóvil Club de Chile, luego de las conversaciones mantenidas sobre temas particulares de la F.I.A. y la F.I.T.A.C., durante la visita efectuada a nuestra Sede Central con motivo de la celebración del 90º aniversario.



El Dr. Carlos A. Vaquer, el gobernador de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Sr. Arturo Estabillo, el Sr. César C. Carman y el Esc. Hernán López Fontana, presidente de la Filial Ushuaia, durante la visita del gobernante provincial y luego de la reunión en la que se consideraron importantes aspectos de los servicios que la Entidad dispone y de la promoción del turismo hacia esas latitudes.

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA



En los salones de la Sede Central del Automóvil Club Argentino, se hizo el anuncio del otorgamiento de la fecha para la realización del Gran Premio de Fórmula 1 en nuestro país efectuado por la empresa responsable de la organización. En la foto aparecen el presidente del ACA Sr. César C. Carman, en uso

de la palabra, el presidente del Real Automóvil Club de España Dn. Fernando Falcó, marqués de Cubas, ambos miembros de la Federación Internacional del Automóvil y los Sres. Felipe McGough, presidente de la empresa Gran Premio de la República Argentina S.A., y Fernando Tornello.



En un acto celebrado en la Sede Central del ACA, se realizó el lanzamiento de la Historia Deportiva del Automovilismo Argentino. Durante la ceremonia de presentación vemos al Sr. Alfredo Parga, autor de la obra, al Sr. César C. Carman, presidente del ACA, el ex corredor Sr. José Froilán González y al director de "La Nación" Dr. Bartolomé Mitre. Asistieron además autoridades de la empresa editora, de la Entidad, representantes de empresas automotrices, pilotos y ex corredores.

PUNTA CARRASCO Se ha renovado el convenio con Punta Carrasco S.A., cuyas instalaciones están ubicadas en la Av. Costanera y Av. Sarmiento de la ciudad de Buenos Aires, por el cual se posibilita a los socios del Automóvil Club Argentino a hacer uso de los servicios deportivos con descuentos que varían según la actividad de que se trate, horarios y temporada, con la sola presentación del carné y las cuotas al día.

PAGO DE COMBUSTIBLES CON TARJETA

Con la incorporación de la tarjeta American Express para el pago de combustibles y otros servicios, se completa la nómina de tarjetas de alcance nacional que se pueden utilizar en nuestras dependencias, recordando que nuestra red de estaciones de servicio fue una de las primeras en dar este tipo de facilidades y exclusivamente a los socios.

La nómina se completa con: ArgenCard, Banelco, Cabal, Carta Franca, Credencial, Diners, Luro, MasterCard y Visa.

SEVEL Y PEUGEOT CONTINUARAN ASOCIADOS

Ya es oficial la formalización del contrato entre Automóviles Peugeot PSA y Sevel Argentina S.A., para la fabricación del modelo 306 en 10 versiones entre 1996 y el año 2000.

Así fue anunciado por el presidente de la terminal argentina, Mauricio Macri, y el representante de Peugeot en América del Sur, Françoise Serre.

La inversión inicial será de unos 110 millones de dólares y el primer 306 saldrá de la línea de ensamblaje en El Palomar a finales del primer trimestre de 1996 llegando a la producción, al terminar ese año, a 250 unidades diarias.

El acuerdo no se cierra allí. Una comisión técnica de las dos compañías está evaluando los productos que la casa francesa lanzará hasta el final del milenio y, antes de 90 días, propondrá los modelos que eventualmente podrá fabricar Sevel para el Mercosur. Posiblemente la van 806 y el 106.

Ocurre que, al término de su contrato con Fiat en 1997, Sevel dispondrá de capacidad ociosa (hasta 500 unidades diarias), lo que podría significar la posibilidad de asociarse con otras marcas, una alternativa que no entusiasma a Peugeot. De allí los estudios para ampliar los segmentos de participación de Sevel con más modelos Peugeot o, una factibilidad cuidadosamente esquivada por los ejecutivos, agregar un acuerdo parecido con Citroën, que con Peugeot conforma PASA, la empresa madre de ambas.

Las dubitaciones se originan en la fuerte amenaza formulada por Brasil en el sentido de adelantar el régimen común, previsto para ser negociado en 1999 con entrada en vigor en el 2000, con ciertas modificaciones. La más importante, la de modificar uni-

lateralmente las condiciones del Protocolo 22 a fin de mejorar su balanza comercial, fuertemente comprometida este año. Además, la de atraer hacia Brasil las inversiones del sector que se están efectuando en la Argentina, con vistas al Mercosur. Una de ellas es la de bloquear los ingresos de unidades fabricadas aquí, para obligar a las multinacionales a instalarse también allá.

Por consiguiente, Peugeot toma sus precauciones ante la perspectiva de tener que efectuar una radicación industrial en Brasil.

Por de pronto, el 306 nacional saldrá con un motor 1.8 a nafta y un 1.9 diesel, fabricados aquí con autopartes locales y brasileñas. Sevel continuará fabricando hasta finales de 1997 los modelos 504, berlina y pickup, y el 405. Si consiguen incrementar la oferta con otros modelos de Peugeot a fin de mantener su liderazgo en el mercado, Sevel no incorporará otra marca, apuntó Mauricio Macri. También garantizó a los compradores de autos Fiat adquiridos por plan de ahorro, que Sevel cumplirá en

tiempo y forma con las adjudicaciones posteriores a diciembre de 1997.

“El futuro de nuestra empre-

sa no corre ningún peligro”, concluyó Macri. “Sevel no está muerta, como muchos hubieran querido.”



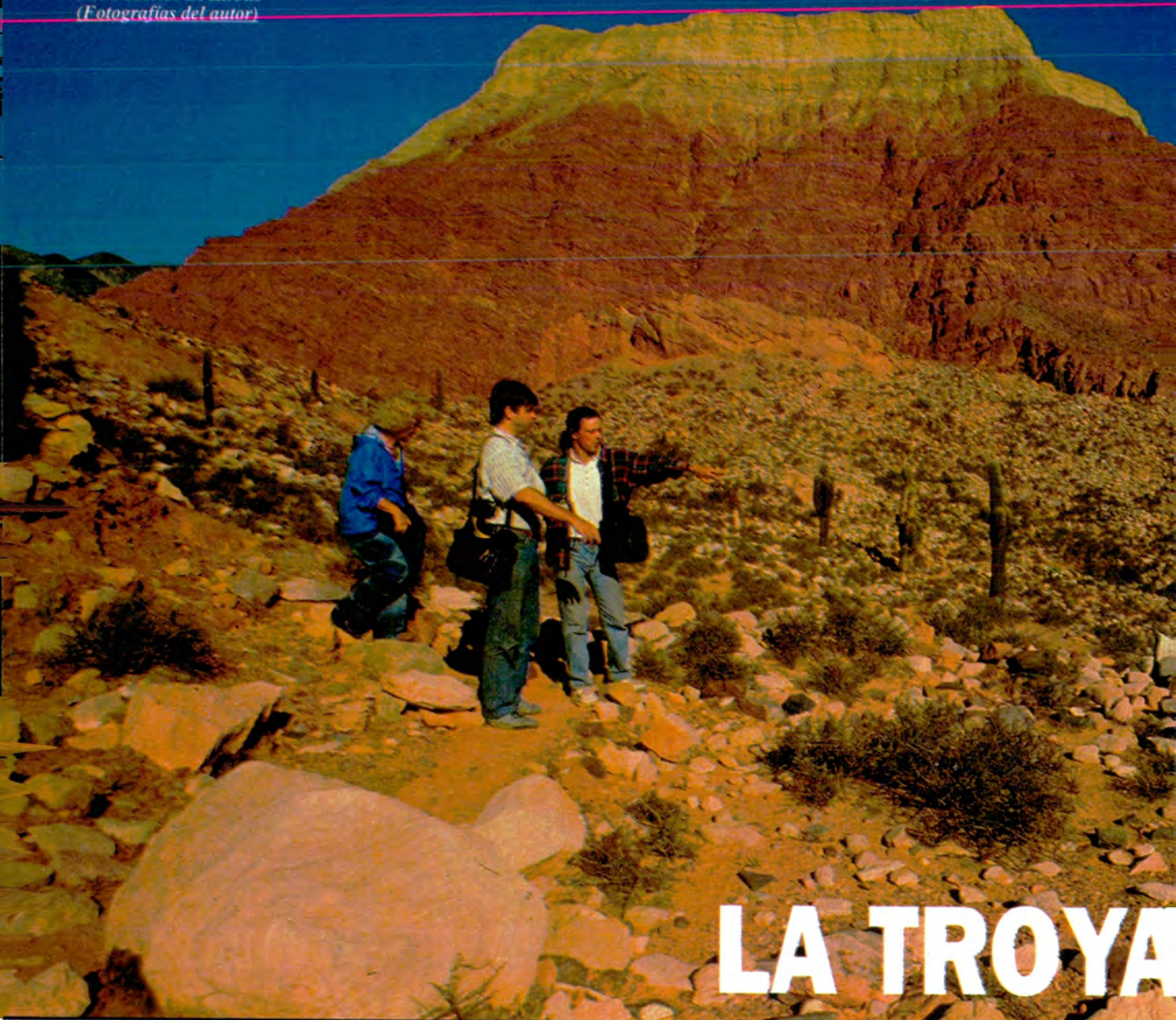
UN DIABLO MAS VELOZ...



...Y MAS CARO

Lamborghini festejó su 30º aniversario poniendo a la venta 150 unidades de la versión del Diablo Especial Edition. Por solo 245 mil dólares (en Europa), se puede conseguir un auto que camina a 333 km/h (8 más que la edición standard) y acelera de 0 a 100 en 4 segundos, lo que no estaría nada mal para aprovechar las callecitas de Buenos Aires en horas pico de tránsito. Para ello se alivió el Diablo corriente en 245 kg. No es para alarmarse: era equipo de confort, ahora inexistente. El motor engordó con 33 CV más (525 contra 493). Eso sí, además de instalarle neumáticos tipo F1, se le agregó un control de tracción para que no ande haciendo trompos, en primera y en línea recta. Son en definitiva, 4,50 metros de pura potencia.

Por Federico B. Kirbus
(Fotografías del autor)



LA TROYA

La quebrada de Huma-huaca y sus valles transversales están cuajados de antiguos asentamientos humanos. Puesto que esta amplia hondonada en trazado norte-sur constituía desde mucho antes del arribo de los españoles una de las principales puertas de acceso a lo que hoy es territorio argentino, era lógico que numerosas tribus se afincaran allí desde hace miles de años.

De esta densa ocupación dan cuenta los incontables yacimientos arqueológicos, que en parte han sido descubiertos, en parte están siendo explorados, y en parte aguardan aún a su descubridor.

Hay tres clases de patrones ocupacionales: oasis en el fondo de pequeños valles; en lo alto de las mesetas, y sobre colinas situadas en medio de la quebrada. Ciénaga Grande y Cocta-

ca pertenecen al primer tipo. Los llamados puca-rás de Yacoraite, Calete, Campo Morado y Tilcara (este último, el más conocido por haber sido parcialmente reconstruido) corresponden a las aldeas fortificadas emplazadas en lo alto de morros fácilmente defendibles. Y finalmente están los asentamientos sobre mesetas, como por caso Huichaira (enfrente de Tilcara), La Juella y Los Amarillos.

La excavación

Los Amarillos, llamado así por hallarse al pie de un enorme peñasco de intenso color rojo coronado a su vez de gruesos estratos de material amarillo, está siendo excavado al presente. Si bien es conocido casi desde principios de siglo como yacimiento arqueológico, aparte de alguna prospección parcial realizada tal vez en los años '30 por el conocido arqueólogo

En la quebrada de Humahuaca un grupo internacional de arqueólogos realiza la excavación del hasta ahora más importante asentamiento indígena del país.

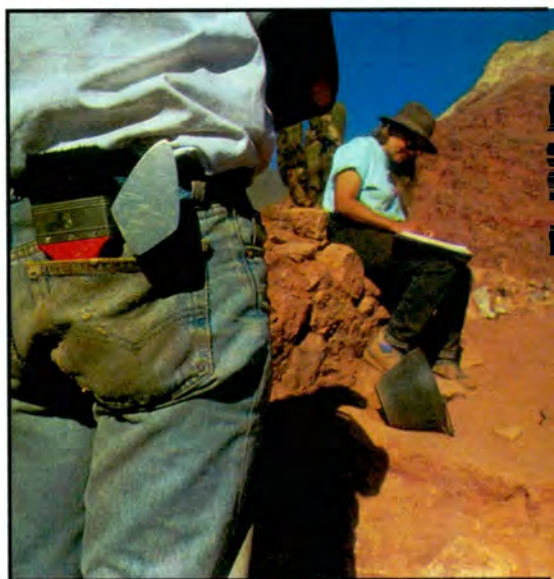
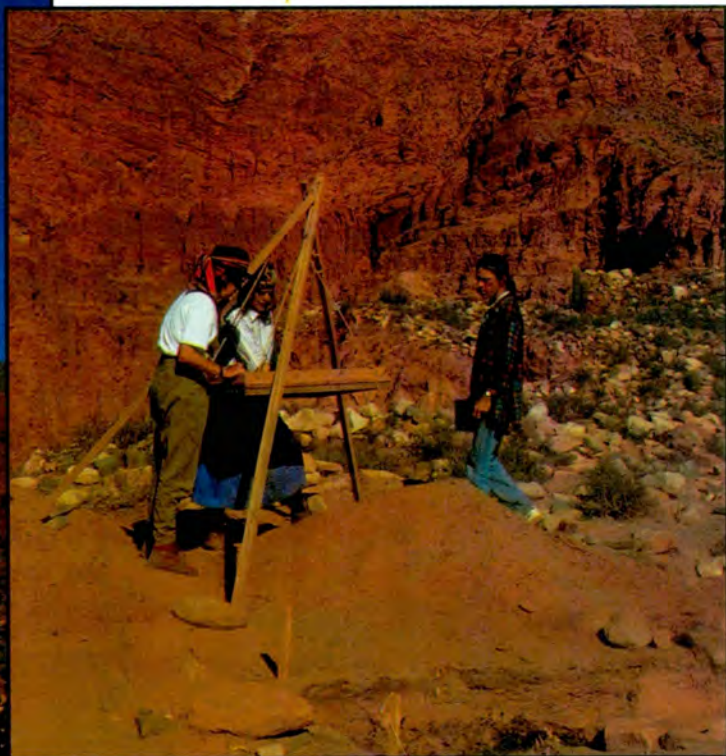


ARGENTINA

Salvador Debenedetti, nunca había sido explorado por profesionales. En 1988 se inició una campaña de excavación encabezada por el argentino Axel Nielsen, y a partir de entonces gradualmente intensificada, que en estos momentos está alcanzando su punto culminante. Los Amarillos, en efecto, se ha transformado en el trabajo de exhumación más importante jamás efectuado hasta el presente

en suelo argentino. Todo indica que la importancia de Los Amarillos supera en grandiosidad a la vecina Tilcara, por su extensión y densidad ocupacional de acaso más de 2.000 individuos. Aunque el pucará de Tilcara es grande (fue trabajado primero por Juan B. Ambrosetti a inicios del siglo), su extensión estaba limitada por hallarse sobre un morro. En cambio, la meseta de Los Amarillos es mucho más

Izquierda, vista general de las ruinas, con el peñasco Los Amarillos de fondo. Arriba, varias colaboradoras -entre ellas muchas extranjeras- zarandean el material. Derecha, del bolsillo de uno de los excavadores emergen los principales instrumentos de trabajo del arqueólogo: espátula y pincel.

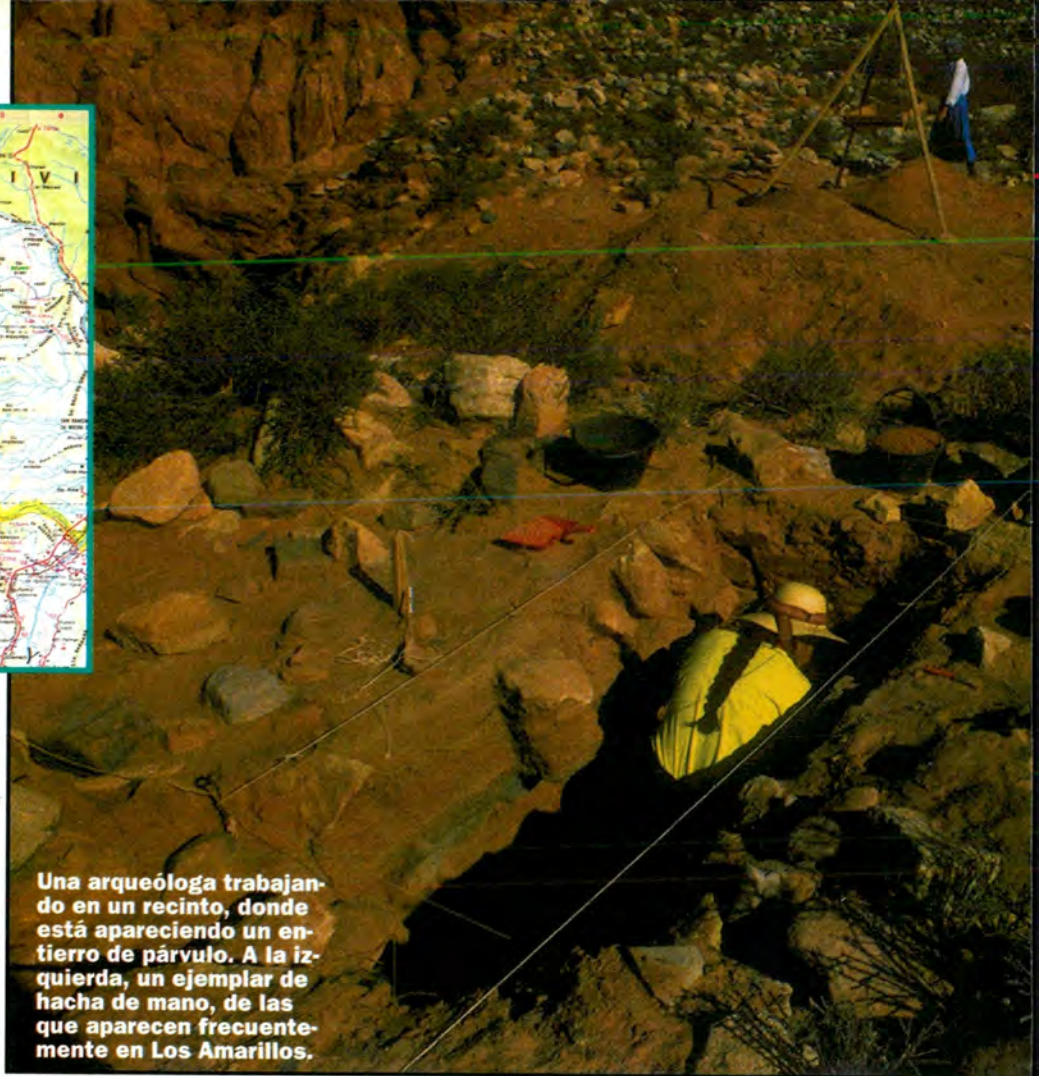


vasta y por tanto permitió el asentamiento y posterior crecimiento de una verdadera ciudad.

Características

Los últimos ocupantes indígenas de la quebrada de Humahuaca y adyacencias eran horticultores y pastores; la caza y la pesca ya eran para ellos una actividad secundaria. Puesto que el valle estaba densamente poblado,

era conveniente edificar las aldeas y ciudades en sitios fáciles de defender. Para este fin la meseta de Los Amarillos se prestaba en forma inmejorable. Los investigadores ya determinaron que para llegar al tablazo existían tan sólo tres vías de acceso: quebraditas o desfiladeros estrechos y por tanto fáciles de vigilar y cerrar en caso de peligro. Si bien los cultivos debían estar al pie de la



Una arqueóloga trabajando en un recinto, donde está apareciendo un entierro de p rvalo. A la izquierda, un ejemplar de hacha de mano, de las que aparecen frecuentemente en Los Amarillos.

meseta, all  donde corre agua, cualquier enemigo era fácilmente hostilizado desde arriba. Los corrales con los animales estaban en gran parte al pie del tablazo, pero en parte la hacienda podía ser llevada por algún breve período a lo alto para evitar que fuera robada.

Queda sin embargo como aspecto un tanto difícil de dilucidar por nosotros la provisión de agua. Si bien de ambos lados del tablazo discurren arroyuelos, arriba no había agua. El líquido por tanto debió ser transportado en tinajas desde abajo para ser volcado arriba en vasijas más grandes. Por otro lado, es un hecho comprobado que los habitantes de regiones áridas como ésta están acostumbrados a sobrevivir con relativamente poca ingesta de agua, a di-

ferencia de los pobladores de los llanos húmedos, de modo que esto también explicaría cómo los ocupantes pudieron vivir en estos morros y tablazos.

Un relevamiento provisional realizado muestra un asentamiento extenso subdividido en varios sectores y con algunas plazas. Según opinan los entendidos, ciertos barrios debían estar destinados a viviendas de la gente común, mientras que otros estaban reservados a ceremonias rituales o a la clase dirigente. La vida cotidiana se desarrollaba como en todos los demás asentamientos aborígenes: existían patios comunales por un lado, edificios religiosos y viviendas que en realidad eran dormitorios techados; la vida diaria se desarrollaba en su casi totalidad al aire libre.

Ocupación

Axel E. Nielsen, que junto con su colega norteamericano Mark Elson (Universidad de Arizona) dirige las exhumaciones, señalaba que de acuerdo con lo hallado hasta ahora la ocupación intensa del sitio se inició alrededor del año 1000 de la Era cristiana, por habitantes que eran representantes característicos de lo que se denomina el período Formativo.

Luego comenzó a sentirse cada vez más el influjo de la cultura Inca, procedente del Cuzco, demostrado a través del hallazgo de numerosos objetos t picos de esta civilización, probablemente de factura local pero imitando ejemplos incaicos.

En algún momento del siglo XVI descendieron los primeros conquistadores por la quebrada. Es improbable que de inmediato

descubrieran esta ciudad, bastante alejada por otra parte del curso de agua longitudinal principal que es el río Grande de Jujuy. Si los españoles no eran hostilizados, seguían su camino en su sempiterna búsqueda de gemas y metales preciosos.

Sin embargo, era probable que ya antes del año 1000 se hubiera instalado en lo alto una comunidad más primitiva, que con el tiempo se fue desarrollando hasta llegar a la población avanzada que finalmente ocupó la meseta de Los Amarillos.

Las excavaciones se realizan con apoyo del Conicet y la colaboración de diversas casas de altos estudios estadounidenses.

Los hallazgos

Es imposible excavar todo el asentamiento. Por ello se realizan las exhu-



Arriba, herramientas e instrumentos de trabajo junto a la pizarra que se usa para documentar las fotografías del relevamiento. Abajo, a pleno sol, zarandeando tierra: la tarea del arqueólogo no es precisamente un pasatiempo romántico



secados al sol que luego son sobrepuestos para levantar la tapia. En este caso los adobes no eran confeccionados con un molde, sino moldeados en forma individual para darles su forma.

El descubrimiento es importante porque introduce una nueva faceta en la investigación de las culturas del NOA durante el período Formativo. Todavía es un misterio cómo estas paredes de adobe pudieron haberse preservado a través de los siglos sin derretirse como chocolate al sol, porque si bien en invierno la precipitación en Humahuaca es nula, en verano los aguaceros son frecuentes e intensos.

Característicos también para Los Amarillos son los numerosos depósitos de almacenaje de granos y de tubérculos como la papa. En sus zarandas los excavadores encontraron incontables muestras de semillas o frutos naturalmente desecados, que permiten a los arqueólogos reconstruir los hábitos alimenticios de los naturales.

Por suerte no hay que cavar profundo en Los Amarillos. Ya a un metro y medio se llega al piso natural, de modo que el volumen de material a remover es muy inferior a lo que movió Heinrich Schliemann cuando en el siglo pasado excavó Troya. Pero en cierto modo puede decirse que por su envergadura y trascendencia Los Amarillos es para la arqueología argentina lo que Troya significó para los estudios de la antigüedad del mundo.

SECUENCIAS CULTURALES

1540 en adelante	Etapa hispano-indígena	
1480 a 1540	Período imperial de influencia incaica	La población de Los Amarillos se inserta en esta etapa
1000 al 1480	Desarrollos regionales	
600 aJC al 1000 aJC	Período Formativo	
800 aJC al 600 aJC	Período Arcaico, Cerámico temprano	
5000 aJC al 800 aJC	Pre Agrícola Superior, acerámico	
13.000 al 5.000 aJC	Pre Agrícola Medio	
antes del 13.000 aJC	Recolectores, Cazadores, Pescadores	

maciones en determinados recintos y sectores. Capa tras capa va siendo removida, todo con espátulas y pinceles, a veces con pequeñas pincitas o instrumentos tan delicados como los de un odontólogo.

Así va apareciendo estrato tras estrato. Cada hallazgo es catalogado, de modo que todo objeto removido tiene en el listado su lugar de origen.

Existen enterratorios, de adultos y de párvulos. En una sola habitación aparecieron 5.000 cuentas de

collar (aparentemente, las mujeres eran muy coquetas), confeccionadas de malaquita y azurita, pero también de cáscara de concha y algo de turquesa, material no frecuente en estas regiones. También se encontraron instrumentos de hueso, madera y metales y por sobre todo adornos de plata, como por caso placas de este metal que eran cosidas a los ponchos, o bien fragmentos de vinchas de oro. Un caso curioso es que en una habitación se exhumaron

diez puntas de flecha de piedra, yuxtapuestas, como si alguien las hubiese depositado allí como reserva o listas para ser insertas en el astil.

El adobe

En la totalidad de los yacimientos investigados hasta el momento en el área Humahuaca siempre se encontraron los muros de piedra -en parte intactos, en parte caídos- de las viviendas, y así fue como se reconstruyó el pucará de Tilcara. Por ello los estudiosos de las ciencias de la antigüedad estimaron que las construcciones eran hechas de piedras con argamasa de barro.

Sin embargo, en Los Amarillos aparecieron por primera vez, perfectamente conservados, paredes de adobe. Los adobes son ladrillos de barro



Triplete de pejerrey

LAGUNA CHASICO

PARAISO

DE LA PESCA DEL PEJERREY

Por Alvario

Cercana a la ciudad de Bahía Blanca a 775 km de la Capital Federal, se encuentra este auténtico paraíso para pescadores deportivos, donde el pique es **excelente** y los pejerreyes son de muy buen tamaño. Aquí la pesca se puede practicar indistintamente de costa o embarcado: en esta oportunidad y respondiendo a la barra pesquera de Mimo, fuimos a probar suerte de costa.

Partimos con la excursión a las 9 de la noche. Luego de tomar la ruta 3 hasta Bahía Blanca, empalmamos con la ruta 22 hasta Médanos (Capital del Ajo) y pasando esta localidad hasta el km 735/737 se toma un camino a la derecha (existe un cartel, que indica el Balneario Chapelcó a 39 km). Es un camino de tierra en muy buen estado y en caso de lluvia se puede pasar igual tomando los recaudos normales.

Arribamos a la orilla de la

laguna aproximadamente a las 8 de la mañana, donde nos esperaba un confortable desayuno con todo lo que uno desea; ya preparados y repuestos del viaje, consultamos a nuestro gran amigo Miguel Blanco (el más afamado guía de la zona), para saber donde nos recomendaba ir. Así fue que por sus

consejos decidimos partir hacia las islas, ya que los últimos relevamientos presentaron un mayor rendimiento en esas zonas. Nos separamos en diferentes grupos que se dirigieron a la Isla de los Peludos y nosotros partimos hacia la Isla de Los Pinos; la demora de acceder a éstas sólo toma

unos pocos minutos. El viaje hacia nuestro destino fue realizado sin inconvenientes, ya que sólo una suave brisa movía la laguna. Si el viento es de mucha intensidad el traslado hacia la isla no se puede efectuar, y la pesca se realiza desde la costa en los sectores vecinos a la Hostería.

CONSEJOS UTILES

1. Con la laguna planchada (no hay casi oleaje) habrá que achicar el tamaño de las boyas, ya que el pejerrey come con más cautela que cuando está movida.
2. Cuando se pesca a flote es fundamental pasar flotelines al nylon del reel para hacer más efectiva la clavada, pues el nylon queda depositado sobre la superficie del agua.
3. Se deben devolver al agua las piezas menores de 25 cm.
4. Es obligatorio pescar con licencia de pescador deportivo y presentarla en caso de ser requerida.
5. Es importante que la carnada sea lo más fresca posible. El tiempo que requiere conseguirla será premiado con un mayor éxito en la pesca.
6. Es conveniente llevar waders (pantalón impermeable para introducirse al agua), ya que la laguna está baja y se puede pescar más cómodo internándose unos metros para alcanzar la zona de pesca.

ISLA DE LOS PINOS

Una vez que arribamos a la Isla de Los Pinos -un lugar hermoso digno de conocer e ideal para pasar la noche en carpa-, nuestra ansiedad era tremenda y así se armaron distintos tipos de aparejos. Unos probaron con líneas de flote y otros con líneas de fondo, pero estos últimos fueron los que tuvieron más éxito, ya que el pique era sostenido y varios fueron los dobles y tripletes que se obtuvieron. Las carnadas más rendidoras fueron mojarritas y el mismo filet de

LAGUNA CHASICO

AGUA: Salada, unicamente poblada por Pejerrey



La Isla de Los Pinos parece en este momento una península, pero cuando la laguna tiene más caudal de agua queda aislada.



Es conveniente usar waders para internarse en la laguna y lograr mejor resultado.

EQUIPO RECOMENDABLE

Cañas livianas de fibra de vidrio o grafito desde 2,50 m y hasta 4 m. Preferentemente telescópicas.

Reel con capacidad para 100 m de nylon 0,30 mm.

Líneas de fondo con materiales livianos de 3 anzuelos con plomos de hasta 35 g.

Líneas de flote con boyas de madera balsa de colores vivos y diferentes tamaños (recomiendo los medianos).

pejerrey cortado en pequeñas tiritas.

En ese momento el viento era un poco más fuerte y movía bastante la laguna; pero al mediodía el panorama cambió y para deleite de los pescadores la laguna se rizó pareja, debido a la disminución de la intensidad del viento, cosa que permitió al pejerrey subir más cerca de la superficie. El agua se transformó en una suerte de festival de borbotones, así que pusimos las boyitas que son el verdadero encanto de esta pesca y *manos a la obra*.

Me puse a observar a Ale-

jandro, un amigo y excelente pescador de pejerreyes, que clavaba un pez tras otro; las boyas parecían títeres pero manejados desde abajo, y de acuerdo con el tamaño de los pejerreyes era el desplazamiento. Cuando eran más chicos se realizaba a gran velocidad, pero cuando aparecían los grandes se veía mayor delicadeza en el momento que tomaban la carnada. Realmente era un placer verlo pescar y observar los movimientos de las boyas.

La ventaja de pescar a flote es que es muy difícil que el pejerrey se trague el anzuelo; generalmente se obtienen clavados del labio superior, por lo cual si éste es pequeño se lo puede devolver a su medio natural y así tiene muchas posibilidades de sobrevivir. Recordamos que la medida mínima permitida para pescar es de 25 cm, y en esta laguna es muy difícil sacar alguno de menor tamaño (ya que los que normalmente se obtienen son arriba de esa longitud). A medida que se acercaba la



Dos de las piezas. En la laguna Chasico es difícil sacar peces del tamaño inferior al permitido.

SERVICIOS

El Balneario de Chapelc6 está situado a orillas de la laguna de Chasico, está abierto todo el año y ofrece los siguientes servicios:

Entrada al complejo	\$ 3,00 por pescador
Desayuno completo	\$ 3,00 (café o té con facturas y dulces)
Traslado a las islas	\$ 12,00 por pescador
Alquiler de botes	\$ 40,00 por día para 3 pescadores
Alquiler de lancha con motor de 40 HP y guía para 3 pescadores	\$ 120,00
Habitaciones con baño privado para 4 a 6 pescadores	\$ 12,00 por día por pescador.

Para reservas de lanchas con guías, traslado a las islas, safaris fotográficos de aves y mamíferos contactarse con el tel.: (0927) 91-192/91 o al fax (0927) 91-166. Excursiones a la laguna de Chasico cada 15 días, "Barra Pesquera de Mimo". Informes y asesoramiento al siguiente teléfono: 622-8644.

hora del regreso (las lanchas nos pasarían a buscar a las 5 de la tarde), el pique fue declinando, a mi entender debido a que la laguna estaba muy quieta (planchada) y que el calor tampoco nos daba tregua; pero la gente estaba contenta ya que la mayoría había alcanzado la cuota permitida de 50 piezas de medida por pescador. Al regresar a la Hostería el Concesionario, Angel, nos estaba esperando con una poderosa cena que incluía asado, vacío, cordero, lechón y diferentes tipos de ensaladas. El broche de oro para una excelente jornada de pesca, en un lugar que vale la pena visitar.

PORSCHE 911 CARRERA 2 Y NUEVA REPRESENTACION

La empresa Nordenwagen S.A., del grupo de la familia Pu-lenta, es la flamante representante, importadora y distribuidora de la casa Porsche AG en la Argentina, una función que hasta el presente efectuara Mercedes-Benz Argentina cuya casa matriz es vecina y socia -en algunos emprendimientos- de la prestigiosa fábrica de autos deportivos. Con tal motivo, estuvo presente el vicepresidente de la casa alemana, Hans Reidel, quien manifestó su satisfacción por la reciente designación y anunció que durante este año serán traídos al país 25 Porsche 911 Carrera 2 al precio de 115.000 dólares, esperando una cifra de ventas cercana a las 100 unidades para 1996, comprendiendo éstas los restantes modelos del 911 (el Ca-



rrera 4, el Cabriolet, el Carrera Triptronic S -con caja automática-, el RS para competencias deportivas, como el RS Clubsport y el flamante 911 Turbo), más el nuevo Boxster que se pondrá a la venta el año próximo y que tendrá un precio ostensiblemente menor al de los 911.

A 30 años de su nacimiento, el Porsche 911 manifiesta una envidiable juventud. Constantemente mejorado, en la actualidad es un comfortable deportivo de 2 asientos, de presencia estéticamente dramática, y con

una personalidad respaldada por otros tantos años de presencia deportiva en distintos escenarios del mundo, en los que ha competido con los mejores autos, más exclusivos y más caros.

Ahora, con un peso de 1370 kg de pura tecnología y robustez, su tradicional motor de 6 cilindros boxer (horizontales y opuestos) ubicado detrás del eje posterior, ha sido llevado a 3600 cm³ de cilindrada, entregando una potencia de 272 CV a 6100 rpm, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 5,6 segundos y alcan-

zar los 270 km/h de velocidad máxima.

Suspensiones independientes en las 4 ruedas; frenos a discos ventilados y perforados, también en las 4 ruedas y con ABS5 exclusivo de Porsche; doble airbag en el habitáculo; barras anti-intrusión en las puertas; catalizadores de tres metales con sonda Lambda para emisiones limpias y todo lo que el refinamiento, el buen gusto, la seguridad y la performance han obligado a desarrollar para una permanencia tan extensa en los mercados mundiales.

LA VERSATILIDAD DEL 806



Recientemente, Sevel Argentina ingresó al mercado al Peugeot 806, un monovolumen de 5 puertas, gran versatilidad de uso y una excelente calidad de vida a bordo.

Apto para transportar entre 5 y 8 pasajeros, según la disposición de asientos solicitada, o un volumen importante de carga si su destino es más profesional, su gran superficie vidriada le confiere excepcional luminosidad y visibilidad, y su termi-

nación de alta gama como así su mecánica, prestaciones de confort y performances equivalentes a las de un automóvil. Ofrecido en dos versiones, SR y ST, al precio de 37.900 y 43.500 dólares, respectivamente, trae como dotación de serie aire acondicionado integral; dirección asistida; alzacristales delanteros eléctricos; cierre centralizado de puertas y de tapa de depósito de combustible con mando a distancia; reloj digital; cuentavueltas; radiopasacassette detachable; cinturones delanteros inerciales con regulación de altura; 4 cinturones de seguridad traseros con enrolladores; columna de dirección ajustable en altura; alarma de faros encendidos; limpiaparabrisas de dos velocidades e intermitente; faros de iodo de su-

perficie compleja; y proyectores traseros antiniebla.

Los opcionales son el ABS; asientos delanteros giratorios; alzacristales eléctricos traseros; regulación de faros desde el interior; luces delanteras antiniebla; doble techo corredizo; retrovisores térmicos retráctiles; tapizados en pana y llantas de aleación.

Un coeficiente aerodinámico de (Cx) 0,34 denuncia el cuidado puesto en su diseño, que colabora en sus prestaciones y economía de uso.

El 806 tiene el motor de 2 litros ya conocido en el Peugeot 405 SRi, de cuatro cilindros en línea y una potencia de 123 CV a 5750 rpm, con inyección electrónica multipunto, catalizador trimetálico y sonda lambda, para utilizar con combustible sin plomo.

Caja manual de 5 marchas hacia adelante y MA; tracción delantera; suspensión delantera tipo McPherson con triángulo de apoyo; tren trasero a brazos arrastrados; dirección a piñón y cremallera, hidráulica; frenos a discos ventilados adelante y a tambor atrás, con ABS en la versión ST.

Datos y fotos

UNA BARCHETTA PARA LOS NOSTALGICOS



Casi un regreso a las fuentes, a poco de haber presentado la coupé Fiat, la casa de Turin siguió aguzando el lápiz y en el reciente Salón de Ginebra presentó a su modelo "Barchetta" para un nicho del mercado, el de los spider, que comienza a crecer de la mano con la recuperación económica europea.

Los spider han formado parte de la historia de Fiat desde su creación. La novedad hará brillar los ojos de más de un nostálgico de los autos sport, aquellos incómodos aparatos que se utilizaban todos los días para las tareas habituales, y los domingos permitían despuntar el vicio de la competición a bajo costo.

Claro que las líneas son más modernas, pero la Barchetta también tiene una distancia entre ejes corta, una trompa aguada, pasarruedas anchos y una cola compacta. Eso sí, en beneficio de la economía y la seguridad, la tracción es delantera, de manera que ahora se podrá jugar con la trompa, pero no con el barrido de la cola.

El motor es flamante: 4 cilindros en línea de 1747 cm³ a 16 válvulas y ejes contrarrotantes de equilibrio, con variador de fases y que entrega 130 CV a 6300 rpm, con lo que obtiene una velocidad máxima de 200 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos. La cupla de 16,7 kg "viene" a 4000 rpm, pero desde las 2000 ya está entregando el 90 por ciento de aquélla.

Tiene suspensiones a ruedas independientes, dirección hidráulica y discos en las 4 ruedas, con dobles correctores de frenada. La dotación de seguridad cumple todos los reclamos y valdrá en Europa unos 30.000 dólares.

SUGERENCIAS PARA EL AUTOMOVILISTA

Por Avisos en esta Sección llamar a: LEVIT Pub: Tel/Fax 312-1490

REPUUESTOS Y ACCESORIOS

Belgran



GACEL • SENDA • SENDA DIESEL • GOL ESCARABAJA • 81 • POINTER • ESCORT PASSAT • ORION • SAVEIRO • CARAT GALAXY • D 1500 • KOMBI • QUANTUM

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
DESCUENTOS SOCIOS DEL ACA
TARJETAS DE CREDITO

MONROE 2794 Capital (1428)
Tel. 543-2402 • 544-3560

FUNDAS IMPORTADAS

ELASTIZADAS para AUTOS Nac. e Imp.
TODAS LAS MARCAS
Ventas por Mayor y Menor
Tarjetas de Credito
LINEA COMPLETA REPUUESTOS FORD

Importa y Distribuye: **CELMAR** Repuestos



ALVAREZ JONTE 3336 Cap.
Tel. 567-5965 Fax 567-7771

RECTIFICACIONES ACOSTA

RECTIFICACION DE MOTORES Diesel y Nafteros

SACAMOS Y COLOCAMOS
SU MOTOR SIN CARGO

PLANES DE PAGO CON TARJETAS
LOS PATOS 3270 Cap. Fed.
Tel. 91-2746 / 7787 Fax 91-4640

TALLER de AUTOMOVILES

✓ CHAPA y PINTURA (Camara de Pintura)
✓ MECANICA GRAL. • CERRAJERIA
✓ ELECTROMECHANICA • ELECTRICIDAD.

ATENCION 8 a 21 Hs. Lunes a Sabados.
DESCUENTOS A SOCIOS ACA

DIM DIAGNOSTICO INTEGRAL
DE MOTORES S.R.L.
NICARAGUA 4448 Cap.
ANDRES ARGUIBEL 2899 Cap.
Tel. 831-0325 Tel./Fax 833-3462

ABOLLADURAS Y GRANIZO

Repare su AUTO afectado por
GOLPES o GRANIZO en el DIA
sin DAÑAR su PINTURA ORIGINAL

DANIEL PAPALEO

GARCIA DE COSSIO 6560 CAP. FED.
Tel. 642-3249

EQUIPE SU
TRAFC • DUCATO • IVECO • M. BENZ 180 D
CON LA CALIDAD GARANTIZADA DE

MOR

EQUIPAMIENTOS

MINIBUS • AMBULANCIA
ESCOLAR • EJECUTIVA
ELEVACION DE TECHO
NIVELACION DE PISO
• TRAILERS • FURGONES
• CUPULAS



WARNES 741 Cap. Tel. 856-8603 • Tel/Fax 854-3271

PEUGEOT

REPUUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION IMPORTACION EXPORTACION



BUJAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE que Eliminan el "RATEO" Importadas de FRANCIA

EYQUEM CONCORDE

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Bujias MARCHAL SEDIS • VALEO

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (1425) PALERMO CAPITAL
Tel. 801-3952/3957/6634/8959 Fax 801-8959

COLOCAMOS EN EL ACTO

PALANCA AL PISO

Di Rosa



ENVIOS AL INTERIOR Patente 163.635
TORINO • FORD • CHEVROLET • DODGE
AUTOS Y PICK-UP (3 y 4 velocidades)
Av. CONSTITUYENTES 5624 Tel. 572-9117

NISSAN • DATSUN

REPUUESTOS y ACCESORIOS

LEGITIMOS y OPCIONALES
LINEA COMPLETA (Nafta y Diesel)

FAROS • CHAPA • FILTROS • GRILLAS

LEIVA 4766 (1427) Cap.Fed.
Tel. 855-2095 Fax: 856-7299
(a mts. de Warnes y Dorrego)



NISSAN DATSUN MAJURA

FABRICA de FUNDAS CUBRE

PROTEJA SU TAPIZADO CUBRE COCHE

En TELAS ORIGINALES ALGODON y PANAS IMPORTADAS p/ AUTOS Nacionales e Importados

COLOCACION de: APOYA CABEZA ORIGINAL CINTURONES de SEGURIDAD TECHO INTERIOR.

VENTAS por Mayor y Menor • Descuentos a Tarjetas • Tarjetas de Credito
PEUFUND S.A. WARNES 1070 Cap. 854-5144 • 855-5234
ESTACIONAMIENTO PROPIO SIN CARGO

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES

COLOCACION EN EL ACTO PRECIOS SIN COMPETENCIA

BRASIL 161 (casi esq Paseo Colon)

BULNES 1490 (casi esq Honduras)

CERVIÑO 3776 (casi esq Malabia)

Tel. 862-0588



OSVALDO ESCAP
TARJETAS de CREDITO en CUOTAS DESCUENTOS SOCIOS ACA

CALIDAD DE EXPORTACION

RESORTES DE SUSPENSION **AG**
CONSULTE SOBRE AGENTE MAS CERCANO
Tel. 734-1710 Fax 734-1724



GUIA PARA COMPRADORES

	Precio en u\$s	Cm ³	Potencia CV/rpm	Nº Cil.	Tracción	Peso Kg.	Largo cm.	Ancho cm.	Alto cm.	E/ejes cm.	Veloc. Máxima Km/h	0/100 Km/seg.	Cons. urb. 90 Km/l	Costo de uso en \$
	FIAT VIVACE													
	8.280	1372	63/5800	4	Del.	807	374	154	140	222	144,021	16,2	8,7 15,8 11,8	0,54
	FIAT UNO CL													
	12.658	1540	87/6000	4	Del.	903	365	156	143	236	178,753	9,9	9,6 20,5 12,5	0,61
	ALEKO 2141 S (Diesel)													
	14.900	1753	60/4800	4	Del.	1085	435	169	140	258	140,000	—	13,8 19,6 14,9	0,65
	DAIHATSU CUORE													
	24.000	1984	115,5/6000	4	Del.	1175	408	170	139	252	186,602	10,5	13,5 11,0 8,7	0,65
	RENAULT TWINGO													
	14.365	1239	55/5300	4	Del.	790	343	163	142	235	150,758	13,4	13,3 19,6 14,3	0,66
	ALEKO 2141 S (Nafta)													
	12.900	1570	72,8/5400	4	Del.	1070	435	169	140	258	155,000	15,5	8,3 12,8 14,4	0,66
	FORD FIESTA GLX 1.3													
	16.000	1297	60/5000	4	Del.	845	375	161	132	245	158,354	14,0	20,0 14,9 12,5	0,69
	FIAT TIPO SX 1.6													
	19.000	1581	86/5800	4	Del.	1050	396	170	145	254	171,950	11,7	8,7 16,5 14,7	0,74
	FORD ORION 1.8i GLX													
	21.400	1781	89/5500	4	Del.	1090	423	169	140	253	186,319	10,8	14,2 12,4 9,8	0,76
	SANTANA SAMURAI 1.3 4WD													
	19.381	1298	65/6000A	4	4X4	950	345	155	167	205	130	—	12,6 10,9 8,3	0,78

Precio en u\$s	Cm ³	Potencia CV/rpm	Nº Cil.	Tracción	Peso Kg.	Largo cm.	Ancho cm.	Alto cm.	Ejes cm.	Veloc. Máxima Km/h	0/100 Km/seg.	Cons. urb.	120 Km/l	Costo de uso en \$
----------------	-----------------	-----------------	---------	----------	----------	-----------	-----------	----------	----------	--------------------	---------------	------------	----------	--------------------

COSTO DE USO: Valor aproximado, calculado para un recorrido de 15.000 kilómetros por año, tomando en cuenta los siguientes rubros: amortización (pérdida del 50 % del valor del cero kilómetro en 5 años); combustibles y lubricantes; mecánica preventiva; neumáticos; lavadero, garaje y estacionamientos; prima de seguro parcial (robo, incendio y responsabilidad civil); patentes y varios. (fondo de reserva del 2 por ciento).

SUZUKI SWIFT 1.3 GL

20.200	1298	71/6000	4	Del.	815	409	159	138	236	166,200	13,2	11,7	20,0	0,78
												14,8		



RENAULT 19 RT

24.500	1794	113/5500	4	Del.	1111	425	170	141	255	195,252	10,2	16,0	12,1	0,80
												8,7		



VOLKSWAGEN POINTER GTi 2.0

24.000	1984	115.5/6000	4	Del.	1175	408	170	139	252	186,602	10,5	13,5	11,0	0,80
												8,7		



FORD ORION 2.0i GHIA

24.100	1984	115/5600	4	Del.	1155	423	169	140	253	193,493	10,1	14,4	12,8	0,80
												10,3		



PEUGEOT 405 GL 1.6

24.500	1580	90/6000	4	Del.	1085	441	170	141	267	182,742	11,0	17,6	13,5	0,81
												7,5		



DAEWO RACER GTi

22.700	1498	80/5400	4	Del.	990	451	166	136	252	159,316	13,8	11,4	11,7	0,82
												11,3		



SEAT IBIZA GTI

24.200	1984	115/5400	4	Del.	1005	381	164	142	244	192,300	10,1	9,7	17,5	0,83
												13,9		



SUZUKI SWIFT GTI

24.910	1298	100/6450	4	Del.	790	371	159	135	226	185,189	9,0	13,2	17,5	0,84
												14,3		



PEUGEOT 405 GR

27.500	1905	108/6000	4	Del.	1020	441	171	140	267	189,390	10,1	13,0	17,5	0,87
												9,9		



FIAT TEMPRA

24.971	1995	99/5250	4	Del.	1210	436	170	146	254	183,922	10,5	8,1	13,5	0,89
												10,0		



Precio en u\$s	Cm ³	Potencia CV/rpm	Nº Cil.	Tracción	Peso Kg.	Largo cm.	Ancho cm.	Alto cm.	Ejes cm.	Veloc. Maxima Km/h	0/100 Km/seg.	Cons. urb.	90 Km/l	120 Km/l	Costo de uso en \$
----------------	-----------------	-----------------	---------	----------	----------	-----------	-----------	----------	----------	--------------------	---------------	------------	---------	----------	--------------------

DAIHATSU FEROZA EL

32.800	1589	84,5/6000	4	4x4	1155	377	158	172	218	145,100	17,1	6,9	15,2	9,6	1,03
--------	------	-----------	---	-----	------	-----	-----	-----	-----	---------	------	-----	------	-----	------

HONDA CIVIC COUPE

33.800	1590	125/6500	4	Del.	1080	440	190	134	282	201,000	8,7	11,9	16,9	13,3	1,03
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	------	------	------	------

LANCIA DEDRA 2.0 LX

38.400	1995	139/6000	4	Del.	1260	435	170	143	254	205,445	8,5	14,7	12,1	8,7	1,06
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	------	------	-----	------

HONDA CIVIC VTi

39.586	1595	160/7600	4	Del.	1080	408	169	134	257	216,400	7,3	11,1	16,4	13,3	1,13
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	------	------	------	------

ROVER 820 Si

49.500	1994	136/6000	4	Del.	1350	488	173	139	276	208,693	9,9	8,8	16,9	13,9	1,24
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	------	------	------

HONDA ACCORD EX

45.540	2156	145/5500	4	Del.	1305	468	178	140	272	201,856	9,4	8,2	15,2	13,7	1,24
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	------	------	------

VOLVO 850 GTL

56.350	2435	170/6200	5	Del.	1340	466	176	141	266	207,365	9,2	7,5	13,2	11,0	1,28
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	------	------	------

SAAB 9000 CD 2.3/16 AUT.

55.900	2290	150/5500	4	Del.	1355	478	176	142	267	201,639	10,5	6,8	13,9	11,2	1,43
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	------	-----	------	------	------

MERCEDES BENZ C220

62.000	2199	150/5500	4	Tras.	1430	449	172	142	269	212,454	9,3	7,3	14,8	11,5	1,54
--------	------	----------	---	-------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	------	------	------

SAAB 9000 CD 2.3 TURBO Aut.

68.900	2290	200/5000	4	Del.	1475	476	176	142	267	227,487	8,5	6,8	13,7	10,8	1,67
--------	------	----------	---	------	------	-----	-----	-----	-----	---------	-----	-----	------	------	------

COSTO DE USO: Valor aproximado, calculado para un recorrido de 15.000 kilómetros por año, tomando en cuenta los siguientes rubros: amortización (pérdida del 50 % del valor del cero kilometro en 5 años); combustibles y lubricantes; mecánica preventiva; neumáticos; lavadero, garaje y estacionamientos; prima de seguro parcial (robo, incendio y responsabilidad civil); patentes y varios (fondo de reserva del 2 por ciento).





Como complemento del Servicio de Auxilio Mecánico y en carácter experimental, se han puesto en funcionamiento dos tipos de sistemas de asistencia al automotor. El primero de ellos cuenta con varias unidades jeep carrozadas que cuentan con un amplio stock de repuestos pertenecientes a las macrofamilias

de mecánica ligera, encendido, electricidad y carburación, a los efectos de brindar una completa asistencia a los servicios requeridos y particularmente la provisión de baterías.

El segundo tipo de vehículo - una entidad carrozada de mayor porte- además de los repuestos enunciados en el pá-

rrafo anterior incluye cubiertas y cámaras, los elementos técnicos necesarios para efectuar la reparación de las mismas y realizar el balanceo correspondiente. Las unidades se hallan equipadas con un sistema de computación que brinda la seguridad y la seriedad de la emisión de factura en el lugar de

atención.

Otra unidad experimental es el auxilio mecánico de traslado en camilla que incluye una pluma, la que permite elevar el automóvil siniestrado que se halle montado sobre guardrails, desplazado dentro de una zanja o siniestrado entre dos unidades que no se puedan desplazar.

ENRIQUE FRANCISCO GHEZZI

Con el fallecimiento del escribano Enrique F. Ghezzi, acaecido en el mes de febrero ppdo., el Automóvil Club Argentino perdió un distinguido colaborador que, a lo largo de muchos años, estuvo permanentemente unido a nuestra entidad y desplegó una incesante labor, unánimemente reconocida. Profesional de calificada actuación en el ámbito empresarial de nuestro medio, a lo largo de su fecunda vida puso de relieve múltiples virtudes entre las que no era la menor su preocupación por promover obras de bien público.

Socio vitalicio de la institución, se desempeñó desde 1957 como vocal suplente de Comisión Directiva, pasó a vocal titular en 1959 hasta 1969 actuando en diversas comisiones asesoras, como la de Revista Autoclub y de Automovilismo Deportivo, fue nombrado prosecretario desde la última fecha citada hasta 1975, año en que fue nombrado miembro honorario del Club.

JOSE BERNARDO TABANERA

Con el deceso de José Bernardo Tabanera, ocurrido en el mes de diciembre próximo pasado, se marchó un argentino apasionado por el destino de su patria, que puso su vida al servicio de los más caros ideales, siempre alentado por el deseo de ser útil a sus semejantes.

Su actitud de compromiso ante la comunidad, encontró dos ámbitos, inmejorables para su realización: uno fue el Ejército Argentino, cuya carrera abrazó con total vocación y verdadero amor, culminándola con el grado de General de Brigada, y el otro el Automóvil Club Argentino en el que desarrolló una eficaz y extraordinaria labor como dirigente y que lo tuvo como uno de sus más conspicuos colaboradores. Desde 1977 hasta el momento de su desaparición, se desempeñó como presidente de la Filial Palermo, donde casi diariamente concurría a fin de disponer todas las medidas que sirvieron para brindar a los socios, la más adecuada y eficiente prestación de los servicios.

En 1979 se incorporó como vocal suplente a la Comisión Directiva y en 1982 pasó como titular hasta que en mayo de 1994, fue designado miembro honorario de la institución.

Presidió la Comisión Asesora de Organización Institucional, y fue miembro de las Comisiones Asesoras Permanentes de Estaciones de Servicio y Auxilio Mecánico, de Filiales y Delegaciones, de Adquisiciones y de Arquitectura y Mantenimiento. Integró el Tribunal de Apelaciones de la Comisión Deportiva Automovilística. También tuvo destacada labor como presidente de la Comisión Asesora de Iniciativas y Observaciones de Socios, en la que buscaba la mejor solución para satisfacer los reclamos de nuestros asociados.

El enorme afecto que despertó, el reconocimiento de su alta calidad humana e intelectual, la sencillez y bonhomía que siempre lo distinguieron, fueron los elementos que despertaron sentimientos de pesar y que tuvieron la resonancia adecuada en las palabras con que el presidente del Automóvil Club Argentino, Sr. César C. Carman, lo despediera.

por Alfredo Parga

DOMINGO MARIMÓN: UN GRANDE

**El que ganó "la Caracas".
El que no se ufano nunca
de su conquista.
El que nunca estuvo
en un segundo plano.
Un hombre que
hay que recordar
y seguir
queriendo...**

Cuando lo conocí, hacía más de media docena de años que tenía en su bolsillo -como ajena- la valiosa, tremenda conquista de "la Caracas".

Cuando lo conocí, desarrollaba mi primer año como aspirante de periodista e igual que los muchachos que hoy empiezan, buscaba la compañía de los grandes, de los que más sabían, para preguntar y conocerlos mejor.

Cuando lo conocí, fue en un estudio de radio. Aquellos viejos teatros en retirada le proporcionaban a la radio de entonces (en crecimiento), el tablado abandonado de los artistas que se habían refugiado en otra parte, dejándole paso a un ejército de personas que vibraban con la comunicación. Con el telégrafo y el teléfono.

Con lo que se "oía" desde Europa, que por entonces -1954- Fangio era el acaparador total de los domingos. Con sus triunfos constantes hechos costumbre. Con aquel automovilismo que llenaba las primeras páginas de las "quintas". De La Razón, de Crítica, de Noticias Gráficas...

Cuando lo conocí estaba a su lado su esposa -una mujer como pocas recuerdo en mi vida- y fue poco después, en otra transmisión, creo que lo empecé a ver morir. Porque el 4 de julio, mientras yo tomaba apuntes al lado de J. J. D'Agostino, que me había llevado para que fuera conociendo ese mundo nuevo de la radio, desde el otro lado de la línea, desde Europa, venía el derrumbe: "Onofre se golpeó en Nürburgring. "Pinocho" está mal."



Enfundado en un sobretodo gris, con las solapas levantadas, aturcido, con el cabo del toscano apagado entre los labios apretados, lo vi dejar aquel tablado para perderse en la noche interminable de un dolor que no tendría fin.

Aunque afuera, brillara pleno el sol porteño de un día riguroso...

El mayor dolor

Perder un hijo debe ser la mayor tortura para los padres. Pienso que no debiera suceder pero ¿quién soy yo para pensar tales cosas?

Simplemente digo que aquel coloso de "la Caracas" no disfrutó nunca más de la vida. Por lo menos, no la disfrutó plenamente, porque "Pinocho" -me contaron siempre- era un muchacho formidable. Querible. Ejemplo de los mismos chicos de la escuela a la que había ido cuando era chico.

Pero aquí sólo importa Domingo Marimón. Y digo esto y creo que no estoy equivocado; nunca se le dio el valor que tuvo la conquista en el primer tramo del Gran Premio de América del Sur.

Separo la maleza. Comprendo que Oscar (Gálvez) era una figura imponente. Y que después de ganar tanto, camino de Ca-

racas, verlo desplomarse en el último pedazo de camino tiene que haber impactado de tal manera que lo otro -el avance del "segundo" al primer plano- no pudo alcanzar la dimensión que debió tener. Domingo Marimón es otro de los hombres a los que en una de esas, nosotros, los periodistas, descuidamos sin colocarlo en su exacta dimensión.

Porque en cuanto uno empieza a reparar su trayectoria, se encuentra con un piloto que jamás estuvo en el segundo plano.

Una historia grande

Cuando don Domingo repasaba su tiempo, tenía una referencia inapreciable. La del joven Anticaglia. Andando el tiempo el destino quiso que yo conociera a descendientes de este Anticaglia, en la corresponsalia de mi diario, en Córdoba. Angel, una exquisita personalidad. Anticaglia y el Gran Premio de 1936, cuando abandonan después de pelear bien arriba. Aquel Gran Premio cuando los socorre Néstor Julio, dueño del diario La Nueva Provincia, para poder volver a Cosquín.

Después, el Gran Premio del '38, que se terminó en Río Colorado porque la lluvia impedía entrar en Bahía Blanca. Marimón llegó a La Plata con medio auto, pero terminó. El barro del Gran Premio del '39. Su amistad con Fangio. La Caracas...

Ahí tiene. La Caracas. Marimón era par de Fangio y de Marcilla, para los Chevrolet. Llegó el momento de llorar por Urrutia. De enaltecer a Marci-

lla por su gesto. De ver a Marimón disputar un kilómetro con otro con Oscar y con Juan. De igual a igual. Insobornable siempre. Y no era todo miel sobre hojuelas, porque Marcilla también lo corría a Marimón, aunque los dos defendieran la misma marca.

Cuando lo de la desclasificación, Marimón estaba segundo. Segundo después de trece amaneceres de polvo, lluvia, niebla, granizo y calor. Segundo de Oscar y antes que Juan, que a su vez estaba vecino a clavar en 1949 aquella inolvidable seguidilla de cuatro carreras ganadas en forma sucesiva y con récord. Sin contemplaciones. Inaugurando un camino que ningún otro piloto había pisado hasta entonces.

En una de esas, la desclasificación de Oscar opacó la victoria de Marimón...

Hubo un retorno

¿Sabe que en el retorno, desde Lima, otra vez discutió con Oscar por el primer puesto? ¿Sabe que Oscar apenas se le podía adelantar unos minutos? ¿Sabe que en la demanda había ganado el primer lugar en el camino, cuando extravió la ruta y que por volver ansioso a toda velocidad, destrozó el tren delantero del Chevrolet número 12, que había sido escrito por toda Caracas?

Para mí, recordar a una persona no es revisar fechas y datos para documentar una grandeza. No necesito mirar ninguna tarjeta.

Tengo marcado en lo más profundo de mis sentidos, la sonrisa buena, noble, de aquel hombre que una mañana me recibió con todo afecto. Con la mayor cordialidad. Y que a las pocas horas vi quebrado por el dolor más grande.

Domingo Marimón. Tiene que haber un lugar reservado para los mejores. Los más buenos. Los más queridos. Los grandes de verdad. Allí hay que encontrarse con él. Con Domingo Marimón. Estoy seguro.

IRRESISTIBLE TENTACION

Tanto para los amantes de la buena cocina como para aquellos que sólo piensan en tragar, María Eugenia nos ofrece sus recetas, exquisitas, como siempre.

En esta oportunidad, les propongo un plato muy difícil de resistir y más aún con los "primeros fríos" del otoño: **Cerdo a la cerveza**, una antigua receta del norte de Italia que hoy llega a nuestras mesas. Ya que el cerdo es una carne algo pesada y con un elevado grado de calorías, lo mejor es servirlo como plato único. Eso sí, para los que somos de buen comer, el postre es un deber y el Budín de Manzanas, un verdadero deleite.

Una vez establecido el menú, la cocina nos aguarda. Comience por el plato principal. Lea detenidamente los ingredientes detallados en el recuadro y téngalos a mano. Pele las cebollas y píquelas bien finitas. Aparte, salpimente a gusto la carne y átela con un hilo, como si fuera un matambre. Caliente un poquito de aceite y manteca en una cacerola alargada y sofría el cerdo. Al cabo de unos minutos, retírelo en una fuente y déjelo a un lado. En el fondo de cocción restante, agregue la mitad de la cebolla picada, el perejil picado y las hojas de laurel. Deje que se ablanden, cubra la carne con el resto de la cebolla y los 2 vasos colmados (¡ni una gota más, ni una gota menos!) de cerveza. Tape la cacerola y deje que se cocine a fuego moderado unas 2 horas. Controle la cocción girando la carne de vez en cuando. Para tener en cuenta: gracias a la cerveza y la humedad de la cebolla, no es necesario



agregar más líquido. Puede servir el carré con puré de manzanas o de papas. ¡No se olvide el pan... hay mucho para mojar! Le aconsejo que elija el puré de papas, y no el de manzanas, si tiene pensado preparar este sencillo **Budín de manzanas**.

Si ya leyó rápidamente los ingredientes del recuadro, pasemos a la elaboración (ojo: las manzanas rojas son las mejores para los postres húmedos). Preste mucha atención, ¡ésta es la parte más complicada de la receta! Coloque 4 cucharadas de azúcar en un molde zabañín (el que tiene un hueco en el centro), encienda una hornalla y vaya girando el molde a medida que el azúcar se quema (to-

ma un color acaramelado... no negro.. ahí ya se quemó...).

Trate de cubrir el fondo y un poco los lados. Pele y corte en rodajas las manzanas. En un plato hondo vierta el azúcar y la harina, y vaya pasando una por una las rodajas por la mezcla. Dispóngalas en el molde y rellene los huequitos con la mezcla sobrante. Siga los pasos 4 y 5 del recuadro. Al llegar al 6, no se impacienta, para el baño de María necesita un recipiente para horno en el cual pueda colocar el molde del budín. Coloque los dos moldes en el horno y llene el de abajo con agua. Cocine el postre por aproximadamente 45 minutos, controlando que el molde más grande no se quede sin agua. Se puede servir con

crema chantilly. Espero que disfruten de este menú otoñal que he trasladado de los Alpes a los Andes para compartir la mesa con los lectores de **Autoclub**.

CERDO A LA CERVEZA

INGREDIENTES
para 5 ó 6 personas

900 g. Carré de cerdo deshuesado
aceite / manteca
3 cebollas medianas
2 vasos de cerveza
laurel
perejil
sal y pimienta

PREPARACION

1. Salpimentar la carne y atarla.
2. Sofreír y retirar.
3. Saltar la mitad de la cebolla picada en el fondo de cocción. Agregar las hierbas aromáticas.
4. Incorporar la carne, el resto de la cebolla picada y la cerveza.
5. Tapar y dejar cocinar a fuego moderado alrededor de 2 horas.

BUDIN DE MANZANAS

INGREDIENTES

1/2 taza de azúcar
3/4 taza de harina
2 huevos
leche
4 manzanas
esencia de vainilla o ralladura de 1 limón

PREPARACION

1. Preparar el azúcar quemado en un molde zabañín.
2. Cortar las manzanas y pasarlas por azúcar y harina.
3. Disponerlas en el molde.
4. Batir los huevos con la leche y la esencia.
5. Vertir sobre las manzanas hasta cubrir las.
6. Cocinar en horno moderado (a baño de María) por 45 minutos.

SORPRESAS DE LA ISLA DE

Cerdeña es una de las islas más grandes del Mediterráneo (la segunda después de Sicilia) y, hasta no hace tantos años, una de las menos frecuentadas por el turismo. Esta circunstancia le ha hecho conservar prácticamente intacta su rústica y, a la vez, apacible naturaleza, así como las antiguas tradiciones y costumbres de sus habitantes.

El Mediterráneo ofrece sus encantos en pleno sobre la bahía de Porto Conte.



Con certera visión empresarial, el Ali Kan adquirió en la década del 60 grandes extensiones sobre la costa este a la que bautizó **Costa Esmeralda** y promovió una corriente turística que pudo descubrir así un lugar de verano distinto, desde los sofisticados hoteles que empezaron a proliferar junto a un mar color verde transparente, aún incontaminado; playas de lujo, portezuelos donde fondean cientos de

embarcaciones deportivas y modernas instalaciones para las actividades subacuáticas. Todo ello contribuyó a atraer a los veraneantes con mayor poder adquisitivo de Europa. Cabe añadir que esta industria del ocio se vio favorecida, además, por los atractivos naturales, culturales y folklóricos que Cerdeña posee en gran cantidad. Uno de ellos está representado por los **Nuraghi**, grandes torres circulares, de 10 a

25 metros de alto, construidas con piedras sobrepuestas, sin argamasa, que datan de alrededor de 1500 años antes de Jesucristo. Hay unas 7.000 en toda la isla y se cree que formaban parte de un gigantesco sistema de fortificaciones.

Si Cerdeña fue conocida gracias a la belleza y el desarrollo turístico de la **Costa Esmeralda**, toda la ribera occidental de la isla permaneció virgen hasta que co-

menzaron a construirse junto a antiguas y pintorescas ciudades, grandes hoteles, restaurantes e instalaciones balnearias. El Mediterráneo se enriquece también allí con los más variados matices del verde. Sus accidentes geográficos, hechos de rocosos promontorios, grutas de estalactitas y suavísimas playas, se encuentran entre los más hermosos y privilegiados testimonios del paisaje sardo.

ERDEÑA

Por Antonio Requeni



La Nuraghe Palmovera que fuera una importante fortaleza construida entre los siglos VIII y VI a. de C.

Alghero

Una de esas ciudades, Alghero, presenta junto con los rasgos paisajísticos ya descritos, un aspecto sumamente original y digno de ser comentado. Sus habitantes hablan el catalán tanto como el italiano y el dialecto sardo; sus calles, que no se denominan **vía** sino **carrer** (como en Cataluña) llevan nombres catalanes o vinculados con episodios históri-

cos y personajes de España, y la fisonomía toda de la ciudad recuerda más un villorrio balear (como los de Ibiza o Menorca) que una típica ciudadela italiana. Para explicar este fenómeno es menester hacer un poco de historia.

Alghero (nombre que derivaría de **alighiera**, por la cantidad de algas que las corrientes marinas depositan en su costa) fue una importante escala marítima de los

fenicios. En el siglo X se instalaron allí los árabes (de cuyas fortalezas quedaron aislados vestigios), quienes utilizaron la ciudad como base para sus incursiones en las costas de la Provenza. En el año 1015 fue ocupada por la célebre familia genovesa de los Doria, que en alianza con los pisanos, venció al rey moro Mugahid, monarca poderoso que intentaba implantar en Cerdeña una dinastía árabe. La ciudad fue

invadida en 1353 por una flota aragonesa que venció tras dura batalla al almirante genovés Antonio Grimaldi. Un año después, Pedro IV de Aragón, llamado el Ceremonioso, desalojó a los sardos y ligures que aún poblaban Alghero e instaló allí una colonia de catalanes. La ciudad permaneció cuatro siglos bajo la dominación española. Durante ese período tuvo el honor de hospedar nada menos que a Carlos

Panorámica de la bahía de Porto Conte.

V, que se detuvo dos días en la ciudad, en 1514, siendo rumbosamente obsequiado por los algherenses, a quienes el emperador dio el título de "todos caballeros".

La ciudad vieja

Desde entonces, la estructura arquitectónica de Alghero conserva todas las características de una ciudad fortificada, con restos de murallas y torres de planta trapezoidal. Dentro de la muralla defensiva se desarrolló la ciudad vieja, cuyas callecitas estrechas, serpenteantes o en rampa, de típico sabor catalán o balear, refulgen de mayólicas y abren hoy sus puertas en modernas **boutiques** o negocios de **souvenirs**. Entre éstos se destacan los collares, pulseras y cuernitos **portafortuna** trabajados en coral. El ochenta por ciento del coral que se vende en Italia, especialmente en Nápoles, se extrae del fondo del mar de Alghero. Otra artesanía típica es la del corcho, y de sus especialidades gastronómicas sobresalen la langosta y la sopa de pescado.

Pero volvamos a la arquitectura: la catedral de Alghero es un curioso exponente del tardío gótico catalán y fue edificada sobre un antiguo templo del siglo XII. Otro interesante edificio religioso es San Francisco, que conserva intactos el presbiterio y las capillas laterales, también de estilo gótico catalán, así como un sencillo y recoleto claustro románico, testimonio del antiguo monasterio benedictino sobre el cual fue construida la iglesia actual. Perdura, asimismo, el palacio Albis, en la **Piazza Civica**, donde se alojó Carlos V durante su histórica visita, y la **Torre degli Ebrei**, con un puente levadizo, erigida por la comunidad judía que emigró a Alghero tras su expulsión de España. A 9 kilómetros de la ciudad puede visitarse la **Nuraghe Palmovera**, ejemplo de for-



tales nurágicas, con atrio e ingreso defendido por torres con almenas. Su fecha de construcción se estima entre los siglos VIII y VI a. C. Otra interesante excursión es a la necrópolis de **Anghe-lu Ruju**, a 8 kilómetros de Alghero. Se trata del más importante cementerio neolítico (hecho de pequeñas grutas artificiales) descubierto en Cerdeña. Muy cerca, en la bahía de **Porto Conte**, se halla el antiguo **Portus Nympharum** de los romanos, considerado el más grande puerto natural del Mediterráneo.

El visitante de Alghero puede llegar fácilmente desde Roma, por vía aérea, en una hora escasa.

Una vez instalado en cualquiera de los confortables hoteles con piscina y cancha de tenis, o en una de las pensiones no menos hospitalarias de Alghero, el visitante podrá degustar en el mismo establecimiento o en alguno de los coloridos y animados restaurantes -como el "Lepanto"- los sabrosos platos a base de pescados y mariscos, o iniciar

cualquiera de las excursiones a que hemos hecho referencia.

La Gruta de Neptuno

Pero la excursión que deparará mayor asombro y admiración es, sin duda, la que el visitante puede realizar embarcándose en un barquito de recreo que sale del puerto de Alghero a las 8.30 para llegar poco después de una hora a **Capo Caccia**, donde se encuentra una de las grutas de estalactitas y estalagmitas más grandiosas y fascinantes del mundo: la Gruta de Neptuno.

En el trayecto, tras dejar atrás las aguas verdes de la costa, en las que transparenten los guijarros del fondo, a una profundidad de 10 a 15 metros, se entra en mar abierto, de un color azul cobalto, entre imponentes y ríspidas formaciones rocosas. Al llegar a la gruta, abierta en un promontorio de roca viva que se desploma sobre el mar desde 200 metros, el visitante deberá internarse y, a lo largo de 654 peldaños tallados en la

pedra, asistir al espectáculo insólito, casi mágico, de las formaciones estalactíticas, fenómeno geológico provocado por las lluvias filtradas a través de las capas minerales que se han ido petrificando, minuto a minuto, durante milenios. Los efectos lumínicos, sabiamente administrados, ayudan a crear una sensación de majestuosidad, misterio y fantasía. De pronto es un castillo en ruinas, un poético bosque, un coro de acordes esculpidos en el aire, un paisaje del Averno semejante a los que dibujó Gustavo Doré para ilustrar la **Divina Comedia**; allá, en el fondo de un lago interior, una catedral sumergida...

Alghero, ciudad sarda donde Italia y España se unen en la fusión de sus idiomas y costumbres, es un permanente venero de sorpresas y de felicidad. El viajero que llegue por primera vez a sus playas experimentará el placer de renovados descubrimientos, bajo la tersura de un cielo luminoso, cálido, y rodeado por un paisaje de impronunciable hermosura.

Con jugo **natural**



PASO DE LOS TOROS ES MARCA REGISTRO DE PASO DE LOS TOROS S.A. C.A. U.S.A.

arrolla la **Sed**

LA CELEBRACION DEL 90º ANIVERSARIO



El sobrio pero adecuado marco de los salones del primer piso de nuestra Sede Central se engalanó en la noche para que, con la cena del nonagésimo aniversario, sirviera como broche de oro de una serie de actos inaugurales de diversas dependencias en el transcurso del año.

Los numerosos comensales tomaron ubicación en diversas mesas, ocupando el centro, a modo de cabecera, los lugares asignados al presidente de la Nación, Dr. Carlos Saúl Menem y el presidente de la Institución Sr. César C. Carman, a quienes rodeaban gobernadores, ministros, secretarios, embajadores, legisladores nacionales, provinciales y municipales, presidentes de empresas de amplia relación con la entidad, representantes de instituciones extranjeras afines, presidentes de filiales y delegados.

Antes de comenzar la cena, el presidente del Automóvil Club Argentino ofreció la demostración, diciendo entre otros conceptos:

"Esta institución que desde su nacimiento está comprometi-



da con los intereses del país, una institución muy atípica, yo diría única y creo no equivocarme porque habrá muchas instituciones civiles y sin fines de lucro, pero todas ellas tiene una defensa en sus asociados de las cuales me parece lógico y normal, defienden lo que producen, mientras que el Automóvil Club Argentino con sus socios defienden una sola instancia, que es el país... Creo

que el Automóvil Club como una institución que defiende los intereses sagrados del país y del deporte automovilístico que tanto ama, hoy tiene que llamar a la reflexión en lo que hace a las carreras, tiene el poder deportivo, tiene en sus espaldas toda la responsabilidad, si bien sabemos que es un deporte de riesgo para el corredor, tenemos la conciencia y la seguridad que no puede ser un deporte de riesgo

para el espectador, por eso llamo a la reflexión a todos los gobernantes de las provincias sobre los circuitos que están autorizando, creo que por sobre todas las cosas se debe respetar la vida del espectador y esa es función permanente de la institución que presido."

"Con el actual presidente de YPF S.A., empresa privada, el ingeniero Estenssoro, hemos ratificado ese convenio que data del año 1936, quizás ahora con miras económicas para ir a la competencia y tratar de imponer cada vez más los productos YPF por su calidad, con la misma filosofía de estar sembrando a lo largo y a lo ancho del país, ahí donde no va la actividad privada porque nadie va a perder, ahí está la sigla de YPF y el muñeco del Automóvil Club como una presencia argentina."

"Con la Caja de Ahorro y Seguro S.A., entidad también privada, porque tenemos 97.000 pólizas. La mayor cartera que tiene el país y estamos en este desafío de la hora para crecer por capacidad, por honestidad y también por servicios que damos."

"Y es así como este club, hoy en sus noventa jóvenes años brinda hacia el país todo lo que da de sí y lo digo en nombre de sus dueños, que son ni más ni menos los socios de esta institución, porque el presidente del club en lo único que se diferencia de un socio es que le debe rendir cuentas todos los días, en lo demás somos exactamente iguales."

"Pero déjenme terminar mis palabras más que con la mente, con el sentimiento, agradeciendo a todos los que de alguna u otra manera colaboraron con esta institución, aquellos que la entendieron y que le profesaron su estima y su amistad, y especialmente quiero agradecer al amigo de esta casa por derecho propio, al Doctor Menem, presidente de la Nación, porque su despacho siempre estuvo abierto para esta institución, yo lo

quiero reconocer públicamente porque ésta es una institución al servicio del país, creo que él como presidente la interpreta y lo sabe perfectamente."

Acallados los aplausos que coronaron las palabras del señor Carman brindó un saludo muy cordial el doctor Carlos S. Menem, quien habló como presidente de la Nación y amigo del ACA, expresando entre otras cosas, que:

"Traigo a esta reunión un saludo muy cordial del presidente de la República y lo que él representa a esta gloriosa institución que es el Automóvil Club Argentino que hoy cumple noventa años, sobre lo que significa el Automóvil Club Argentino para los hombres del interior, para los hombres que tenemos auténtica vocación federal."

"Que trabajamos también como los que más, para devolverle a la República Argentina el brillo, el prestigio que supo tener en otras épocas y lo estamos consiguiendo a partir del federalismo."

"Pero siempre digo que esto no fue tan sólo obra de un hombre o de un grupo de



HOMENAJE DEL CONCEJO DELIBERANTE

El presidente de la Entidad, Sr. César C. Carman, agradece al Concejo Deliberante de la Municipalidad de Buenos Aires, en la persona de su entonces presidente Dr. Juan Trilla, por la placa de reconocimiento a la fecunda y próspera labor en beneficio a la comunicación que

presta la Institución y con motivo del 90º aniversario. Los acompañan en la fotografía los miembros de Comisión Directiva, el secretario Sr. Eduardo E. Tarraubella, el vicepresidente 2º Dr. Juan M. Sandberg Haedo y el vicepresidente 1º Dr. Carlos A. Vaquer.

hombres, sino de todo un pueblo y especialmente de las instituciones que conforman nuestra comunidad organiza-

da, y entre esas instituciones, una que yo amo, respeto, quiero, de la cual formo parte, es el Automóvil Club Argen-

tino; durante muchos años yo lo vi nacer en mi provincia natal, en La Rioja, cuando puso su estación de servicio, ninguna otra empresa iba a llegar a la provincia con esa propuesta tan significativa e interesante que puso en marcha el Automóvil Club Argentino. Lo conozco no tan sólo desde la óptica del político, sino también del simple argentino habitante del interior que recorrió palmo a palmo los casi tres millones de kilómetros cuadrados de esta bendita y querida patria, y en cualquier parte de su inmensa geografía territorial nos hemos podido encontrar con este verdadero símbolo de los servicios que es el Automóvil Club Argentino."

"Lo conozco a través de esa revista a la cual hizo referencia el señor presidente del Automóvil Club Argentino."

"Felicitaciones señor presidente, le pido a Dios que lo bendiga, que los bendiga a Ud. y a los integrantes de la directiva del Automóvil Club Argentino y que nos siga dando la fuerzas suficientes, las agallas suficientes de seguir trabajando todos por la grandeza de la Patria."

Aire y Sol

Encuentre en AIRE Y SOL, las mejores propuestas.

Turismo. Pesca. Caza y Armas. Trekking. Montañismo. Caballos. Miniturismo. Naturaleza. Autos y Motos. Supervivencia. Deportes. Camping. Pesca con Mosca.

Y MUCHOS TEMAS MAS EN REVISTA AIRE Y SOL

Búsquela todos los meses.



CORSAS ¡LA UNICA!
SIEMPRE EN CARRERA
ALCANCELA CADA SEMANA

CORSAS
LA REVISTA DEL
DEPORTE MOTOR
DEL AUTOMOVILISTA Y DEL
MOTOCICLISTA DE TODOS
LOS DIAS

Bravissimo!

REVISTA INTERNACIONAL DE VIDA Y CULTURA

Un vehículo de propuestas concretas que le habla al mundo de la vida italiana a través de imágenes del arte, la cultura, la moda, la actualidad, el auto, el deporte, las costumbres, la cocina, el turismo.

ITALIAN Life

Cultura para mirar, para leer, para vivir... y para gozar.

¡Saque platea en su kiosco!

EL SERVICIO ME PARECE PERFECTO,
LO QUE NO ME GUSTA ES EL COLOR DEL
CAMIONCITO. YO LO PINTARIA DE
OTRO COLOR ...

¡AJAJ! POR
EJEMPLO:
¿QUÉ COLOR?

NO SÉ ...
¡AMARILLO!

¿AMARILLO?
¡JA! ¡JA! ¡JA!
¿CÓMO VAMOS A
PINTARLO DE AMARILLO?
¡ESTAS MUJERES! ...

1930



autoclub

Año XXXIV - Nº 147 - Junio de 1995

Director Editorial: César C. Carman

Director: Daniel Aragón

Han colaborado en este número: Raúl Pellegrino, Graciela Cutuli, Federico Kirbus, Alfredo Parga, Germán Sopeña, Christian Hein, Carlos García, Carlos Neira, María E. Benozzo, José Olmo, Pierre Dumas, Jorge Gualtieri, Walter Togneri, Antonio Requeni, Alvarito, Grupo de Trauma del Hospital Italiano de Buenos Aires.

Diseño y Diagramación: Carlos D. Salatino

Composición y Fotocromía: Sital S.A.

Revista trimestral de automovilismo, turismo e informaciones: editada por el Instituto de Publicaciones y Estadísticas S. A. para el Automóvil Club Argentino. **Redacción, Administración y Circulación:** Av. del Libertador 1850, 4º piso, CP 1425 - Buenos Aires, Tel. (054) 01.802-7125 **Publicidad:** Magallanes 1315, CP 1288 - Buenos Aires, Tel. (054) 01.303-2305. Registro de Propiedad Intelectual Nº 412.791. La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueron publicados, los que en ningún momento serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

C A N A L



Libertad
El corazón de la gente

- **¡Hace más de 30 años que el ACA trabaja junto a la Caja!**
- **Porque conoce su amplia trayectoria, su forma de trabajar, porque tiene el mejor precio del mercado y porque cumple desde siempre.**

Con las siguientes palabras, el ACA fundamentó las razones por las que después de tantos años hoy sigue trabajando junto a la Caja de Ahorro y Seguro. "En términos de volumen de pólizas emitidas, solidez, capital y patrimonio neto, no hay otra compañía en nuestro país que pueda acercarse a los parámetros de la Caja de Ahorro y Seguro. Por eso la elegimos para brindarles seguridad y respaldo a nuestros asociados". Así, se proyecta hacia el futuro una relación que comenzó en 1960 y que actualmente es sinónimo de confianza entre ambas instituciones. A lo largo de estos 34 años la Caja de Ahorro y Seguro ha sido desde siempre la mejor opción de plaza,



ofreciendo el mejor seguro de automotores y la prestación de servicios adicionales. Este hecho fue determinante para continuar siendo la **única aseguradora oficial de los socios del Automóvil**

Club Argentino.

De esta manera se ponen de manifiesto dos cosas: la calidad de los seguros que ofrece la Caja y la importancia que el ACA asigna a la búsqueda de más y mejores servicios para sus socios. Luego de

tantos años de trabajar juntos, la confianza que el ACA depositó en la Caja no hace otra cosa que reafirmar la opinión de la gente. La opinión de esas cinco millones de personas que permanente-

mente eligen la tranquilidad de la Caja de Ahorro y Seguro.



CAJA DE AHORRO Y SEGURO S.A.