



Touring Club Argentino

NÚM. 153

AÑO XIV — TOMO XIV

ENERO DE 1922

ESTABLECIMIENTOS RECOMENDADOS

West India Oil Company, Av. de Mayo 1134 y P. Colón 185.

Michelin y Cia., neumáticos. Esmeralda 1384.

Neumáticos Dunlop, Via Monte y Talcahuano.

Allegrucci y Di Tella, Córdoba 2850. Surtidores de nafta

Pirelli, Sdad. Anónima Platense, artículos de goma, neumáticos, etc., Santa Fe 1552.

Cía. de seguros Generales "Roma", Bmó. Mitre 460.

William Cooper y Negnews Ltda., Maipú 87.

Gargoyle Mobiloil-Vacuun Oil Co., Chile 778.

Expreso Internacional, Galería General Güemes.

Domingo Sorondo, fábrica de engranajes frezados. Taller mecánico. — Billingham 34.

"La Industrial", Pastorini, Delgado, Stella y Cia. Ltda. — San Juan 3201 y 24 de Noviembre 1145. Aceites y grasas minerales.

Aceites y grasas minerales, Cymbeline Oil Works Co., Perú 863.

La Transportadora Argentina, Lavalle esq. Talcahuano. — Autos Wolsley Diez.

Dartiguélongue y Toulous, Esmeralda 142.

D. L. Smith, fundas para automóviles, Montevideo 58.

Lubrificantes Texaco, Mignauqui y Cia., Rivadavia 1245.

Terencio Gaig Hnos., sastrería. Esmeralda 426.

Neumáticos belgas Englebert-Houdret y Cia., Lavalle 1400.

Champion, bujías de encendido, Toledo, Ohio, E. U. A.

Casa de cambio. Severo Vaccaro, Av. de Mayo 638.

The Studebaker Corporation of América, Av. de Mayo 1236.

Cía de Seguros "Columbia", Reconquista 30.

Moore y Tudor, Automóviles Ohakland. — Moreno 750.

ADVERTENCIA

Recordamos a los socios del T. C. A. se sirvan favorecer con sus compras a los industriales, comerciantes y a profesionales que anuncian en esta Revista. Ellos son cooperadores de nuestra obra y merecen, a tal título, la preferencia de los asociados.

Todo aviso nuevo será incluido en esta Sección.





TOURING CLUB ARGENTINO

REVISTA MENSUAL

AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

SUMARIO

Sintomas significativos. — La próxima Presidencia de la República. — La acción del Estado y la acción privada: la obra del Touring Club Argentino. — El próximo Congreso Nacional de Vialidad: su único y principal objeto. — Los caminos de San Rafael. — Clasificación de los caminos. — La historia de las nociones expuesta por la vialidad. — San Luis. — El espectro secular de la carreta. — El puente Pueyrredón. — Empleo de maderas nacionales en los puentes. — En Punta Alta (Bahía Blanca). — Progresos de la comunicación inalámbrica. — Ferrocarril de Puerto Madryn a la Cordillera. — El primer Congreso Nacional de Vialidad: su estado de organización. — Arbolado de las vías públicas. — Nuevo proyecto de riego en el Brasil. — El problema de la vialidad en los Estados Unidos. — Proyecto de un nuevo túnel bajo el Hudson. — El sport y la mujer. — El alto costo de la economía. — Carrera por la copa Chiessa. — Gran premio de Francia para motocicletas. — Filtro para aceite. — Tipo único de Limousine blindada. — Un sistema simplificado para lubricación de automóviles. — El despilfarro de los neumáticos. — Challenge Buenos Aires Automóvil Club. — Noticias. — T. C. A. (administración).

SINTOMAS SIGNIFICATIVOS

La proximidad de la reunión del Primer Congreso Nacional de Vialidad, que tendrá lugar en el mes de Mayo venidero, ha suscitado en toda la República un movimiento de opinión sumamente interesante y significativo como síntoma de la reacción que se viene operando en los centros fabriles y productores en favor de la vialidad.

Esta preocupación por el problema económico de más vital importancia que tiene planteado el país, ha ultrapasado las esferas gubernativas para penetrar en la mente popular con los caracteres de una necesidad nacional evidente y perentoria. Pruébanlo las numerosas comisiones vecinales que se han constituido últimamente, ya con el intento de cooperar al mayor éxito del certamen de Mayo, o ya con el propósito de encarar de inmediato la resolución del problema de las comunicaciones locales.

Cuando los poderes públicos y las fuerzas populares coinciden en una aspiración común, quiere decir dicho fenómeno que el aplazamiento indefinido en la realización del

anhelo general puede llegar a perturbar gravemente, no sólo la economía nacional, sino la marcha misma y la evolución tranquila del país.

Los gobiernos, tanto nacional como provinciales y territoriales, conocen ahora a ciencia cierta cuáles son los deseos de los centros de producción y en qué finca el secreto del engrandecimiento económico. Los pueblos, a su turno, saben cuáles son sus necesidades más urgentes, necesidades que generan deberes para las autoridades gubernativas y que crean derechos para las poblaciones. Resta ahora que aquellos deberes se cumplan por quienes deben hacerlo y que estos derechos se ejerciten por las colectividades, en el caso de que los gobernantes omitiesen el cumplimiento de sus funciones.

La atención de la conciencia colectiva sobre la vialidad ha sido el fruto, no sólo de la constante propaganda escrita, sino también del incremento mayor de la producción y del vivo anhelo de adelanto de las zonas que van incorporándose lentamente, tanto

en el norte como en el sur de la República, al trabajo nacional. Esta incorporación, operada décadas después de la definitiva conquista del desierto, señala al gobierno nacional y a las administraciones territoriales, responsabilidades inmediatas que no pueden eludir, so pena de confesar indiferencia por el progreso de todo el territorio nacional.

Análoga cosa sucede con las provincias, donde existen comarcas, dilatadas zonas improductivas, a donde no llegan los beneficios de la vialidad. Los sectores donde la población es densa y la producción activa, son precisamente aquellos en que la facilidad de las comunicaciones favorece la colonización y el trabajo. A la inversa, las zonas estériles son cabalmente aquellas alejadas de las líneas férreas o apartadas de los ríos navegables, a las cuales falta el potente acicate, el fecundo impulso civilizador de los caminos.

Por fortuna, la reacción se ha consumado en el sentido favorable al íntegro progreso nacional. Son varios ya los gobiernos provinciales que consagran diligente atención a la construcción, conservación y reparación de las vías carreteras. Esta preocupación sería a todas luces más fecunda y fructuosa si se arbitrasen recursos estables o se creasen fondos propios para la vialidad. Todos los ingresos de los tesoros provinciales están absorbidos por los gastos administrativos de sus presupuestos, en los cuales no figura o se destina una partida mínima a la construcción de caminos. No sería imposible que hubiese gastos superfluos en las administraciones provinciales, susceptibles de ser eliminados con ventaja para el erario fiscal y en beneficio de la pro-

ducción.

Lo dicho es aplicable al presupuesto de gastos de la administración nacional. Antes de ahora, hemos observado que la partida de cinco millones destinada a la construcción de puentes y caminos no guarda relación, no sólo con las necesidades de la vialidad nacional, sino también con el monto de otras partidas afectadas a gastos administrativos menos perentorios e importantes. Si estableciésemos una proporción entre la cuantía integral del presupuesto y el monto total de los fondos para caminos, obtendríamos un porcentaje sencillamente irrisorio.

La exigüidad de la renta fiscal aplicada a un servicio tan capital y básico, como el de la vialidad, explica la insuficiencia de nuestra red de caminos, la lentitud del crecimiento de la población, y el escaso aumento anual del área empleada en la producción agropecuaria. No es improbable que influyan otros factores en los fenómenos apuntados; pero el de las vías de comunicación y de transporte ocupa el lugar preponderante, como es fácil comprobarlo al simple examen del mapa económico del país.

Sin embargo de ello, véanse en diversas partes de la República, síntomas reveladores de que tal estado de cosas se va modificando. El problema de la vialidad fácil y rápida preocupa a la opinión nacional. Los poderes públicos, como órganos receptores de las aspiraciones colectivas, ya no se encogen de hombros ante los clamores del trabajo, del capital, de la industria, del comercio y de la producción. Hora es, pues, de emprender una labor orgánica y constructiva, de vasto aliento, con vistas al porvenir.

La próxima Presidencia de la República

Próxima ya la renovación del Poder Ejecutivo nacional, los partidos políticos han comenzado la campaña preparatoria de la elección, exponiendo públicamente algunos de ellos sus programas.

Sin arte ni parte en el ajetreo de nuestro tinglado político, nos interesa, sin embargo, la

campana presidencial, o, más exacto aún, los planes de gobierno de los candidatos a la primera magistratura de la República.

El primero en exponer los suyos ha sido el doctor Norberto Piñero, candidato de la llamada Concentración Nacional, y nos ha llamado la atención el silencio que se nota en su discurso

sobre un problema tan vital e importante como el de la vialidad. Este silencio es tanto más significativo cuanto que el candidato es un profesor versado en finanzas, queremos decir, que no ignora el papel preponderante y principalísimo que en la evolución económica de un país hacia el industrialismo, como el nuestro, desempeña la red de vías de comunicación.

El doctor Piñero, recordando un axioma, expresó que la moneda sana tiene suma importancia en la economía general, olvidándose de manifestar que el buen camino tiene no menor trascendencia en la vida económica nacional.

Es menester que los candidatos a la presidencia de la República se compenentren de los problemas nacionales de la hora actual, los planteen en sus verdaderos términos y propongan las fórmulas de solución más adecuadas y justas. La vialidad es uno de ellos. El crecimiento natural del país ha creado, agudizándola, la necesidad de regular y facilitar la cir-

culación interna de la producción. No bastan los ferrocarriles existentes; son, además, necesarios numerosos y buenos caminos en todo el país. Esto constituye otro axioma como el recordado por el doctor Piñero sobre la suma importancia de la moneda sana en la economía general.

Como la estabilidad de la moneda, signo del oro, está basada en el trabajo y la producción, la vialidad tiene que ver mucho con ella, por la relación íntima que existe entre las vías de comunicación y de transporte, y la producción. Ya antes de ahora, hemos dicho que el problema de los caminos es una cuestión compleja, que se encadena directa e indirectamente con las cuestiones económicas más fundamentales de la nación.

Un hombre de Estado, verdaderamente digno de este nombre, no puede, por consiguiente, prescindir de la resolución de la vialidad, al enunciar sus conceptos y planes de gobierno.

La acción del Estado y la acción privada

LA OBRA DEL TOURING CLUB ARGENTINO

La línea divisoria entre la acción del Estado y la acción privada está bien definida por lo que respecta a la solución del problema de las vías de comunicación.

En los países bien organizados, el Estado asume la dirección de las obras, ya sean de carácter general o de índole regional, porque es él el que se halla en condiciones de apreciar mejor las necesidades nacionales, mediante el informe de las oficinas técnicas y asesoras del gobierno. Sabe también cuáles son las rutas más convenientes a trazarse a los fines de la defensa nacional, en el caso de un conflicto internacional con una nación vecina. Por tales fundamentos, el Estado se reserva el eminente derecho de proveer al servicio de la vialidad nacional en la forma que más convenga a las necesidades económicas de las regiones y a los intereses permanentes del país. Por lo demás, el Estado es el depositario de la acción que la sociedad puede desarrollar en un momento dado. Esta acción le pertenece en principio, es la esencia de su soberanía.

Cuando el Estado renuncia al principio de la acción que le pertenece originaria y privativamente, surge la acción privada imperiosamente, porque hay ciertas exigencias vitales que no pueden desatenderse sin lesionar la vida misma de las colectividades, como en el caso de los caminos. Así se establecieron las primeras líneas en el país; así se construyeron los primeros puentes y caminos; así se abren vías de comunicación en todas aquellas poblaciones que esperaron en vano la acción oficial.

El poder de imposición del Estado pará rea-

lizar las obras requeridas por el servicio público, no se ejercita en el caso de la acción particular; pero, en realidad, bien miradas las cosas, al contribuir los vecinos de una localidad con una cuota determinada para la apertura de una vía, la conservación de un camino o la construcción de un puente, se establece un impuesto personal que el Fisco no recauda, que no tiene el derecho de percibir, puesto que no va a invertirlo en el bienestar de ese vecindario necesitado de un camino.

Se produce, pues, el caso de una verdadera delegación, de una soberanía popular directa, cuando una junta vecinal asume la iniciativa de una obra de interés público. Es un verdadero acto de gobierno ejercido por el pueblo, puesto que éste reasume el derecho de acción que había delegado por el contrato social en el Estado.

Este es el sano y real concepto de la acción del Estado y de la acción privada en países, como el nuestro, regidos por instituciones democráticas.

Sin embargo, en la práctica, no hay oposición alguna entre ambas acciones. Por el contrario, las dos se complementan y se suplen. Donde la acción oficial falta, aparece la iniciativa individual; y donde ésta no surge, llega, tardíamente, es verdad, la acción gubernativa. La doctrina de la cooperación recíproca, de la colaboración entre la sociedad y el Estado, sanciona ambas acciones cuando son concurrentes.

En nuestro país, en materia de vialidad, la acción del Estado es muy limitada, precaria casi. Sobre un presupuesto de gastos que im-

portan alrededor de 600 millones de pesos. la suma destinada a construcción de caminos no pasa de 5 a 6 millones. Si el país contara con un amplio sistema ferrocarrilero y no tuviera la extensión territorial que posee, acaso fuera bastante la citada partida; pero ni el país cuenta con líneas férreas en la proporción indispensable, ni su superficie es pequeña.

La acción privada ha sustituido, por consiguiente, a la del Estado en todas aquellas comunas con recursos suficientes para satisfacer sus necesidades locales. Las juntas de fomento se

multiplican y propagan en todas las provincias y los territorios nacionales. Los felices resultados obtenidos por la cooperación vecinal pruegan la excelencia y la eficacia del procedimiento.

La obra realizada por el Touring Club Argentino frente a la acción del Estado y la acción social, ha consistido y consiste en intensificar la una y fomentar la otra, en la inteligencia de que por cualquiera de ambas vías se llegará a la resolución definitiva del problema, que es lo que importa e interesa al país.

El próximo Congreso Nacional de Vialidad

SU UNICO Y PRINCIPAL OBJETO

Avecinándose la fecha en que se inaugurará solemnemente el Primer Congreso Nacional de Vialidad, patrocinado por el Touring Club Argentino, consideramos oportuno dedicar un comentario al único y principal objeto de ese certamen.

Sus organizadores, adelantándose a la objeción común formulada contra los congresos y conferencias, a los que se acusa, no sin fundamento, preciso es reconocerlo, de estériles, han tenido el cuidado de fijar clara y terminantemente el objeto de la próxima reunión, diciendo que ella tiene por objeto "propender a la resolución práctica e inmediata del problema de la vialidad nacional, por el medio, fórmula, plan, sistema u organización más conveniente y eficaz que aprobare dicho Congreso".

La previa declaración de que el Primer Congreso Nacional de Vialidad se propone arribar a una solución práctica e inmediata, aleja la posibilidad de que sus deliberaciones sean infecundas y garantiza prudentemente su éxito.

La esterilidad de los congresos que se celebran periódicamente en todo el mundo civilizado para dilucidar una cuestión cualquiera, estriba en la orientación, casi siempre abstracta, de los estudios y de las deliberaciones. Por lo general, tales congresos no son sino parlamentos o cátedras académicas, desde las cuales se disertaría erudita y elegantemente sobre un tópico dado. El prurito de la oratoria, que es mal endémico en los países de origen latino, malogra con frecuencia el bello pensamiento inspirador de los congresos nacionales e internacionales.

Habitualmente se cree que la elocuencia, el "ars bene dicendi", es el patrimonio de todos aquellos que nacen con el don de la palabra fácil y galana. Se confunde el arte oratorio con la retórica, la elocuencia con la abundancia verbal, la riqueza de léxico con

la copiosa adjetivación. El maestro Groussac llama a todo eso graciosa y exactamente el cultivo del floripondio. Sí, pura literatura de floripondio, la flor enorme y de perfume acre, que la naturaleza, en un cuarto de hora de mal gusto, creó al lado de otras flores diminutas de delicado aroma. La verdadera elocuencia es rara, sumamente rara, precisamente en los países que pretenden empuñar el cetro del arte oratorio. Desde Demóstenes hasta Castelar, ha habido en el mundo grandes artistas de la palabra hablada, oradores elegantes y floridos; pero no siempre elocuentes, como que la elocuencia no es otra cosa que el lenguaje de la verdad, como decía Sócrates.

Con el deliberado propósito de evitar que el Congreso Nacional de Vialidad se trueque en un certamen oratorio, en un parlamento de vanas y gárrulas declamaciones, sin resultado práctico alguno, se ha establecido de antemano que dicho Congreso propenderá a resolver práctica e inmediatamente el problema de la vialidad nacional, por el medio más eficaz y conveniente.

Queda sobrentendido que este medio no puede ser otro sino un proyecto de ley de la vialidad, el que sería elevado al Congreso para ser tratado en el período parlamentario del corriente año. En la redacción de este proyecto colaborarán todos los delegados que hayan meditado sobre el problema y tengan una indicación práctica que hacer.

En esta forma queda asegurado el éxito del Congreso. No se podrá decir al final

de las sesiones, que se ha pasado el tiempo divagando y teorizando. Se procurará hacer obra positiva, concreta, de ejecución inmediata, a fin de que la opinión nacional no quede defraudada en su legítima aspiración de ver resuelto de una vez un problema que interesa fundamentalmente al país.



OTRO CABILDO ABIERTO

Como es sabido, el próximo mes de Mayo se inaugurarán las sesiones del Primer Congreso Nacional de Vialidad en la ciudad de Buenos Aires. En el período colonial, llamábase cabildo abierto a una especie de plebiscito vecinal. El próximo Congreso será, en realidad, otro cabildo abierto, en que el pueblo de la nación, dignamente representado por sus delegados, dirá lo que quiere en el orden de la vialidad.

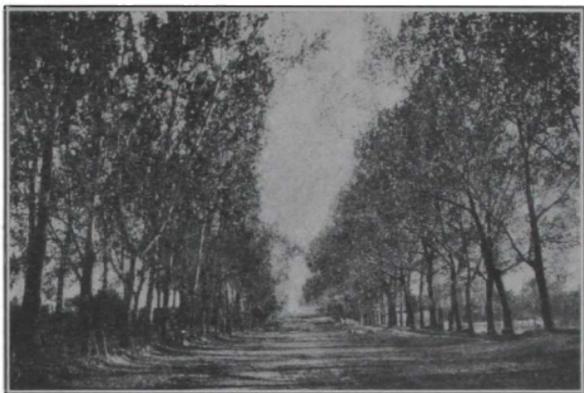


LOS CAMINOS DE SAN RAFAEL

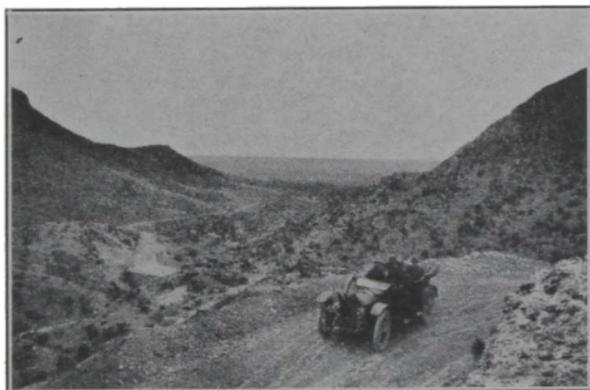
Quien por primera vez recorre los caminos de los pintorescos alrededores de San Rafael, queda sorprendido ante el perfecto estado de conservación de sus carreteras macadamizadas y las bellezas que ofrecen éstas por la abundancia de frondosos árboles alineados a ambos lados del camino.

Y no se crea que se trata de breves trechos construídos para el acceso a San Rafael; no, la espléndida red de caminos macadamizados tiene una extensión de 70 kilómetros, extensión alcanzada, sin duda, porque a la intensa preocupación que siempre se ha dedicado a la cuestión vialidad se ha agregado como factor positivo la constitución geológica del suelo. Efectivamente, como el subsuelo de la región está formado a una profundidad de dos metros

dos a lo largo de la carretera a distancias fijas de 8 metros. Estos peones camineros tienen a su cargo el cuidado permanente de las carre-



Una avenida de San Rafael bordeada por álamos carolinias



El camino de San Rafael a Malarque, al Sosneado y Sud del Departamento

debajo de la capa de tierra vegetal por piedra rodada, llamada ripio, con facilidad se consigue la base del macadam; después de trazar, nivelar y emparejar el esqueleto del camino se va llenando de ripio que se extrae a cada lado de la vía en construcción y que un rodillo compresor a vapor va aplastando progresivamente; la parte superior está formada de arcilla, la que es proveída por los depósitos de los canales de riego y de nuevo el rodillo compresor va emparejando.

A ambos lados del camino se han construído pequeñas cunetas por las cuales corre el agua que utilizan los peones camineros para regar diariamente el camino, los árboles alinea-

teras y cualquier desperfecto que se ocasiona es inmediatamente arreglado para evitar que se extienda.

Largo resultaría enumerar los caminos existentes a los cuales pronto se agregará una red extensísima, de acuerdo con el proyecto aprobado de unir San Rafael con La Llave, Real del Padre, Villa Atuel y Colonia Alvear. Sin embargo, recordaremos el camino a El Sosneado a 250 kilómetros y a Malague a 200 kilómetros; las carreteras vecinales hacia el Sur del departamento, para Chos Malal, por un lado, para La Pampa, por otro; al Norte, para



Entre los distritos de Real del Padre y Villa Atuel se cruza el río Atuel en este puente de hierro y madera

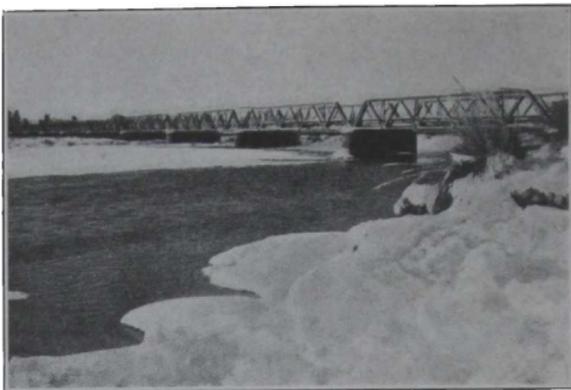
San Carlos y Mendoza; al Oeste, para Chile y al Este, para San Luis, — no porque sean los

mejores sino porque son los menos transitados y conocidos.

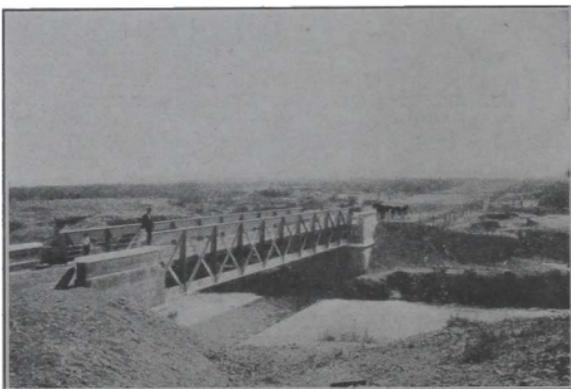
Pero no hay que pensar que todo lo ha hecho la Naturaleza; hay mucho trabajo del hombre. Un gran número de puentes lo revela a cada paso. "A las puertas de la planta urbana está el gran puente sobre el Diamante; son dos brazos de puente unidos por un terraplén; el puente sólo tiene 500 metros de largo, pero la distancia salvada sobre el río de orilla a orilla, es de más de 300 metros. Sobre el mismo río hay un gran puente de hierro para la vía del F. C. Pacífico cerca de la estación Monte Comán y de la misma empresa otro gran puente sobre el río Salado, límite del Departamento y la provincia de San Luis.

A más de 15 leguas arriba del Diamante está un puente colgante que sirve a las minas de La Picaza. El río Atuel cuenta también con tres puentes de hierro: uno en Cañada Seca, otro en Villa Atuel y otro en el Nihuil. Para salvar el paso sobre el Río Grande y facilitar el tránsito para Barrancas y Chos Malal hay un puente de hierro en los Escoriales del Payen".

Este resumen, bien sintético, por cierto, refleja una buena organización de la red carretera de San Rafael: excelentes caminos y sólidos puentes señalan al viajero que las vías de comunicación son elemento primordial para el progreso de un pueblo. Porque San Rafael, hier-



Puente carretero sobre el río Diamante. — Un hermoso aspecto del invierno en San Rafael



Sobre el río Atuel, entre los distritos de Cañada Seca y Malvinas. Este puente de hierro es paso obligado en verano cuando el río crece

moso porque así lo quiso la Naturaleza, florece porque así lo quieren sus habitantes.

CLASIFICACION DE LOS CAMINOS

Uno de los puntos que abordará el próximo Congreso Nacional de Vialidad, será el relativo a la clasificación de los caminos y la determinación de las respectivas jurisdicciones administrativas.

A nadie ha de escapar la importancia del punto; previa al planteamiento del problema de la vialidad en sí, es la clasificación de las rutas a trazarse.

Los problemas más arduos y complejos, como los científicos, se simplifican, mediante la clasificación de sus términos y sus factores. En las ciencias naturales, la clasificación ilumina, esclarece y define. Lo propio acontece en el dominio de las artes. Por lo que atañe al problema especial de la vialidad, que es una cuestión compleja, mixta de legal, técnica y fi-

nanciera, problema económico y al mismo tiempo político, la clasificación lo aclara y ordena, facilita, en suma, la solución.

Posiblemente toñas las opiniones estarán contestes en la conveniencia de basar la clasificación de los caminos, y quien dice clasificación, dice determinación de las correspondientes jurisdicciones administrativas,—en la estructura de la organización política del país. El sistema federal de nuestra constitución republicana está indicando la división de los caminos en tres grandes grupos o categorías: caminos nacionales o federales, caminos provinciales y caminos municipales. Dentro de la primera categoría, estarían comprendidos por definición todos los caminos trazados o a trazarse dentro de la jurisdicción del poder central, asimilando

a los mismos a los caminos interprovinciales, los cuales, por su extensión, su naturaleza y su índole estratégica, dejan de ser estrictamente provinciales para convertirse en rutas federales. En la segunda categoría, estarían incluidos todos los caminos construidos o a construirse dentro de la jurisdicción de los Estados Federales, con excepción de las vías interprovinciales. Y la tercera categoría comprendería todos los caminos, sean provinciales o territoriales, que estuviesen dentro de la jurisdicción inmediata de las municipalidades locales.

Dentro de estas tres grandes categorías, podrían admitirse subdivisiones a los efectos del régimen legal de cada una de aquellas, como ahora sucede con los caminos de acceso a las estaciones, regidos por una ley especial. El número 5315. Claro está que las disposiciones de esta ley-contrato tendrían que formar parte de la ley general de vialidad a dictarse.

La clasificación propuesta se apoya en el carácter federal de nuestra organización política y ofrece la preciosa ventaja de definir al propio tiempo el régimen administrativo de los caminos.

Entendemos que en las demás Repúblicas federales, rige esta clasificación. Cualquier otra, que no se asiente en nuestro sistema de gobierno, no será tan clara como la que indicamos y dará margen a confusiones y conflictos jurisdiccionales que es prudente prevenir.

Sea cual fuere la división que se establezca entre las zonas del país, la clasificación de los caminos en tres grupos cuadrará a las regiones y consultará, sobre todo, las necesidades de su conservación y mantenimiento en normal estado de tránsito.

Por otra parte, dicha clasificación brinda también la ventaja de determinar los recursos, nacionales, provinciales o comunales, que deben invertirse en la construcción de las obras, sin perjuicio de que se establezca entre los tres recursos la correlación a que se refiere otro de los tópicos a debatirse en el próximo Congreso.

En resumen, la clasificación indicada es clara, sencilla, política, racional, justa, no se presta a confusiones, determina las jurisdicciones administrativas, especifica los recursos y consulta el espíritu federal de la nación.

LA HISTORIA DE LAS NACIONES EXPLICADA POR LA VIALIDAD

A primera vista, parecerá pueril el concepto que enuncia el acápite; pero, si se profundiza la idea, su exactitud resulta evidente.

En efecto, toda civilización floreciente ha coincidido siempre con una gran vialidad. Recordemos el admirable y casi perfecto sistema de comunicaciones que había en el imperio de los Incas; no olvidemos los clásicos caminos de la Roma latina, dominadora del mundo. La carretera de la "urbe" a Brindis, la famosa Vía Appia, estaba cubierta de lasjas y túmulos suntuosos, tempestades airosos, de los que no sobreviven sino ruinas, si es que hasta las ruinas no han perecido.

Mientras Roma imperó, reinaba no sólo la paz, sino también la riqueza, el bienestar. Y era que toda la Europa sometida al genio político de la urbe de Rómulo, se hallaba atravesada por caminos admirables, recorridos constantemente por las legiones romanas, por los comerciantes, los proconsules, los prefectos, todos los agentes de penetración y de conquista pacíficas del espíritu latino. En las etapas y las jornadas habían posadas con sus urnas de vino freaco. Y los caminos eran tan sólidos, tan eternos, como las pirámides faraónicas. Hasta en Inglaterra se conservan los caminos romanos con pedazos de muros macizos para no contar los que existen en la antigua Hispania, la Gallia y el Lacio.

Es indudable que la faz política de los pueblos hispano-americanos hubiera sido otra, si en el período de las luchas por la emancipación y la organización, se hubiera contado con buenos caminos. Por ejemplo, entre nosotros, el sistema unitario se hubiera impuesto sobre el régimen federal, si las distancias y la falta de caminos no hubieran determinado el predominio del segundo.

En todos los pueblos provistos de comunicaciones fáciles y rápidas, la unidad se impone sobre la federación. La unidad política del vasto imperio romano fué sólo posible gracias a la espléndida vialidad que permitía a las legiones romanas trasladarse victoriosas de un punto a otro con la celeridad de que habla el "veni, vidi, vici" de Julio César y la prontitud de rayo con que Pompeyo volaba a plastar al enemigo, como si descendiera del cielo, según la justa metáfora de Cicerón.

La también vasta unidad del dilatado imperio de los Incas del Perú precolombiano fué asimismo posible, merced a la admirable red de comunicaciones que allí había y que fueron el asombro de los conquistadores.

Los caminos condicionan los acontecimientos, determinan la organización política de los pueblos, explican satisfactoriamente su grandeza y decadencia, crean, en una palabra, los hechos históricos.



El progreso y la vialidad

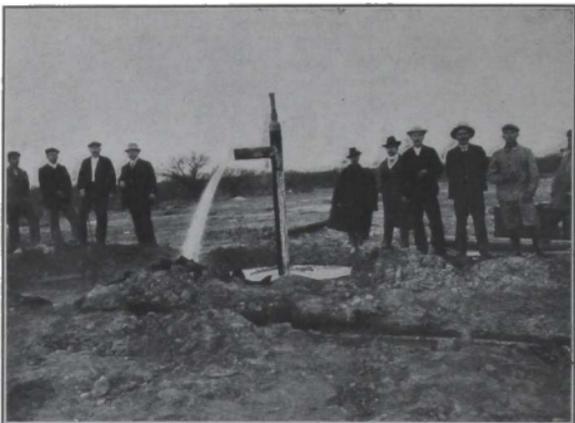
El progreso de las naciones se mide por sus caminos. País donde los medios de comunicación son escasos y primitivos, es primitivo también. Nación donde la vialidad nada deja que desear, nada dejará que desear asimismo en punto a progreso y civilización. ¿Cuál es el nivel que ocupa nuestro país, si hemos de juzgar de su progreso por sus caminos?



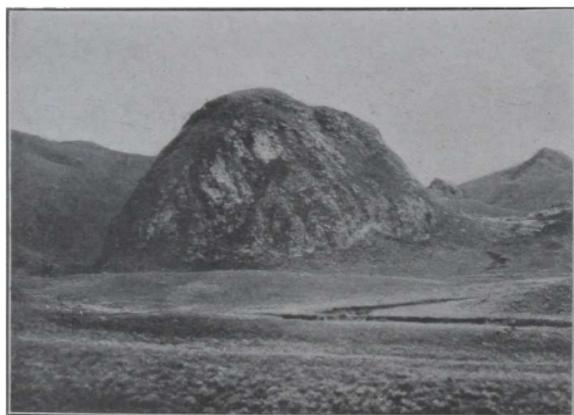
SAN LUIS

Cuando cursaba los primeros años del Colegio Nacional la Provincia de San Luis se me antojaba, al través de los libros que caían en mis manos como un desierto colocado en el corazón de la República. Estrada había contribuido poderosamente a aterrarme a esa convicción con afirmaciones que ahora he vuelto a buscar en las páginas de "Apuntes de Viaje del Plata a los Andes".

"Aquí no hay agua — dice. — El desierto oriental se me viene a la memoria. El beduño ahí presente me obliga a pensar con más viveza en aquella región quemada por el sol y agotada por la sequía.



VALDE. — (San Luis, F. C. E. A. P.). — Trabajos de perforación sistema Raky. Agua surgente que sale de 700 metros de profundidad, en el campo de Carlos Daract, a cuatro kilómetros al Norte de la Estación



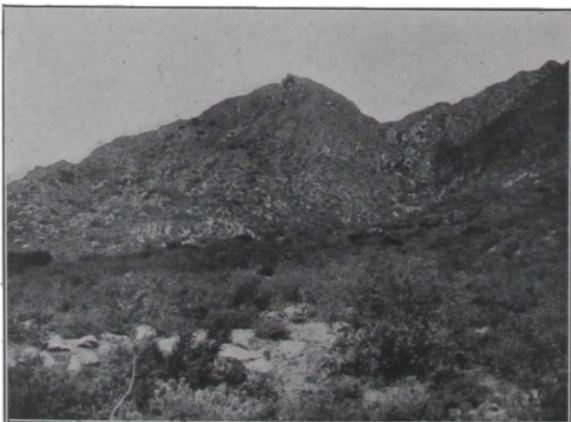
La sierra de Varela, culminante por el Cerro de la Patria, en cuya cumbre se enarboló por primera vez la bandera nacional por el historiador Juan N. Gez, situado a 150 kilómetros de San Luis al Sur de la ciudad

¿Qué será de los moradores de este rancho, sin flores para embellecer la cabaña, sin yerbas para dar descanso al cuerpo, sin agua para apagar la sed! San Luis carece de agua y esto dice mucho porque explica la causa de su pobreza."

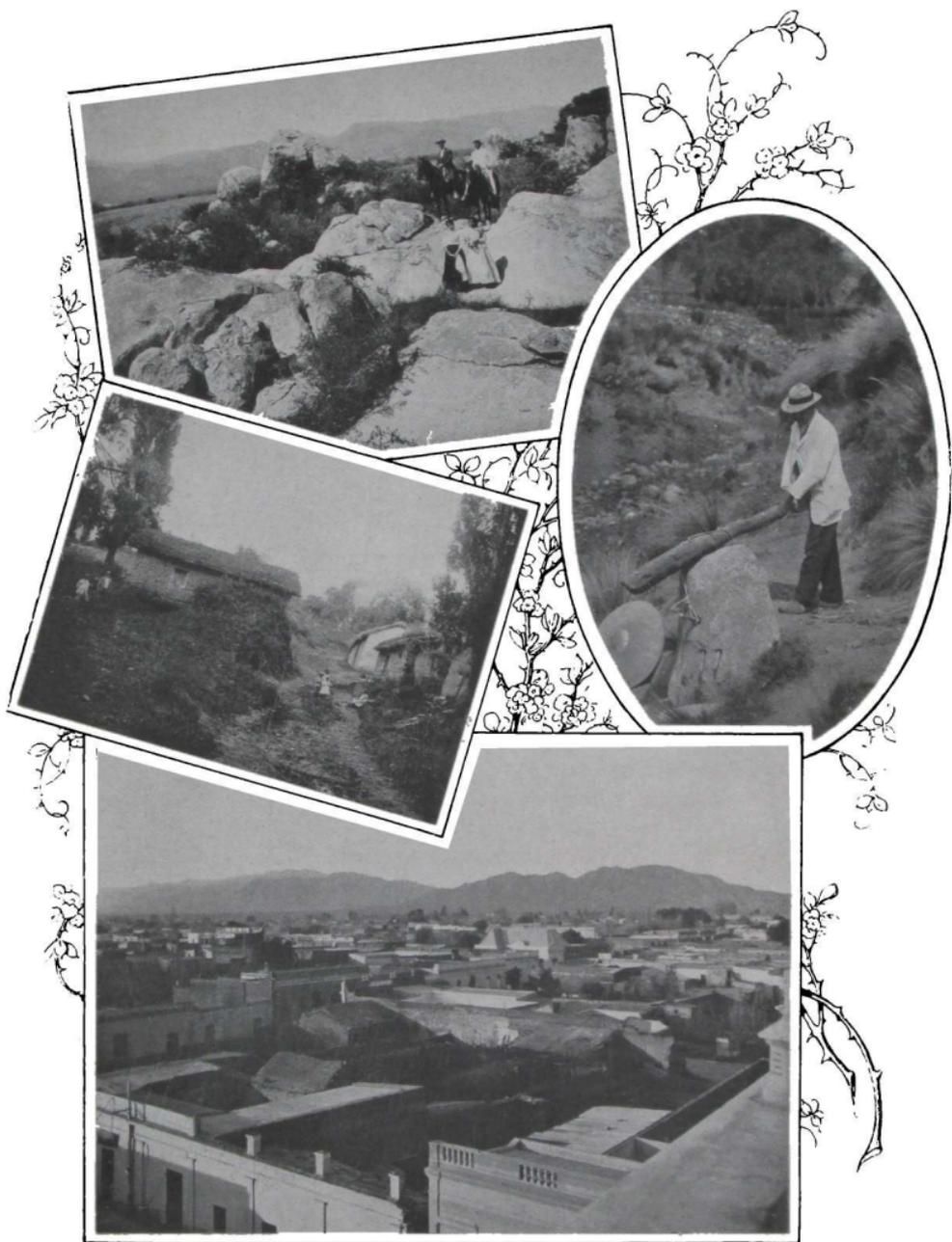
Y al terminar la lectura he quedado sorprendido de la rapidez con que el hombre transforma un campo estéril en pintoresco vergel. San Luis es hoy una provincia que no siente continuas sequías y en su suelo más árido como en las regiones boscosas donde los caldenes han desaparecido bajo el golpe recio del hachador fornido, se levantan, acariciados por un sol ardiente, los rubios trigales...

Las ondulaciones de sus campos meridionales y las bellas sierras del Norte, ofrecen sus encantos al viajero. Los médanos, altos y encadenados, aparecen al borde de extensas praderas, donde nunca falta la mística casa de la campiña, con sus anchos aleros, sus techos bajos, el pozo y los caldenes; y contenidos por álamos agitados por el viento como enormes penachos ponen en el paisaje una nota extraña de quietud y de paz. Los largos caminos se nos antojan envueltos en una misteriosa calma y la casucha surge ante nuestros ojos como un nido de pájaros amantes...

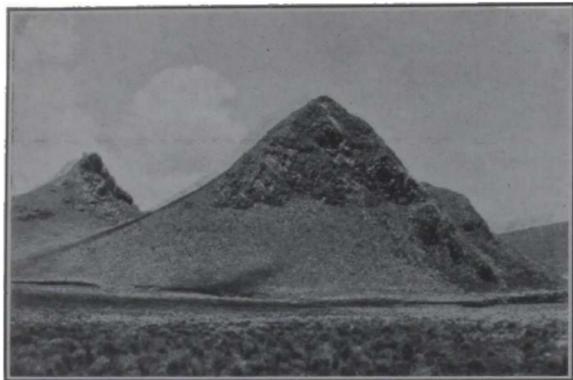
Los bosques, otras veces, se destacan en lontananza como una franja cuyo tono gris tenue



Cerro Peinado, visto del Este



SAN LUIS. — 1. San Francisco, a 130 kilómetros al Norte de San Luis. Riqueza pintana (mica) talco. "Piedras anchas", propiedad del señor José Aberastain.—2. Trapiche, a 60 kilómetros de San Luis, a la entrada, la Sierra El molino trapiche del pintoresco lugar balneario. — 3. Panorama de la ciudad de San Luis, lado Noroeste. — 4 El "maray", molino incásico para moler el mineral de oro, y que se conserva como un recuerdo del pasado industrial en Cañada Honda, a 110 kilómetros al Norte de San Luis.



Cerro de los Cóndores

aumenta a medida que a ella nos aproximamos para quedar extasiados en la contemplación de las riquezas incalculables que encierran. El calden, árbol de madera dura y espinoso como la casi totalidad de las especies vegetales de San Luis, florece, dueño y señor, en medio de grandes "molles", el maldito "sombra de toro", el "piquillín", salpicado en rojo por sus sabrosos frutos, el "chañar", el "algarrobo" y aún bajo su sombra fácil es hallar la "roseta", escondida traidoramente entre las yerbas, para clavar sus púas afiladas...

Mas San Luis pintoresco no se encuentra en sus pampas ni en sus bosques; está al N. E., en la región montañosa, cuyas sierras, del macizo central de Córdoba, encierran los encantadores valles de Cañada Honda y de Conlara. Y, asimismo, en las sierras de las Quijadas, Gigante y Alto Pencosa, pertenecientes al sistema andino que se levantan al N. O., en una zona poco menos que deshabitada.

En el extremo sur de la Sierra de Santa Bárbara, sobre una amplia meseta, a 760 metros sobre el nivel del mar, está construída la ciudad de San Luis. Esta situación proporciona un horizonte amplísimo y los "puntanos" ven los picos próximos al Tupungato, la extensa llanura del Sur, cruzada por pequeños cerros, las cimas nevadas del Alto Pencoso y el lago Bebedero, próximo a El Balde, pueblecillo que dista 25 kilómetros de San Luis y donde existe un pozo artesiano de 600 metros de profundidad, del cual surge agua potable a una temperatura de 41 grados.

Pero la Sierra del Morro constituye tal vez uno de los sitios más visitados de la provincia. Limita por el lado izquierdo el valle que se extiende desde La Toma a Villa Mercedes. Su forma puede compararse a la de un cono truncado. Los cerros más elevados cierran la base menor, de unos 5 kilómetros de diámetro. Estos cerros limitan una vasta depresión, denominada Potrero, depósito de aguas que dan nacimiento al arroyo de la Guardia.

La Sierra del Morro es admirada por los via-

sentimental:

"Ya no vuelve a mi palenque
Mi fiel caballo no vuelve no.
Ya no relincha de gozo
Como cuando alguien lo acarició
;Pobre mi caballo bayo
Cómo lloraba cuando él murió!

En esta misma fecha
Hacen dos años que ayer cumplió
Que una maldita peste
En el potrero lo revolcó
;Maldita la suerte perra
Que de repente me lo llevó!

Allí me fuí como flecha
Y en quantito me acorqué yo
Me clavaba sus ojazos
Como diciendo: curame vos.
;Pobre mi caballo bayo
Cómo lloraba cuando él murió!

Echaba unos lagrimones
;Velay! Me acuerdo me estremeció
Después de un suspiro fuerte
Le dije: Bayo te lleve Dios
;Maldita la suerte perra
Que mi caballo me lo llevó!

Le cavé un pozo muy hondo
Y al enterrarlo pena me dió
;Pobre mi caballo bayo
Cómo lloraba cuando él murió!..."

Y esta canción triste y lenta, es en la llanura y en las sierras, como el quejido lánguido de un ave que aletea sin fuerzas, herida de muerte...

Lorenzo Dagnino Pastre.

Fortuna, Diciembre de 1921.

El espectro secular de la carreta

Hablamos todavía de caminos carreteros. En realidad, se entiende hoy por camino carretero todo camino rural, aunque no sea transitado por carretas y no lo huelen sino veloces camiones automóviles. Pero la obsesión secular de la carreta perdura todavía y cuando la cosa ha desaparecido o está a punto de desaparecer hasta en los lugares donde sobrevive como un recuerdo del pasado, vive todavía el vocablo, victorioso del progreso automovilístico.

Así la carreta triunfa aunque no sea más que en el vocabulario habitual, sobre el carro tirado por caballos y el coche movido por corceles invisibles. Duró tanto en el mundo el imperio de la carreta, que subsiste en pleno siglo XX, a modo de un espectro familiar. ¡Oh, tiempos en que la carreta chifriaba sobre las profundas huellas del camino pantanoso, arrastrada por dos yuntas de bueyes cansinos y tardos, aguijoneados por la picana tinta en sangre bovina! ¡Oh, épocas legendarias, casi místicas, en que la carreta arrastraba su pesadumbre por las cuestas y las pampas como un signo de la somnolienta sociedad colonial! Aquellos tiempos han desaparecido; mas la carreta, disminuida en adjetivo, en la denominación de los caminos rurales, sobrevive y no morirá hasta que no se use en el lenguaje común otro adjetivo en reemplazo de carretero.

Un pensador francés observa que es difícil disociar ideas tradicionalmente asociadas, se-

cularmente unidas en maritaje indisoluble. O, en otros términos, la ley del divorcio se aplica con poca frecuencia en el alto mundo de los conceptos comunes, de las frases cristalizadas y de las expresiones consuetudinarias. Efectivamente: la idea del camino nos legaron las generaciones anteriores asociada a la idea de la carreta. De ahí que hasta hoy no podamos hablar sino de caminos carreteros. Ya no se trazan las vías para el tránsito de las carretas;

se las construye con el pensamiento fijo en el pesado y ruidoso camión, que es a la carreta, lo que el aeroplano al vapor. Sin embargo, seguimos llamando, como en el primer día, caminos carreteros a las rutas por las que jamás pasará ni la sombra de una carreta. Verdaderamente, son los muertos los que gobiernan a los vivos. Los espectros de las gemidoras y perozas carretas criollas continúan rodando en

los caminos públicos, como ánimas en pena, luces malas o fuegos fatuos.

Es la obsesión, no sabemos cuantas veces secular, de la carreta portadora de noticias y de productos, gaceta y elemento de transporte, que perdura en los tiempos modernos, del propio modo que sobreviven otras ideas fijas — ¡y qué ideas! — de las edades extinguidas.

Continuemos hablando, pues, de caminos carreteros. Al expresarnos así, no hablaremos con propiedad, pero rendiremos culto al pasado encarnado en la chirriante carreta trashumante.



La civilización incásica

Es poco conocida todavía la civilización incásica, como todas las civilizaciones aborígenes. Los Incas crearon en su vasto imperio un perfecto sistema de comunicaciones. Eran agricultores y tenían buenos caminos para el transporte de sus productos. Muchos siglos han transcurrido desde la desaparición de la civilización incásica, ¿y hemos ido más lejos que los Incas?



EL PUENTE PUEYRREDON

El incansante tránsito por el puente Pueyrredón, que sirve de unión a Buenos Aires con la ciudad de Avellaneda, hace que con extraordinaria frecuencia la capa de asfalto que recubre sus platabandas desaparezca en superficies pequeñas. Estos desperfectos, como es lógico suponerlo, deben ser separados inmediatamente, a fin de evitar que las superficies destruidas aumenten con rapidez por la acción continuada de los vehículos que pasan de una a otra ciudad con grandes cargas, reveladoras de la potencialidad industrial de Avellaneda y de la extraordinaria vitalidad de Buenos Aires.

Pero, sucede y es doloroso reconocerlo, que las autoridades encargadas de vigilar la conservación del puente, cumplen su cometido con mucha lentitud, permitiendo que durante largo tiempo puedan verse en la calzada desperfectos como el que ilustra esta fotografía, tomada no hace mucho tiempo.

Entendemos que el Puente Pueyrredón debe ser conservado con toda diligencia, a fin de evitar las frecuentes y justas reclamaciones del vecindario y del comercio.



Una vista del puente Pueyrredón

EMPLEO DE MADERAS NACIONALES EN LOS PUENTES

NOTA DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

La Opinión de Nuestra Revista

En uno de los últimos números de nuestra Revista, al ocuparnos de la faz técnica del problema de la vialidad, expresamos la conveniencia de que se emplearan en las obras de vialidad los materiales del país, en sustitución de los extranjeros de costo elevadísimo. Agregamos igualmente que el estudio de la faz técnica de la cuestión de los caminos revestía una alta importancia científica y que, en el Primer Congreso Nacional de Vialidad, los hombres de ciencia deberían discutir el punto, aportando el resultado de sus estudios e investigaciones.

En una reciente nota del ministro de Obras Públicas de la nación a la dirección general de puentes y caminos, vemos con satisfacción que se sustenta la misma idea, en virtud de las mismas consideraciones que expusimos nosotros.

Dice el ministro que ha venido observando de tiempo atrás que los distintos proyectos de construcción de puentes, elevados a la consideración del ministerio, son todos de estructura metálica y de armazón complicada, lo que lleva su costo a elevadas cifras, que impiden muchas veces realizarlos por carencia de fondos suficientes.

Agrega el ministro que en un país, como el nuestro, donde tanto abundan maderas de variedades diversas y calidades superiores y donde aún no se ha ensayado con éxito la explotación del mineral de hierro, es, por lo menos, poco previsora no utilizar los elementos del suelo, ocurriendo al extranjero en procura de otros, que si bien pueden ser superiores bajo ciertos conceptos, no lo son tanto que aconsejen su uso exclusivo, máxime cuando debe tener en vista que, al usar nuestros propios elementos, no sólo se obtendrá mayor rapidez y economía en las obras, sino que con ello se facilitará de paso y por añadidura la solución del problema de la desocupación obrera.

Añade la nota que es muy digno de tener en cuenta, y ello merece elogios, el interés que el personal técnico encargado de proyectar las

construcciones viene demostrando en los trabajos elevados, al presentar proyectos de puentes donde se ponen a prueba las concepciones científicas más atrevidas; pero si ello es digno de encomio y estímulo allí donde se tiene a mano los elementos constructivos necesarios y se dispone de grandes recursos, no lo es en todos los casos en un país, como el nuestro, por las razones expresadas.

Por ello, desea el ministerio de Obras Públicas que, al estudiarse la construcción de puentes y demás obras de arte relacionadas con la vialidad carretera, se considere preferentemente la posibilidad técnica de utilizar en la estructura de esas obras las maderas del país y que, al propio tiempo, se trate de proyectarlas lo más sencillas y económicas posibles.

Con ello se conseguirá, fuera de toda duda, concluye la nota, ampliar los medios de vialidad del país, que tanto se necesita, sin desmedro de la solidez y seguridad de los mismos, desde que se halla bien establecido, y así lo tienen consagrado en su enseñanza nuestras Facultades de Ingeniería, que las maderas argentinas resisten fuertemente las inclemencias del tiempo y son, en consecuencia, perfectamente utilizables en esta clase de construcciones.

Nada tenemos que agregar a las razones expuestas en la precedente nota ministerial. Como lo hemos repetido en todos los tonos, poseemos maderas duras, resistentes, algunas de las cuales se petrifican y duran el espacio de una eternidad, susceptibles de ser empleadas en lugar de los materiales de hierro, necesariamente costosos. Los ensayos realizados con éxito por las empresas ferrocarrileras de la Argentina, Brasil y Paraguay, empleando durámenes de quebracho, son concluyentes a este respecto.

Urge realizar un estudio serio y acabado de las maderas nacionales, cuyas propiedades de solidez, firmeza y resistencia no eran por cierto desconocidas de las razas aborígenes, las que las empleaban en la construcción de piraguas, macanas y otras armas arrojadizas.

EN PUNTA ALTA (BAHIA BLANCA)

ACTIVIDAD DE LA COMISION LOCAL DEL TOURING CLUB

En Punta Alta, localidad vecina a Bahía Blanca, se reunió el 19 de Enero próximo pasado, la Comisión local del Touring Club Argentino que preside el caracterizado vecino señor Rómulo Patrón Biaus y de la cual es secretario el señor Estanislao L. Boffi.

Asistieron a dicho acto los miembros de la subcomisión de propaganda del Primer Congreso Nacional de Vialidad.

Después de cambiarse ideas sobre la acción que deberán desarrollar en el próximo Congre-

so Nacional de Vialidad, los delegados que designe esa comisión, se pasó a considerar la obra a realizarse en Punta Alta en favor de la vialidad local, sobre todo en cuanto se refiere al arreglo de los caminos de acceso al pueblo.

Se dejó planeado un vasto programa de trabajos cuya ejecución, para lo que se descuenta el concurso del vecindario, será de positivo beneficio para Punta Alta.

La mencionada Comisión volverá a reunirse próximamente.

PROGRESOS DE LA COMUNICACION INALÁMBRICA

RADIOTELEGRAFOS Y RADIOTELEFONOS

APARATOS PARA TRENES, AUTOMOVILES Y DE BOLSILLO

Son realmente asombrosos, — si es que en este siglo de progreso vertiginoso puede haber algo que cause sorpresa, — los avances realizados por la comunicación inalámbrica, llámese radiotelegrafía o radiotelefonía.

En Estados Unidos, en varios países europeos y aún entre nosotros, hay aficionados que poseen en sus casas completas instalaciones radiográficas o radiotelefónicas que les permiten comunicarse, escuchar discursos, conferencias y audiciones musicales, cómodamente sentados en un sillón, al calor de la lumbre en invierno o al fresco de un ventilador en verano, sin tomarse siquiera la molestia, mínima molestia, de tener pegado un tubo receptor de ondas sonoras al oído.

Cuéntase que en los Estados Unidos, el país de las maravillas y las excentricidades, hay refinados que poseen aparatos radiotelegráficos en su propio automóvil, con los cuales se permiten el soberano lujo de charlar a la distancia con su hogar. Cuéntase también que hay receptores radiotelegráficos de bolsillo, por medio de los cuales se conversa con el prójimo, valiéndose del bastón o paraguas a guisa de antena. Esto es el colmo de la comodidad, como puede imaginarse y suponerse, ya que no podemos verlo todavía entre nosotros.

La comunicación eléctrica, con hilos o sin ellos, está considerada hoy como un servicio indispensable para el hombre de empresas y para el turista. Algunas compañías de automóviles de alquiler han instalado receptores radiotelefónicos, pequeños y muy baratos, en sus taxímetros, para asegurarse una comunicación constante con sus garages.

En Pittsburg, una compañía de electricidad posee una gran instalación radiotelefónica, desde la cual se dan al público conciertos musicales e informes comerciales y sociales. Desde una de las iglesias de esta ciudad, se transmite radiotelefónicamente el servicio religioso a los feligreses que poseen un receptor radiotelefónico, de modo que los fieles pueden cumplir con sus deberes religiosos, sin tomarse la pena de ir al templo y escuchar de cerca al pastor, con lo cual todo el mundo sale ganancioso, incluso el mismo pastor.

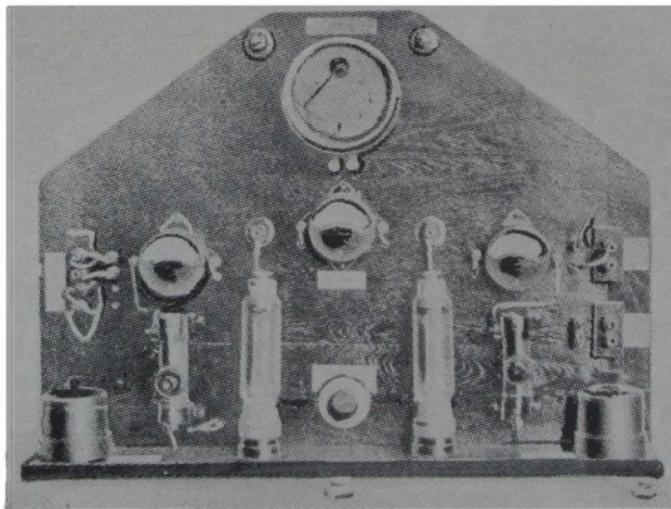
El personal de los trenes puede estar en comunicación permanente con las estaciones de señales, con lo que es de creer que en adelante disminuirán los accidentes.

Se agrega que en Alemania, existe para el público un abono mensual a aparatos radiotelefónicos, receptores que transmiten la información diaria, política o comercial, enviada por una estación central. El que desea un servicio informativo completo de carácter general, lo recibe por un teléfono sin hilos con una determinada longitud de onda.

Se añade que son millares los abonados a esta clase de servicio informativo oficial, y decimos oficial, porque en Alemania las comunicaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas constituyen un monopolio fiscal.

Dada la rapidez con que nosotros asimilamos e incorporamos a nuestro medio los progresos últimos de la ciencia, ya sea pura o de aplicación, toca abrigar la esperanza de que en breve se instalen en Buenos Aires compañías de comunicación inalámbrica, así como las hay de transporte aéreo y de locomoción subterránea.

Pero todos estos avances de la radiotelefo-

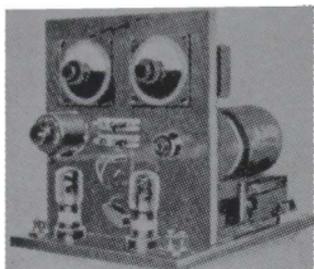


grafía y la radiotelegrafía, son en relación a las grandes y definitivas conquistas de mañana lo que la alquimia de la Edad Media a la ciencia química contemporánea. Si hoy se transmite la palabra a la distancia sin hilos, mañana enviaremos tal vez el pensamiento al mundo de la cuarta o quinta dimensión.

Como decimos más arriba, la telefonía inalámbrica no es un misterio esotérico en Buenos Aires, donde existen nada menos que dos-

cientas estaciones radiotelefónicas, instaladas por profesionales y aficionados.

El sistema más en boga entre nosotros es el del "audion oscilante", el cual consta de una lámpara que funciona sin interrupción y comunica gran claridad a la voz, más nítida con



buen tiempo, que la transmitida por el teléfono con hilos. Es de advertir que los aparatos de la radiotelefonía son los mismos usados para la radiotelegrafía.

En el invierno pasado pudieron escuchar los aficionados, desde sus estaciones, las óperas da-

das en el teatro Coliseo. En la temporada próxima podrán oírse las del Colón, pues en breve se colocará una gran antena sobre el techo del teatro.

Con el objeto de dar mayores impulsos a la radiotelefonía, se ha constituido un centro, "El Radio Club Argentino", con sede en la calle Belgrano 1732, y cuya comisión directiva está formada así: presidente, Luis F. Orlandini; vicepresidente, Juan Quevedo; tesorero, ingeniero Teodoro M. Bellocq; secretario, Rafael Mastropaolo; vocales, Francisco López Lecube, Enrique T. Sussini, J. Guerrico. La entidad cuenta con más de 200 socios.

El Club gestiona la instalación de audiones en los hospitales para que los enfermos puedan escuchar los conciertos. Se piensa, además, colocar aparatos amplificadores en las plazas públicas, a fin de que puedan escucharse en toda la ciudad las óperas del Colón y los conciertos de la banda municipal.

Merecen citarse las estaciones radiotelegráficas que tienen instaladas en su respectivo domicilio los señores Juan Quevedo, ingeniero Bellocq e Ignacio Gómez, inventor este último de la modulación Y. G., que infunde gran claridad a la voz transmitida.

Ferrocarril de Puerto Madryn a la Cordillera

EXPOSICION DE LOS VECINOS DEL CHUBUT

Consecuentes con nuestra prédica en favor de los territorios australes, necesitados de vías de comunicación, vamos a ocuparnos de la solicitud elevada por los pobladores del Chubut para que se proceda a la construcción del ferrocarril de Puerto Madryn a la cordillera.

Dicho territorio ocupa una inmejorable situación geográfica, su superficie es de 250.000 kilómetros cuadrados y su población asciende a 27.000 habitantes. "Esta poca densidad de población, exponen con acierto los pobladores, es debida, precisamente, a la escasez de vías de comunicación".

Chubut cuenta en la actualidad con un escaso servicio de vapores, una línea férrea que une a Comodoro Rivadavia con Colonia Sarmiento en una extensión de 197 kilómetros y otra línea que va de Puerto Madryn a Valle Superior con un recorrido de 105 kilómetros.

Ahora bien: el ferrocarril solicitado arrancaría de un gran puerto natural, tal vez el mejor de la República, al menos en las costas del Atlántico, no habiendo necesidad de hacer gasto alguno para su habilitación.

El ferrocarril atravesaría las regiones más fértiles del Chubut y abarcaría las zonas más ricas de la cordillera, tanto por sus tierras férciles, sus bosques exuberantes, sus minas de oro, cobre y plata y son, por consiguiente, las comarcas más pobladas del territorio, contando con varias industrias importantes, como ser

molinos de harina, aserraderos modernos, fábrica eléctrica, a pesar de los inconvenientes que se experimentan en aquellas lejanas regiones.

Con el ferrocarril de la referencia se aprovecharían las grandes extensiones de tierras regables, que hoy no remunerarían el costo de obras de irrigación. Dichas tierras son especialmente buenas para el cultivo de trigo, cebada, avena, alfalfa, árboles frutales.

Por otro lado, las haciendas de la zona cordillerana no rinden provecho a los ganaderos, por cuanto es necesario transportarlas a la provincia de Buenos Aires, atravesando en el trayecto varias leguas de tierra estéril y falta de agua, resultando que los animales han de estar a pastoreo a corta distancia de la capital para prepararlos para el mercado, por lo menos durante un año después de su llegada, mientras que, con llevarlos en tren a Puerto Madryn, podrían conducirse al mercado de Buenos Aires sin haber sufrido ningún daño ni desvalorización.

Además, el ferrocarril referido evitaría que los negocios de la zona cordillerana pasaran a Chile y fomentaría el acceso a esos parajes de familias trabajadoras y honradas.

El flete que se paga es a razón de veinte centavos por kilogramo, flete que, por ser elevado, paraliza toda iniciativa de progreso en esas ricas regiones. Para hacer el viaje con carga, se emplea un mes como tiempo mínimo.

El Primer Congreso Nacional de Vialidad

SU ESTADO DE ORGANIZACION

CONTINUAN RECIBIENDOSE ADHESIONES

Desde cualquier punto de vista que se le considere, la feliz iniciativa del Touring Club Argentino, de propiciar la realización de un Congreso Nacional de Vialidad, ha obtenido y obtiene el más lisonjero de los resultados.

Los presidentes de la Junta Ejecutiva doctor Isidoro Ruiz Moreno y de la Comisión de Propaganda, señor Luis E. Zuberbühler, lo mismo que la secretaria general, continúan recibiendo adhesiones a dicho Congreso, suscriptas por entidades y personas de todos los puntos del país así como interesantes trabajos sobre distintos puntos que tienen atinencia con las materias que la asamblea considerará.

El gobernador de Santa Fe, doctor Enrique M. Mosca, quien fué uno de los primeros magistrados que respondió a la invitación formulada por la Comisión de Propaganda y la Junta Ejecutiva, con una conceptuosa nota que publicamos oportunamente en esta revista, dictó con fecha 3 de Enero próximo pasado, el decreto que transcribimos a continuación:

"Santa Fe, enero 3 de 1922. — Vista la nota de la junta ejecutiva del 1.º congreso nacional de vialidad por la que se solicita la adhesión de este gobierno y considerando: Que los fines de su convocación obliga y compromete dicha adhesión. Que las deliberaciones de la asamblea a realizarse suministrarán a los gobiernos y personas interesadas en el fomento de la vialidad abundante material ilustrativo y sus conclusiones servirán de bases para una futura política nacional de los caminos, el gobernador de la provincia, decreta:

Artículo 1.º Designase delegados oficiales al primer congreso nacional de vialidad a reunirse en la capital federal en el próximo mes de mayo a los ingenieros Ramón Araya y Angel Lapieza Cabral.

Art. 2.º Acuérdase la cantidad de dos mil pesos moneda nacional, como contribución de este gobierno a los gastos de realización de dicho congreso.

Art. 3.º Inscríbase, hágase saber, impútese a "imprevistos del ministerio de instrucción pública y agricultura y archívese. — Mosca — Agustín Araya." Es copia fiel.

Posteriormente el mismo gobierno suscribió otro decreto por el que se designa un tercer delegado oficial de la provincia ante el próximo Congreso, que es el ingeniero Alejo Infante, asesor técnico de la Municipalidad de Rosario.

El ingeniero Ramón Araya, adherido también particularmente al Congreso, ha presentado un

meditado estudio de derecho municipal, titulado "Pavimentos y Municipios".

En breve, la Junta Ejecutiva reiterará las invitaciones para participar en la asamblea de Mayo, a los gobiernos de provincias, municipalidades e instituciones que, por hallarse en vísperas de renovación de sus miembros no han formalizado todavía su adhesión.

COMUNICACION A LA COMUNA BAHIENSE

Nuestro distinguido colega "La Nación" publicó en uno de sus últimos números el suelto que insertamos a continuación, tomado a su vez, de un diario de la ciudad de Bahía Blanca:

"Hasta el cansancio se ha dicho que los problemas económicos de estas regiones del Sur — por no decir de toda la República — están ligados íntimamente a la vialidad. Esta es deficientísima, hasta nula en ciertas partes de la zona de influencia de Bahía Blanca, pues la "huella" del indio es el único camino practicable y transitado.

"Porque los hombres de labor y los comerciantes luchan con serios inconvenientes para realizar un mediocre intercambio que les permita vivir, es que las Comunas, instituciones de fomento y las personas más pudientes lanzan iniciativas y se cotizan para abrir y arreglar caminos en los lugares donde ya debiera estar presente, cuando no la acción, el estímulo de nuestra ciudad.

"De ahí que la Comuna de Neuquén lanzara la iniciativa de reunir una conferencia regional de vialidad que preparara el ambiente en estas regiones para presentar en el próximo Congreso Nacional, convocado por el Touring Club, un frente unido y con proposiciones de vasto alcance que fácilmente pueden ser aceptadas y convertidas en leyes y acertadas disposiciones gubernativas.

"Nuestra Comuna ha sido invitada a participar en esa conferencia.

"Fácilmente se puede conseguir que los delegados de las Municipalidades de la vasta zona de influencia vengan a cambiar ideas a la sombra de nuestra Municipalidad. ¿Por qué la Intendencia y el Concejo no toman en cuenta la invitación de la Comuna de Neuquén?

"Creemos que constituido el nuevo Concejo Deliberante, no hay motivo para postergar más ese asunto. Bahía Blanca tiene una oportunidad para hacer valer su influencia municipal hasta los límites andinos, lo que importaría solamente la iniciación de una fuerte corriente de simpatía y de intereses materiales a lo largo de las rutas que nos vinculan con poblaciones distantes.

"Nos quejamos de que el espíritu burocrático y la enorme presión mercantil de la Capital Federal aplasten las energías de Bahía Blanca en las porciones territoriales sujetas a la férula

del Gobierno nacional. ¿Y qué hacemos nosotros, para ganar las voluntades y estrechar relaciones con los territoriales?

"Bien lo vemos que somos remisos para salir del perímetro aldeano y del círculo dominado por el consabido campanario. Cuéstanos mucho salir a tomar oxígeno puro en las vastas planicies y en las imponentes estribaciones andinas. Y, sin embargo, todos los días pasan por esta ciudad hombres de su zona de influencia que quisieran encontrar en ella ambiente propicio e irremisiblemente concluyente para no dejarse atraer por la metrópoli del Plata."

En conocimiento de esta simpática iniciativa de dicha comuna, adherida ya al Primer Congreso Nacional de Vialidad, la Junta Ejecutiva del mismo, envió al presidente de la municipalidad de ese punto y al intendente municipal de Bahía Blanca, las siguientes notas:

"Señor Presidente de la Municipalidad de Neuquén. Distinguido señor: Por informaciones periodísticas, se ha enterado esta Junta Ejecutiva de que la Municipalidad de su digna presidencia, con el fin de unificar ideas respecto al trascendental problema de la vialidad regional, para concurrir con un plan determinado al Primer Congreso Nacional de Vialidad, que organizamos para Mayo próximo, ha invitado a una reunión preliminar a diversas municipalidades del Sur, entre ellas a la de Bahía Blanca.

"En conocimiento de ello, en mi carácter de presidente de la Junta Ejecutiva, me complace en expresar al señor presidente de esa municipalidad la profunda satisfacción que nos ha producido la feliz iniciativa de las autoridades edilicias de Neuquén y es nuestro vivo deseo de que ella merezca de las municipalidades invitadas, la decidida cooperación que por su alta finalidad patriótica, merece con justicia.

"A este propósito, esta Junta ha considerado oportuno dirigirse en la fecha, por nota, al señor intendente municipal de Bahía Blanca, interesando su celo de funcionario y de ciudadano, a fin de que secunde en toda forma el propósito enunciado de la autoridad que usted preside.

"Mucho estimaré al señor presidente que tenga la amabilidad de informarnos del estado de ese movimiento a fin de que esta Junta, por sus medios propios, pueda prestarle el concurso necesario.

"Aprovecho esta oportunidad para expresar al señor Presidente las seguridades de mi consideración más distinguida. — (Firmado: J. Ruiz Moreno, presidente; Rómulo Yegros, secretario.)"

La nota dirigida al intendente municipal de Bahía Blanca, dice así:

"Señor intendente municipal de Bahía Blanca — Bahía Blanca. — Distinguido señor: Por informaciones periodísticas se ha enterado esta Junta Ejecutiva, de que la municipalidad de Neuquén, con el fin de unificar ideas respecto

al trascendental problema de la vialidad regional para concurrir con un plan determinado al Primer Congreso Nacional de Vialidad, que organizamos para Mayo próximo, ha invitado a una reunión preliminar entre otras municipalidades, a la de Bahía Blanca.

"Esta Junta no puede menos de mirar con profunda simpatía el plausible gesto de la comuna de Neuquén, y en este concepto, cree de su deber, interesar los sentimientos patrióticos y progresistas del señor intendente municipal de Bahía Blanca, a fin de que disponga lo pertinente para que la gran ciudad del Sur ocupe el lugar que le corresponde a la cabeza de ese movimiento.

"Con fecha 10 de Octubre próximo pasado, esta Junta tuvo el agrado de dirigirse a la autoridad municipal de esa ciudad, invitándola a adherirse al Primer Congreso Nacional de Vialidad, de acuerdo con las prescripciones del Reglamento del mismo, que le acompañaba. Como esa invitación no ha sido contestada hasta hoy, me complace en reiterarla al mismo tiempo, al señor intendente municipal, en el deseo de que esa importante comuna no se halle ausente en la gran asamblea nacional de Mayo, donde estarán representados los gobiernos nacionales y de territorios, las principales municipalidades, facultades, instituciones, ferrocarriles, reparticiones públicas, etc.

"A la espera de la respuesta del señor intendente municipal, me es grato saludarle con mi consideración más distinguida. — (Firmado: J. Ruiz Moreno, presidente; Rómulo Yegros, secretario.)"

Es de esperar que el plausible propósito de la progresista municipalidad de Neuquén halle el eco que por su trascendencia merece, entre las demás comunas del Sur.

UNA IDEA APLAUDIDA

Entre los diversos actos que la Comisión de Propaganda del Primer Congreso Nacional de Vialidad prepara para la fecha de la reunión de dicha asamblea y que se realizarán en honor de los delegados a la misma, se destaca hasta ahora por la auspiciosa acogida que ha tenido entre los interesados, el desfile monstruo de todos los rodados que circulan por los caminos del país, del que nos ocupamos extensamente en el número anterior de esta misma revista.

La citada Comisión, de acuerdo con las indicaciones que al respecto había recibido de algunos conocidos importadores, dirigió notas a los introductores y productores de vehículos, maquinarias, elementos, etc., relacionados con los transportes conocidos y la vialidad en general, dándoles a conocer ese proyecto e invitándolos a participar de dicho desfile con muestras de sus artículos.

A esta invitación han respondido en sentido del todo favorable a la idea y expresando desde ya su adhesión completa al acto, las siguientes casas:

Eduardo Firpo (sucesor de Firpo Bottazzi y Cia.); Moss y Cia. Ltda. (Soc. Anónima), zanjadora y niveladora de caminos The Martin; J. L. Case Threshing Machine Company, tractores y máquinas para construir caminos; Ford Motor Company, automóviles y camiones "Ford"; Henry H. Peabody y Cia., automóviles "Buick"; The Studebaker Corporation of América; automóviles "Studebaker"; agencia de publicidad Johnson Lda.; Vacuum Oil Co. y otras.

Dado el número de estas adhesiones y la decisión que traducen todas ellas, así como también las disposiciones tomadas por la Comisión de Propaganda, a fin de asegurar el más brillante resultado a ese original número del Congreso Nacional de Vialidad, es de esperar que el desfile proyectado alcanzará, como lo desean sus organizadores, las proporciones de un sonado acontecimiento, desde que en una forma atrayente y pintoresca se exhibirán ante el público de la capital federal, los innumerables sistemas de transporte en uso en el país.

Otro aspecto no menos interesante de este desfile lo constituirá la sección especial del mismo dedicada exclusivamente a los trenes de maquinarias constructoras o refaccionadoras de caminos, para las cuales las comisiones del Congreso Nacional de Vialidad y el Touring Club Argentino ha decidido abrir un concurso de eficacia que será una demostración práctica, ante jurado competente, de la acción de cada maquinaria, en tramos de caminos de los suburbios de la ciudad y sus alrededores.

Los mejores trabajos de este carácter serán premiados con medallas de oro, instituidas como estímulo al mérito y en conmemoración del Primer Congreso Nacional de Vialidad.

Para este concurso se han inscripto ya varias empresas especialistas.

NOTA DEL FERROCARRIL DE LA PLATA A MERIDIANO V

En respuesta a un pedido formulado por nota por la Junta Ejecutiva con el fin de facilitar la concurrencia al próximo Congreso Nacional de Vialidad, de los representantes de comunas e instituciones distantes de la capital federal, el presidente de la misma, doctor Ruiz Moreno, ha recibido una atenta nota del señor Juan Y. Baja, gerente del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, en la que se manifiesta que esa gerencia ha resuelto contribuir al mejor resultado de dicho Congreso, facilitando pases libres a los delegados de partidos situados en su línea.

La misma gerencia ha resuelto también adherirse de hecho al Primer Congreso Nacional de Vialidad y a este efecto ha designado delegados al mismo a los señores Leopoldo Gard y Eusebio D. Frías.

Con esta adhesión vienen a estar representados en el próximo congreso de vialidad, casi la totalidad de las empresas ferroviarias del país, lo que es alentador para las comisiones organizadoras del mismo.

El redactor gerente de la importante revista técnica norteamericana "El Automóvil Americano", que publica la empresa periodística The Glass Journal Company, de Nueva York, ha dirigido al presidente de la Junta Ejecutiva del Primer Congreso Nacional de Vialidad, doctor Isidoro Ruiz Moreno, la siguiente interesante carta que transcribimos sin comentarios, que, en realidad, estarían demás, dada la propia elocuencia del documento.

He aquí la carta de referencia, firmada por el citado periodista, señor George B. Quisemberry:

"Señor Dr. I. Ruiz Moreno. — Touring Club Argentino — Avenida de Mayo 760 — Buenos Aires, Argentina. — Distinguido doctor: A continuación de acusar recibo de su grata carta, cábenos el placer de expresarle nuestros sinceros agradecimientos por la valiosa cooperación que nos brinda. Para todos nosotros será motivo de satisfacción recibir de sus manos cuanto información crea usted acertado enviarnos, con respecto a las determinaciones que se acuerden en el próximo Primer Congreso de Vialidad.

"Por este mismo correo le hemos enviado una colección de artículos sobre caminos, que se han publicado en los últimos números de nuestra revista. Estos artículos darán a usted idea sobre el interés que tenemos en el desarrollo de la vialidad hispano-americana, y justificarán, al propio tiempo, nuestra convicción de que organizaciones tales como el Touring Club Argentino, son los factores más poderosos en promover y fomentar el desarrollo nacional de los caminos. La labor del Touring Club Argentino me rece cordial encomio por parte del mundo automovilista, lo mismo que por parte de todo ciudadano interesado en el progreso nacional argentino.

"En todas partes del mundo se observa extraordinario interés en la construcción de buenos caminos. En los Estados Unidos nos hallamos confrontando el proyecto de vialidad más importante de nuestra historia. En mayor o menor grado, las naciones americanas están desarrollando sus programas y el interés que se ha despertado en Europa se evidencia en los grandes trabajos emprendidos particularmente por Francia, cuyos caminos quedaron destruidos después de la guerra. Todo este universal movimiento en pro de mejores caminos está lógicamente destinado a tener un efecto trascendental en el progreso del mundo entero.

"El Primer Congreso de Vialidad va a tener, por lo tanto, influencia directa sobre el porvenir nacional. Gran honor y gran placer sería para nosotros, la oportunidad de contribuir en la medida de nuestras fuerzas, a la notable obra de progreso que se propone realizar. Por lo tanto, nuestra cooperación queda incondicionalmente a sus gratas órdenes.

ARBOLADO DE LAS VIAS PÚBLICAS

Uno de los temas interesantes, de que tratará el Primer Congreso Nacional de Vialidad, versará sobre la utilidad de plantar árboles a lo largo de los caminos públicos, punto que no necesita ninguna demostración, tan obvias son sus ventajas.

Las pruebas realizadas en este sentido no han dado los resultados que se esperaban, debido a la inercia o apatía de las autoridades municipales encargadas de velar por el crecimiento y la conservación de los árboles, que se dejaron destruir o secar con una indiferencia realmente culpable.

Los árboles, como los caminos, necesitan de constantes cuidados. Se dirá que si los caminos no se cuidan, menos se cuidarán los árboles. Desgraciadamente, es cierto; mas conviene reaccionar contra la pasividad musulmana que nos lleva a aceptar, como cosas naturales, hechos que son susceptibles de ser modificados.

No creemos que entre nosotros no exista el amor al árbol. Los bosquecillos de álamos, eucaliptos, casuarinas, que alteran la monotonía de la llanura de la campiña bonaerense, atestiguan que ese amor, desinteresado o utilitario, existe. Hemos visto en la provincia, a dos horas

de tren de la capital federal, hermosos caminos particulares, franqueados de tupida arboleda. Los particulares se esmeran, en verdad, en hermopear sus propiedades con masas de árboles que, si no dan la sensación del bosque, procuran, por lo menos, adulcigar la aridez de la llanada.

Cosa muy distinta pasa con los caminos públicos, por lo común, polvorientos y pelados. Cuando la autoridad interviene o debe intervenir, todo se deja al abandono, a la buena administración de la naturaleza, que también necesita ser acicateada por la mano del hombre para mostrarse bella y humana.

El camino es un bien público, cuya conservación interesa toda la colectividad. En los casos, harto frecuentes, en que los poderes municipales no demuestran ningún esmero en cuidar los árboles de las vías públicas, los vecinos deben sustituir a aquéllos y tomar sobre sí una tarea que no ocasiona mayores molestias.

Se celebra en la República el día del árbol, día en que los alumnos de las escuelas primarias plantan árboles en los paseos y jardines. Esta fiesta deberían celebrarse en los caminos públicos para enseñanza de grandes y pequeños.

Nuevo proyecto de riego en el Brasil

En el nordeste del Brasil se hallan los estados de Ceará y Río Grande do Norte, que juntos tienen una superficie aproximada de 162.000 kilómetros cuadrados. Es esta región la escena del proyecto más reciente del gobierno brasileño para facilitar la explotación de los recursos de esta parte del país. Se trata de una de las obras públicas más importantes de las que hasta la fecha se han realizado en el continente sudamericano.

Este territorio, que se encuentra entre los grados 3 y 6 al Sur del ecuador, es sumamente fértil, y desde hace tiempo se ha considerado como una de las mejores regiones sudamericanas para el cultivo del algodón, que sin mucho trabajo se da allí en gran cantidad, y de una calidad muy superior, debido a la fertilidad del suelo y a las excelentes condiciones climáticas producidas por los vientos alisios que prevalecen todo el año. De esta región del Brasil proviene también la mayor parte de la cera de palma que se utiliza en la fabricación de discos y cilindros para fonógrafos.

Desgraciadamente, es víctima periódica de prolongadas sequías. Durante algunos años las estaciones empiezan y terminan con toda regularidad y en esas épocas los habitantes gozan de mucha prosperidad; pero, de repente, cambian los vientos alisios y empieza la sequía que a veces dura hasta dos años, sin que en ese tiempo caiga una sola gota de lluvia. Como ambos estados carecen de ríos, sus habitantes

dependen por completo de la lluvia, y por lo tanto cada sequía deja tras sí la ruina y el desastre.

En estas épocas emigran todos los habitantes de la región, dirigiéndose hacia el Sur o el Oeste, a localidades donde las condiciones son más favorables para ganarse la vida labrando la tierra sin necesidad de extraordinarios esfuerzos. Mas en cuanto se enteran de que se ha empezado a llover de nuevo en el Nordeste, retornan a sus antiguos hogares y se dedican al cultivo hasta la próxima sequía.

Este ciclo se ha venido repitiendo desde hace muchos años, y siempre con resultados desastrosos. El gobierno brasileño ha tiempo que reconoce la grande importancia agrícola de esta región, y lleva gastado mucho tiempo y dinero en el estudio del asunto, con objeto de crear condiciones artificiales que permitan la colonización y el desarrollo de ambos estados sobre bases permanentes y seguras. Tras muchas dificultades se concibió el proyecto que actualmente se halla en vías de realización para convertir estas fértiles tierras en un verdadero paraíso.

Abarca este proyecto la construcción de un sistema de riego enteramente distinto de los que comúnmente se emplean. No habiendo, como se ha dicho, ríos en este territorio, es preciso construir las represas con objeto de recoger en años normales agua de lluvia suficiente para fines de riego en las épocas de sequía, bien

sea ésta de unos pocos meses o de varios años.

El sistema entero está dividido en dos subdivisiones, que comprenden 14 diferentes represas para riego, una de las cuales tendrá 98 metros de altura (la más grande del mundo). Las dos subdivisiones pueden describirse como dos enormes semicírculos, uno en Ceará, hacia el Norte y el Este, y el otro en Río Grande do Norte, hacia el Este. El primero tendrá una extensión aproximada de 324 kilómetros, y el segundo de 255 kilómetros.

Desde luego que son enormes los obstáculos a vencer, siendo uno de los principales la falta de ferrocarriles y carreteras, de manera que para transportar al lugar de las obras los materiales, herramientas y obreros, será preciso construir antes ferrocarriles y carreteras adecuadas. Sin embargo, este trabajo se está realizando con toda prontitud, y a la fecha ya se han terminado más de 1.000 kilómetros de magníficas carreteras, en las cuales se emplearán flotas de autocamiones para los transportes mencionados.

Comprendiendo las grandes dificultades que siempre presenta la construcción de ferrocarriles, especialmente en regiones como la indicada, el gobierno brasileño resolvió emprender las obras empleando autocamiones para el transporte de materiales, etc., y con los 1.000 kilómetros de carretera ya terminados y los otros caminos en vías de construcción, podrá realizar fácilmente las obras proyectadas, sin necesidad de construir ferrocarriles por ahora.

Con este fin se han establecido dos bases en la costa, una en Natal, estado de Río Grande do Norte, y la otra en Fortaleza, estado de Ceará. De estas bases partirán las flotas de camiones, constituidas por 50 autocamiones GMC

de 5 toneladas, y 50 remolques también de 5 toneladas. Tanto los camiones como los remolques han sido ya adquiridos, y se están empleando en el servicio de transporte de materiales, etc., de la costa al interior. El objeto es utilizar también estos vehículos para transportar los productos del interior a los puertos de mar, de modo que sirvan dos fines o, como vulgarmente se dice, "de un tiro se matan dos pájaros".

El resultado final de este proyecto de riego será la transformación de esta parte del territorio nacional en una de las regiones más feraces de aquel enorme país. Permitirá la colonización y el desarrollo permanentes de dichos estados, que sin duda llegarán a ser uno de los más importantes centros agrícolas de toda la América meridional. La utilización del autocamión en lugar del ferrocarril permitirá ejecutar y terminar las obras en el menor tiempo posible, y el espectáculo que a diario se contempla de las flotas de camiones GMC, unas corriendo en dirección al interior, y otras hacia la costa, presagia claramente la futura prosperidad de este distrito.

Los beneficios de esta empresa los sentirá directamente un territorio de 128.000 kilómetros más o menos, o sea una extensión mucho más grande que todo el estado de Nueva York. Indirectamente sus efectos han de ser mucho mayores, puesto que los distritos contiguos en el Oeste y en el Sur se beneficiarán también por el abastecimiento constante de agua que suministrarán las represas proyectadas, en tanto que el aumento de la población y la supresión de las emigraciones periódicas, traerán consigo la mayor prosperidad no sólo para la región Nordeste del Brasil, sino para todo el país.

EL PROBLEMA DE LA VIALIDAD EN LOS ESTADOS UNIDOS

NUEVA LEGISLACION

Hasta últimamente los caminos carreteros de un pueblo se consideraban más o menos como asunto que sólo a él concernía. Semejante actitud era muy natural en vista de la pequeña población, la indiferencia de las gentes en muchas partes del mundo hacia el problema de la vialidad nacional, y el estado de desarrollo en que se hallaba el transporte automóvil, que tanto ha contribuido a despertar interés en todos los países en la construcción de carreteras adecuadas.

Hoy el asunto se considera de importancia nacional, y como tal en su resolución intervienen los gobiernos centrales. Se reconoce que para que las carreteras desempeñen sus principales y más importantes funciones, es necesario coordinar adecuadamente los proyectos de construcción y centralizar la administración y el servicio. En Estados Unidos es cada día más notable la tendencia de coordinar los proyectos y obras de construcción de carre-

teras de los diferentes estados, estando el gobierno federal comprometido a dar asistencia técnica, financiera y administrativa a los proyectos de los estados. Con este objeto recientemente se presentó al Congreso un proyecto de ley, que ha sido favorablemente recibido. Este proyecto es el resultado de las perseverantes gestiones de las cámaras de comercio y asociaciones mercantiles, y de los fabricantes de automóviles, y ofrece un plan muy bien concebido y estudiado. Autoriza la formación de una comisión compuesta de cinco miembros nombrados por el Presidente de la República. Dichos comisionados se ocuparán exclusivamente en este trabajo, no pudiendo dedicarse a ningún otro negocio, vocación o empleo.

El primer deber de la Comisión será establecer una red de carreteras, que por las rutas más convenientes, en atención a las necesidades agrícolas, comerciales, postales y militares, proporcione vías de fácil comunicación

entre los estados. En esta red se incluirán las carreteras que conduzcan a los puertos importantes, y las que crucen las fronteras de los países limítrofes; pero en ningún caso carreteras en municipalidades de más de 5.000 habitantes. Todas las carreteras que se construyan o reconstruyan al amparo de la ley propuesta serán libres de peaje.

Los estados podrán recomendar proyectos de carreteras en sus respectivos territorios, pero no serán aprobados por la Comisión hasta que aquéllos hagan las disposiciones necesarias para la conservación de las que la Comisión elija como parte de la red principal en dichos territorios. De todos modos, si algún estado faltare en el cumplimiento de sus compromisos con la Comisión, en lo que respecta a la debida conservación de las carreteras comprendidas en su territorio, ésta podrá proceder a arreglarlas y cargará el costo contra los fondos federales asignados a dicho estado.

Todo el material de guerra sobrante, que el respectivo ministerio no necesite, y que pueda utilizarse en la construcción o conservación de caminos, será entregado a la Comisión para que a su vez lo reparta entre los estados.

En la Comisión residirá la facultad de aprobar el tipo de carretera, los materiales y los métodos que han de emplearse en la ejecución de las obras. Toda localidad se estudiará como problema independiente, y el tipo de camino para cada una será el que mejor se adapte a las condiciones especiales del distrito, tomando en consideración los probables requisitos futuros.

Otro de los deberes de la Comisión será despertar interés general en la utilización económica de las carreteras, y reunir y publicar información útil acerca del transporte por carreteras, y de la construcción y conservación de las mismas.

Cuando la Comisión esté organizada y funcionando, podrá coordinar e inspeccionar las carreteras del país de tal suerte que resulte en el mayor beneficio para el mayor número, y ya pueden anticiparse las consecuencias siguientes: una distribución más económica y conveniente de los artículos de primera necesidad en las poblaciones pequeñas, mayor tráfico de automóviles y una utilización más eficaz de los ferrocarriles del país.

PROYECTO DE UN NUEVO TUNEL BAJO EL HUDSON

ENTRE NEW-YORK Y NEW-JERSEY

New-York y New-Jersey están separadas por el Hudson, que en esa parte tiene más de un kilómetro de ancho, y los túneles que lo atraviesan sólo son para líneas de ferrocarril, de modo que los vehículos ordinarios y los peatones, no pueden pasar de un lado al otro sinó sobre barcos

Ultimamente se han estudiado varios proyectos de túnel para permitir el pasaje subterráneo de vehículos y peatones. Uno de esos proyectos comprendía la instalación de un túnel de sección circular con anillos metálicos de 12 mts 30 de diámetro exterior, colocando en el interior dos pisos sobrepuestos para permitir la circulación en ambos sentidos.

El "Genie Civil" del 3 de Abril 1920 dá indicaciones al respecto de la última solución aconsejada, que consiste en dos túneles gemelos.

La circulación estaría asegurada por dos túneles circulares y cuyo revestimiento se haría con dovelas de acero; el diámetro exterior de cada túnel sería de 8 m 84 y estarían separados por una distancia de 13 mts 40 entre sus ejes. Cada uno serviría para la circulación en un solo sentido. Esta obra tendría una calle de 6 metros de ancho, sin vereda, para permitir el paso a dos vehículos de frente; no se ha previsto el paso de peatones. El piso de la calle es de cemento armado; el espacio de abajo es un conducto de ventilación por donde llega el aire puro, mientras el aire viciado es evacuado por

un conducto dispuesto en la parte superior del túnel por medio de un cielorraso liviano. La altura libre sobre la calzada es de 4.10 metros.

El tráfico probable de los túneles ha sido estudiado teniendo en cuenta la intensidad de la circulación sobre los puentes que unen New-York a Long-Island, sobre el East River, el tráfico de los ferry-boats y de los barcos que atraviesan el Hudson, considerando el total de ese tráfico, será realizado por los dos túneles: El número de vehículos que pasa por los puentes de New York, se ha más que triplicado de 1912 a 1919. El tráfico por el puente de Queensborn, ha crecido de 435 %, durante esos siete años. El número de vehículos que ahora utiliza el puente ha pasado de 3.500 a 18.700 por día. Para el tráfico por debajo del Hudson, se ha considerado que el número de vehículos llegará a ser 5.610.000 en 1924, 13.800.000 en 1935 y 22.000.000 en 1943.

El costo total de los dos túneles se ha presupuestado en 28.669.000 dólares. Se propone fijar la tarifa en 45 centavos oro por vehículo automóvil y 20 centavos oro por vehículo a caballo.

En esas condiciones, se presume que el gasto sería amortizado totalmente en once años. Si esas previsiones se realizan, la construcción de los túneles será una operación muy ventajosa. De todos modos, parece que la construcción de esa importante obra será emprendida próximamente.

EL SPORT Y LA MUJER

EL SPORT NATURAL Y EL ATLETISMO

El uno no puede ir sin el otro; la cultura física implica el sport. Cuando la musculatura se ha formado y, por consecuencia, se halla capaz de esfuerzos sostenidos, se rebela contra la inacción. Una especie de necesidad imperiosa la llama hacia el ejercicio, que pasa a serle la más segura garantía de su conservación.

Entre los hombres y las mujeres educados físicamente, el sport no es ya solamente un placer, sino también una necesidad, dictada por el instinto de la salud que es el resultado de la perfecta armonía en el funcionamiento de los órganos.

La constitución de la mujer es tan delicada, que se vacila generalmente en asumir una responsabilidad para orientarla hacia uno u otro sport. Sin embargo, no tengo a menos en afirmar categóricamente que todos los ejercicios, cualquiera que sean, siempre han de convenir a la mujer, siempre que ellos sean practicados con prudencia y moderación.

Si la juventud femenina de hoy sobresale en ciertas ramas del sport, que ha permanecido tan largo tiempo como un patrimonio exclusivo del sexo fuerte, debemos de felicitarlos sinceramente de ello. Por otra parte, la época ha pasado ya en que los viejos padres se escandalizaban viendo correr las jóvenes por el bosque de Saint-Cloud! El tiempo ha pasado ya también en que una manifestación feminista de alto atletismo provocaban el estupor.

El atletismo es el sport por definición; se halla exento de artificios; procura el equilibrio ideal de las funciones y posee, por otra parte, una gran fuerza de seducción. Practicar el atletismo, no es sino educar el cuerpo al trabajo que es su fin.

¿Qué es la vida? El movimiento.

¿Qué debe de entenderse por movimiento? Los ejercicios fundamentales.

Estos ejercicios fundamentales son: correr, saltar, subir, trepar, que son las bases de los juegos atléticos.

Ellos forman parte del pentateuco griego.

La naturaleza jamás se equivoca; joven o niña, hombre o mujer, siempre es un ser, cuyas funciones propias es andar, franquear los obstáculos y vencer la resistencia; no pretendamos, pues, contrariar esta ley.

El atletismo, siendo el método natural de satisfacer esta necesidad, tiene que ser necesariamente compatible a un mismo tiempo con la fuerza y la gracia de la mujer.

La carrera a pie es el sport más sencillo practicado desde tiempo inmemorial.

En Grecia, los dos sexos participaban de las carreras a pie.

En la edad media, la organización de las carreras femeninas, eran costumbres establecidas en muchos países.

En Bohemia, desde siglos, se ha instituido las carreras de las "sokolettes".

Voltaire ha establecido la prescripción de un concurso femenino de carreras, que fué disputado en Londres, en 1726. La ganadora recibió en premio una camisa!

Las wuertemburgesas, vestidas de una enagua corta y de un corsé blanco, se aprestaban, cada una, a un concurso, el 24 de Agosto, día de San Bartolomé.

En Francia, una anciana costumbre ordenaba que ciertas damas corriesen sobre una pista, en la víspera de la feria de Beaucaire.

Las carreras realizadas por mujeres tomado como un sport de placer, viene desde dos mil años atrás. ¡Vemos, pues, que no es una innovación!

Los americanos han sido los primeros que han hecho renacer dicho sport.

Años ha que los colegios allende el océano cuentan con atletas femeninas de todas las especialidades.

La carrera a pie es también el sport favorito de las francesas. Es el sport superior, perfecto, para las mujeres, a lo que da un andar ágil y desembarazado, impidiendo, esa villana formación excesiva de carne, que, a menudo, embaraza la marcha. Con la carrera a pie, el salto, etc., queda indicado todo el remedio.

Estos ejercicios al aire libre, que, si bien es cierto, broncean un poco la piel, no tienen similar para desarrollar los músculos, fortificar el corazón, constituir un armazón capaz de resistir a las asechanzas de las enfermedades, y con lo que se puede desafiar una vida a la intemperie.

Luchando contra las exageraciones y las excentricidades, fomentemos, pues, todos los concursos de atletismo femeninos.

Estos espectáculos no pueden jamás desempeñar sino un papel saludable y moralizador.

Yo he hablado de ejercicios naturales. He aquí uno de ellos, muy sencillo: la marcha, que es al mismo tiempo un sport, un descanso, un dulce abandono, una terapéutica diremos. Está comprobado que las que realizan estos ejercicios viven hasta una edad muy avanzada.

Haga lectora, siempre, un pequeño sitio en nuestra vida para dedicar al paseo, al paseo en pleno campo se entiende. Pues del paseo al campo no hay más que un solo paso al turismo y a las excursiones que calman el cerebro fatigado, tonifican los nervios, renuevan las fuerzas.

AJ llegar la primavera, es tan agradable salir, con una vara en la mano, hacia las altas montañas, hacia los paisajes grandiosos, donde parecemos pigmeos jugando con gigantes, donde nos descubrimos a menudo un alma de artista y sentimos el corazón libre de toda neurastenia. He aquí el beneficio del sport.

Permítaseme una palabra, de paso, sobre el box. Una de nuestras grandes ilustraciones

sportivas publicó recientemente una fotografía de "boxeadoras" berlinesas. Y a fe mía que eran lindas.

En París, conozco algunas graciosas sportivas que frecuentan asiduamente los salones de los clubs y que dan públicamente demostraciones del boxeo francés. De ahí a preconizar el uso de este sport, no queda sino muy pocos pasos.

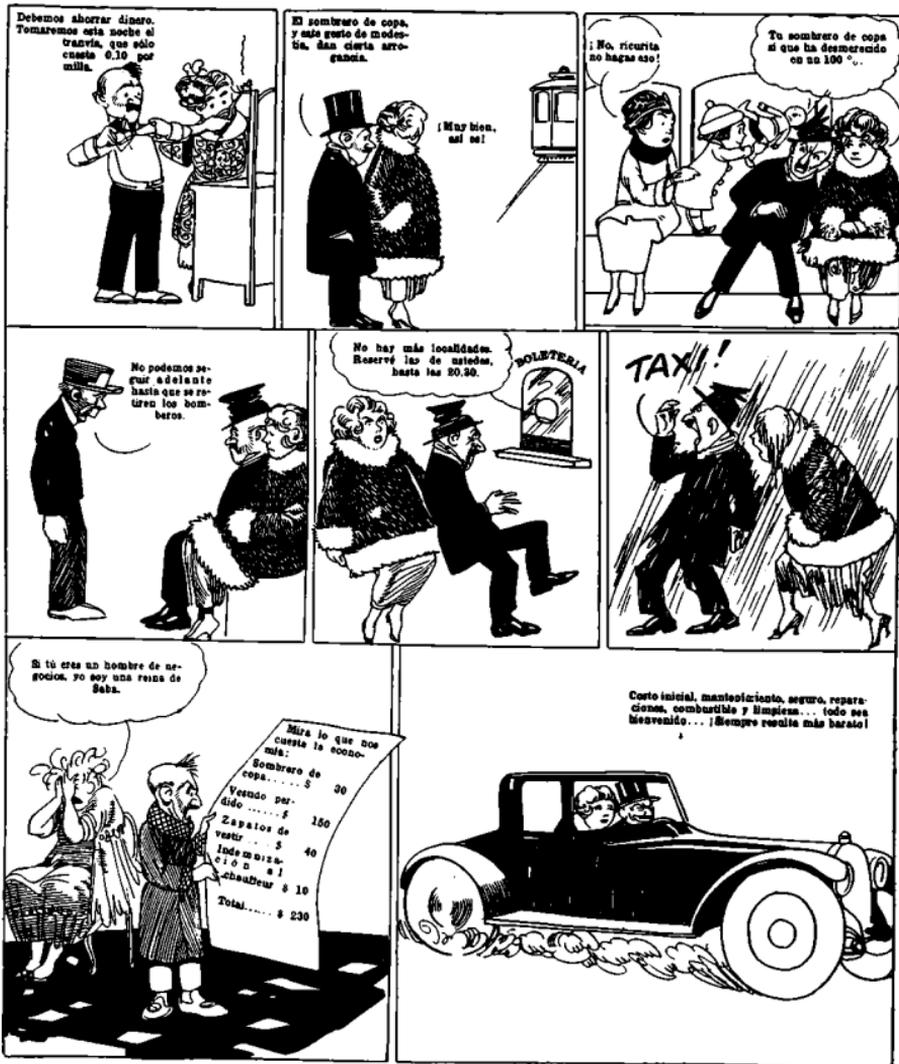
Sin embargo, yo no me atrevo a dar mi con-

sejo a este respecto, pues temo de ser acusado de haber querido introducir el box como un sistema de defensa... conyugal.

Pero debo de hacer notar, después de todo, que el box francés, practicado por algunas raras mujeres de Francia, no es un boxeo brutal, asegura un desenvolvimiento muscular en una forma feliz y no ofrece nada de común con el boxeo inglés, que es imagen del combate.

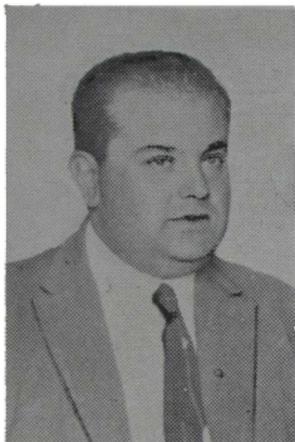
Ennemonde Diard.

El alto costo de la economía



CARRERA POR LA COPA CHIESSA

UNA BRILLANTE JORNADA AUTOMOVILISTICA



Ganador de la copa Francisco Chiesa (definitiva), Jorge Coen, cuarto en la copa Kade



Jurado del Club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires, señores Miranda, Minetti, Woelfin y Mota

Como demostración irrefutable de la difusión alcanzada por el automovilismo en nuestro país y del entusiasmo que anima a los aficionados al volante, la carrera realizada por la disputa de la Copa Chiessa, ha obtenido un éxito realmente halagador. Es que el automovilismo pasa por un período favorable que permite pensar en un movimiento intenso y próximo, que aumente la expectativa pública, hoy ya bastante apreciable, a un grado semejante al de las memorables carreras ciclistas que tuvieron por escenario el recordado velódromo de Palermo. Sólo así se justifica que un público superior a 3.000 personas asistiera, en Alberdi, a presenciar la iniciación de la prueba en la que debían derimir superioridades muchos automovilistas de renombre, algunos de ellos conceptuados como los de mayores condiciones en los momentos actuales. A este respecto no es menester insistir: figuraban entre los inscriptos cuatro ganadores de la Copa Kade: Cohen, Massoero, Macchi y Roli.

Y las esperanzas de esos aficionados de asistir a una lucha reñida, no se vieron defraudadas aun cuando las deficientes condiciones de las carreteras en el trayecto Rosario — Santa Fe, elegido para el desarrollo de la prueba hicieran suponer un desempeño mediocre de los competidores. Reducida la prueba en unos catorce kilómetros — hasta el puente sobre el Salado — la distancia de la misma fué de 336 kilómetros.

Poco antes de las 5 los corredores se alistaron y en seguida iniciáronse las partidas en el siguiente orden:

1.º Mariano de la Fuente, conductor; Raúl Gautier, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Packard; hora de salida de Alberdi a las 5.

2.º Federico Serra Lima, conductor; Fernan-

do Bini, acompañante; libre, marca del coche, Hudson; hora de salida de Alberdi, a las 5.3.

3.º Juan Macchi, conductor; Juan Patrizzi (hijo), acompañante; libre, marca del coche, Cñevrolet; hora de salida, a las 5.9

4.º Eduardo Pedrazzini, conductor; Liberato R. Fernández, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Ford; hora de salida de Alberdi, a las 5.12.

5.º Eduardo Zunino, conductor; doctor Ricardo Foster, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche Hupmobile; hora de salida de Alberdi, a las 5.15.



Ganadores del primer puesto (coche Hudson), señores Federico Serra Lima y Fernando Bini

6.º Luis Rol, conductor; Alberto Corvani, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Buick; hora de salida de Alberdi, a las 5 y 18.

7.º París Giannini, conductor; Francisco Alvarez, acompañante; Club A. C. A.; marca del



Ganadores del segundo puesto, Pedro Malgor, acompañante P. Fraschini

coche, Studebaker; hora de salida de Alberdi, a las 5.21.

8. Fortunato López, conductor; N. Other, acompañante; Club A. C. A.; marca del coche, Elgin Six; hora de salida de Alberdi, a las 5.24.

9. Juan Masoero, conductor; Antonio Guastalli, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Dodge; hora de salida de Alberdi, 5.27.

10. N. Buker, conductor; Leandro Gómez, acompañante; Club A. C. A.; marca del coche, Studebaker; hora de salida de Alberdi, 5.30.

11. Juan Tramozi, conductor; Juan Vegazzoni, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Lancia; hora de salida de Alberdi, a las 5.33.

12. Pedro Malger, conductor; Pedro Fraschini, acompañante; Club A. C. A.; marca del coche, Hudson; hora de salida de Alberdi, a las 5.36.

13. José Cazeneuve, conductor; Demetrio De Luca, acompañante; libre, marca del coche, Dodge; hora de salida de Alberdi, a las 5.42.

14. Fernando Neri, conductor; José Dante, acompañante; Club A. C. A.; marca del coche, Crevolet; hora de salida de Alberdi, a las 5.45.

15. Domingo Bueri, conductor; C. Allena, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del co-

che, Case; hora de salida de Alberdi, a las 5.48.

16. Antonio Gerli, conductor; Emilio Nagera, acompañante; Club A. C. A.; marca del coche, Lancia, hora de salida de Alberdi, a las 5.51.

17. Jorge Cohen, conductor; Luis Franget, acompañante; Club C. G. E. R.; marca del coche, Nash, hora de salida de Alberdi, a las 5.54.

La concurrencia fué aumentando paulatinamente y después de las 8 bien podía calcularse, sin equivocaciones, en 5000 personas, que en animados grupos comentaban la posible actuación de cada competidor, dando a conocer a la vez, sus candidatos.

A las 8.53 fué divisado el primer coche y bien pronto entre la densa polvareda alguien reconoció al coche pilotado por Serra Lima, quien empleó en cubrir todo el recorrido, 3 horas, 50 minutos, 30 segundos. Pedrazzini llegó 25 minutos más tarde y fué muy aplaudido por su actuación, realmente meritoria por tratarse de un corredor novel.



Ganadores del tercer puesto, Eduardo Petrazzini, acompañante Liberato Fernández

Con diferencias más o menos apreciables fueron llegando luego los demás corredores.

La clasificación final fué esta:

1.º Serra Lima con Fernando Brini, coche Hudson, libre, tiempo 3 horas 50 minutos 30



Público en Alberdi esperando la llegada de los competidores

segundos 1,5, ganador de la copa "Kade"; 2.º Pedro Malgor con Pedro Frascini, del Automóvil Club Argentino, con coche Hudson, en 4 horas 2 minutos 11 segundos 3,5; 3.º Jorge Cohen con Luis Franget, del Club de Gimnasia y Esgrima, con coche Nash, en 4 horas 14 minutos 9 segundos 2,5, ganador de la copa Chiesa; 4.º Eduardo Pedrazzini con L. R. Fernández, con coche Ford, en 4 horas 16 minutos 47 segundos 1,5; 5.º Fernando Nery con José Dante, del Automóvil Club Argentino, con coche Chevrolet, en 4 horas 27 minutos 2,5; 6.º Paris Gianini con Fco. Alvarez, del Automóvil Club Argentino, con coche Studebaker, en 4 horas 56 minutos 14 segundos 1,5; 7.º Juan Macchi con Jun Patrizzi, libre, con coche Chevrolet, en 5 horas 8 minutos 1 segundo 2,5; 8.º Eduardo Zunino con R. Foster, del Club de Gimnasia y Esgrima de Rosario, con coche Hupmobile, en 5 horas 28 minutos 35 segundos, premio regularidad.

La comisión de carreras estaba así formada: jueces de salida y largada, señores Santiago Mota, Alfredo Kade, Miguel Woelfin, Angel Miranda y E. D. Minetti; cronometristas: señores Luis Carlini y R. A. Ferrer; control en Santo Tomé: doctor Mario Anello, L. Albornoz, Lázaro Wofcy y Juan Guastavino; control en Coronda: Alfredo Botto, Juan Verolin, Oscar Parera y Jaime G. Alsina; controles volantes, de Alberdi a San Lorenzo, señor Federico W. Franke; de San Lorenzo a Maciel, Eduardo Marquardt; de Maciel a Barrancas, Pedro Arias, y de Coronda a Santo Tomé, punto terminal de la carrera, Esteban Morcillo.

La realización de la quinta carrera por la Copa Chiessa, ha motivado muy justas felicitaciones a los miembros del Club de Gimnasia y Esgrima, organizador de la importante prueba.

GRAN PREMIO DE FRANCIA PARA MOTOCICLETAS

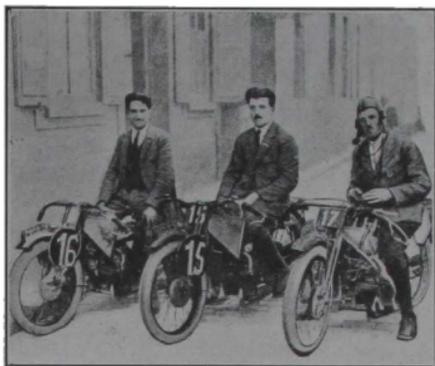
El Gran Premio de Francia para motocicletas y por equipos fué ganado, como oportunamente lo anunció el telégrafo, por el conjunto constituido por los corredores Naas, Bernard y Bartlett.

Como es notorio, esta prueba está reservada a equipos de tres corredores y la clasificación se obtiene sumando los tiempos correspondientes a cada motociclista. La distancia del recorrido fijado es de 298 kilómetros.

El equipo vencedor formado por Naas, Bernard y Bartlett tuvo una actuación destacada. Baste decir para comprobarlo, que mientras Naas se clasificó primero, cubriendo la distancia indicada — 16 vueltas del circuito — en 3 horas 28 minutos 54 segundos, tiempo que corresponde a una velocidad media de 85 kilómetros 580 metros, Bernard cerró una vuelta en el mejor tiempo registrado: 11 minutos 16 segundos, o sea a 99 kilómetros 120 metros por hora.

El tiempo total de los tres motociclistas en esta carrera para máquinas de 500 centímetros

cúbicos, fué de 10 horas 48 minutos 2 segundos 2,5.

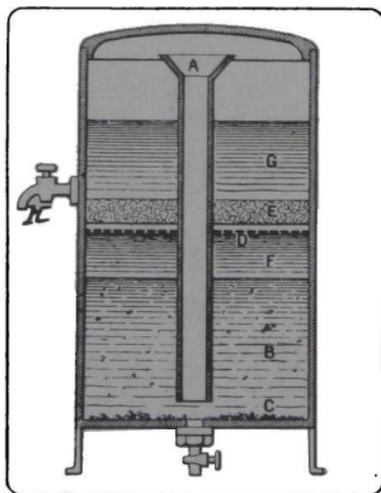


El equipo ganador del Gran Premio de Francia para motociclistas (Naas, Bernard y Bartlett)

FILTRO PARA ACEITE

Un filtro para el aceite es poco menos que indispensable para un automovilista celoso del buen funcionamiento de su coche. Y tanto menos justificable resulta la carencia del mismo en un garage, dada la relativa facilidad con que se puede preparar un filtro que proporciona muy buenos resultados.

El esquema que publicamos hace innecesaria toda explicación en lo que se refiere al filtro en sí y por ello bastará con expresar el significado de las letras que figuran en el mis-

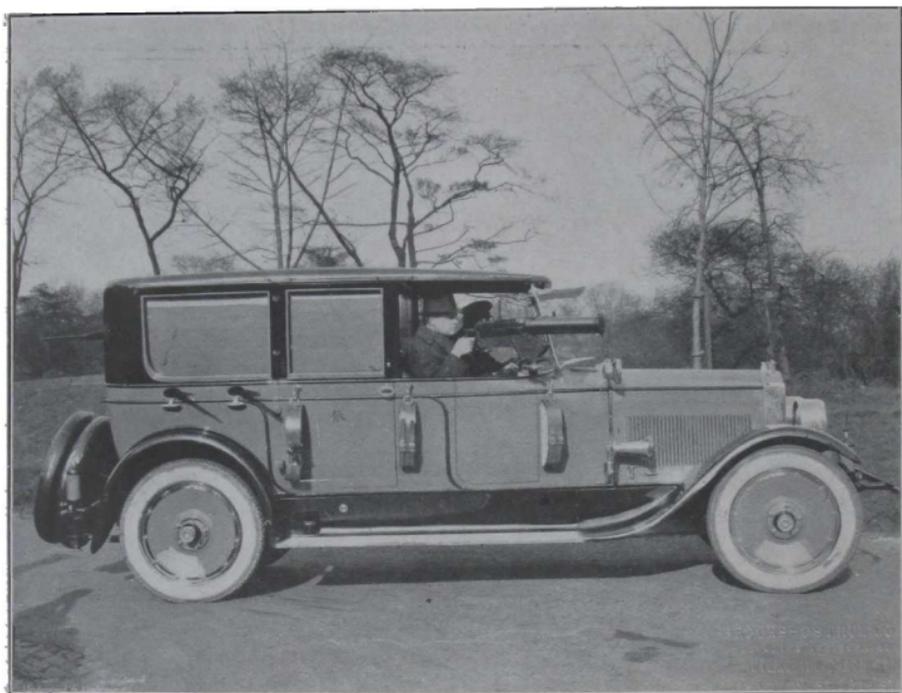


mo: A. — Orificio para echar el aceite; B. — Agua para el lavaje; — C. — Impurezas provenientes de la decantación; D. — Tela metálica del filtro; E. — Filtro de algodón; F. — Aceite no filtrado; G. — Aceite filtrado; H. — canilla para obtener el aceite filtrado.

Como puede deducirse, este sistema de filtro es de los más sencillos y su eficacia está perfectamente comprobada.

Tipo único de Limousine blindado

construido, por Brooks-Ostruk, para Su Excelencia el Gobernador Militar de Manchuria.



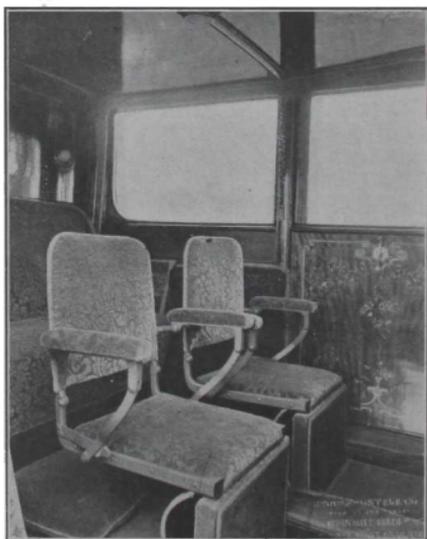
Ha sido un acontecimiento en los anales de construcciones de automóviles, el embarque para China, del Limousine blindado, de la casa Brooks, Ostruk y Cia., de Nueva York. El chasis fué ideado y construido para el uso de su Excelencia Tean-Tso-Lin, Gobernador militar de Manchuria. Se impartieron órdenes al efecto, de que el limousine tuviese el máximo de condiciones blindadas, combinadas con tal lujo de detalles, en su interior, como hasta la fecha no se había conocido coche alguno. Una de las condiciones estipuladas fué, que cuando se emplearía para ocasiones de gala, en que no serían necesarios los refuerzos blindados de que está dotado el coche, éste representaría una carroza de Estado, magnífico en su tipo.

Para atenerse a estas condiciones, fué necesario construir un casco completo de acero cromo-niquelado, para revestir el interior del coche, siendo las cortinas flexibles e inmunes contra las balas.

La construcción de este chasis, exigió innumerables complicaciones mecánicas de índole desconocida hasta la fecha, y para ponerlas en práctica se emplearon catorce meses de trabajo y de estudio intenso.

La cantidad mínima de acero cromo-niquelado requerido, conjuntamente con la necesidad de observar minuciosamente el poder de fuerza

estipulado por el gobierno, detuvo a los grandes fabricantes de acero, en su propósito de



Interior del "magnífico" coche

figurar entre los licitantes para fabricar el acero en dichas condiciones.

El problema de construir los postigos metálicos plegadizos, que pesaban 54 libras cada uno, controlados en tal forma que podrían ser bajados instantáneamente en casos de emergencia, propuesta difícil por su índole mecánica, pudo hacerse efectivo después de varios meses de trabajos experimentales de laboratorio.

El coche puede llevar tres tiradores rápidos en cada estribo, estando estos hombres asegurados al cuerpo del coche, por medio de anchos cinturones de suela, y ganchos de seguridad, contando además con tiras de cuero fijas en el techo del coche para casos especiales. El operador de la ametralladora ocupará el asiento al lado del chauffeur. En las ocasiones en que el coche se emplea con fines sociales, los útiles de guerra se llevarán debajo del asiento del conductor.

El interior del coche justifica ampliamente el empleo del término "magnífico". Todos los armazones y engarces son de plata "cloisoné", de un dibujo especial, en que van incluidos los

regularizadores de los cristales, artefactos de la luz eléctrica y los que componen la "trousse" del auto. La tapicería del coche ministerial, es de un tono beige, de terciopelo "broché" sobre fondo dorado. Tiene capacidad para cinco pasajeros, siendo la parte superior de la caja del coche, de caoba con incrustaciones de marquetería. Un detalle exquisito que llama justamente la atención de todos, es la marquetería en los "panneaux" de las puertas, dibujo oriental de flores, en el cual se han empleado maderas de diversos tipos. Está también provisto de troneras para seis rifles, cuyas aberturas están disimuladas por focos eléctricos, aplicables al "panneau" donde van colocados aquellos.

Las puertas de los costados, van protegidas por cortinas corredizas de acero cromo-niquelado.

El cuerpo del coche, es marrón claro, las molduras de un tono de marrón más oscuro, llevando en los bordes un delgado hilo de plata. El precio del coche puesto en China, ascendió a la suma de 35.000 \$ oro.

UN SISTEMA SIMPLIFICADO PARA LUBRIFICACION DE AUTOMÓVILES

Se han originado muchas discusiones entre los automovilistas, manufactureros de aceites e inventores de aparatos para lubricar, sobre si el aceite líquido o la grasa es el lubricante mejor.

Los que abogan por la grasa arguyen de que el aceite lubrica únicamente por un corto período de tiempo, porque dada su carencia de cuerpo, se escapa por la menor pendiente. La grasa, dice el "oilmen", se halla en primer término impregnada de jabón con una relativa pequeña cantidad de aceite, siendo su capacidad de lubricación no mayor que la cantidad de aceite contenida en ella.

La experiencia ha demostrado, sin embargo, que cualquiera sea el medio de lubricación, sea aceite o grasa, cada uno tiene su sitio apropiado en la lubricación del chasis y cada uno desempeña sus respectivas funciones satisfactoriamente y tanto tiempo como sea posible, siempre que el fabricante de automóviles sepa adaptar la construcción a las condiciones de cada cual para luchar con ventaja con su natural enemigo: la fricción. La grasa indudablemente, tiene mayores condiciones para no escurrirse que el aceite; es por eso que le llaman con justicia el lubricante indolente; el aceite, por otra parte, posee la virtud de ir en todos los sitios de fricción donde su presencia hace falta; es útil para aquellos que necesitan una rápida acción y prefieran repetir la dosis cada vez que la necesidad lo requiera.

Todos ellos quedan a la elección y al juicio del automovilista, para saber cuál de ellos puede ser más apropiado para la particular función que debe de desempeñar en cada caso.

Sea ello como fuere, ningún automovilista

puede estar en desacuerdo sobre el hecho de que el medio de lubricación mejor del automóvil, sin hacer uso, sobre todo, de ningún otro método poco aseado, es aquel que facilita al lubricante llegar a través del chasis en



El "Romon Oil Gun" en operación

colas partes donde hay fricción.

Esto es posible hoy, a los propietarios de automóviles, conseguir, como lo demuestra la presente ilustración, con la ayuda de un "Romon Oil Gun" del cual el "Chassis Lubricating Corporation" de New York, son manufactureros.

Esta invención que ha sido puesta en práctica, ha dado el más satisfactorio resultado, y consiste en un cilindro niquelado en forma de botella, en el cual opera un pistón, con dirección hacia arriba, por medio de un resorte espiral. El aceite que contiene el cilindro es entonces comprimido por medio del pistón. Un largo y flexible caño se adhiere al cuello de la botella y al extremo de la válvula, sitio destinado

para recibir la grasa o el aceite.

Hecho lo cual, una vez provisto de aceite el cilindro en cuestión en las instalaciones especiales al efecto, no hay sino dar una pequeña vuelta al pistón para que la provisión de aceite se traslade del tubo al sitio en que debe de llenar su función. El lubricante se conserva en el tubo bajo una presión de 165 libras, lo cual asegura su expulsión.

La fábrica tiene construídos de este modernísimo como aseado sistema de lubricación, una gran diversidad en estilos y dimensiones, que no dejará de prestar grandes servicios, sobre todo a las familias que manejan sus propios autos.

EL DESPILFARRO DE LOS NEUMÁTICOS

por George W. Sutton

La mayor y la más innecesaria de las pérdidas sufridas por los propietarios de automóviles en todo mundo, proviene directamente del uso descuidado y del abuso de los neumáticos. Esta pérdida, comparativamente pequeña en cada caso individual, llega a cientos de millones de pesos anualmente, cuando la ineficiencia de un individuo aislado se multiplica por los diez millones de automóviles que existen actualmente en el mundo. Y lo peor es que la mayor parte de este inmenso despilfarro de dinero es completamente innecesaria.

El buen cuidado de los neumáticos no es un problema difícil. Lo más difícil es convencer a la generalidad de los conductores de automóviles de que un poco de cuidado y de atención de su parte, les ahorraría importantes cantidades de dinero y muchas horas de tardanza y de fastidio. Los neumáticos deberían recibir más atención que cualquiera otra parte del automóvil, especialmente en aquellos lugares donde no es fácil obtener nuevos.

El aceite y el agua son los enemigos mortales del neumático. Por eso el neumático de reserva, que se acostumbra llevar en la parte posterior o en la lateral del automóvil, debería estar siempre cubierto con un forro impermeable. Si se deja que el agua permanezca dentro del neumático, éste no tarda en pudrirse y su duración es mucho menor. Si se guarda el carruaje en un "garage" donde el suelo está cubierto de aceite, el caucho se deteriora rápidamente y aparecen, como resultado inmediato, picaduras y pequeñas rupturas. Otro enemigo del caucho es la gasolina. Para convencerse de ello, tome una cantidad de gasolina y sumerja en ella un pedazo de caucho. A los cinco minutos se inflará y su elasticidad desaparecerá completamente. El mismo proceso tiene lugar cuando se deja el caucho del neumático en prolongado contacto con la gasolina.

Hay todavía otro enemigo de los neumáticos y es la luz demasiado intensa. Por consiguiente, cuando no están en uso deben guardarse a cubierto de toda luz muy fuerte.

Hacer correr los automóviles con velocidad en caminos pedregosos y ásperos, cuesta innecesariamente una gran cantidad de dinero. Esta práctica hace que la cubierta exterior del neumático se quiebre y afloje, lo cual debilita también la estructura interna. Al pasar por una curva es particularmente importante el fijarse en que la parte lateral del neumático no roce con la piedra de la esquina. Las partes laterales están hechas de caucho de mejor calidad que el de la parte inferior, y se supone que nunca han de tocar el suelo, ni han de ser desgarradas por alguna piedra. Esto las debilita tanto, que el resultado inevitable es la aparición de picaduras y, finalmente, su rotura violenta.

Una de las causas más frecuentes del fracaso es la práctica adoptada por muchos chauffers, en las ciudades, de apoyarlos en el canto de la calzada. Esto hace que todo el peso del automóvil se siente en el canto agudo que ofrece menos resistencia, quedando en medio el delicado neumático como en un tornillo de carpintero. Cada vez que esto sucede, es seguro que se produce un desgarramiento de la estructura interior, lo cual puede producir después un estallido, quizás cuando uno se halla lejos de un taller de reparaciones. No corra nunca en hondonadas. En ellas, es casi seguro que se desgarrará la superficie lateral del neumático, y éste se inutilizará mucho antes de tiempo.

Muchos automovilistas guardan las cámaras de aire de repuesto, sueltas, en la caja de útiles del coche. Esto es ruinoso para la duración de la cámara, porque la expone a dañarse por el roce con los instrumentos de canto afilado, y puede también cubrirse de grasa y de agua. Las cámaras tratadas de esa manera pueden no mostrar ningún daño aparente, y sin embargo el daño existe latente, y ocasionará serias molestias en la primera ocasión en que sean sometidas a un fuerte sacudimiento por alguna piedra o desigualdad del camino. Una cubierta impermeable para guardar cámaras de

reserva es el remedio contra esta posibilidad.

Muchos neumáticos se deterioran por haber sido inflados insuficientemente. Algunos conductores tienen la idea errónea de que en tiempo caluroso es necesario inflar incompletamente el neumático, a fin de dejar campo para la expansión del aire. Esto no es cierto, pues la expansión del aire en tiempo caluroso es tan pequeña que es innecesario prevenirla. Los neumáticos deben inflarse hasta el punto que recomiendan los fabricantes, tal como aparece indicado en un medidor de presión que todo automovilista debería tener como parte de su equipo. Si, deliberadamente, inyecta en los neumáticos menos aire que el recomendado por los fabricantes, o si se fía en su propio criterio para saber cuándo el neumático está completamente inflado, es casi seguro que pecará por deficiencia. Esto significa que la llanta presentará una superficie de rozamiento mayor de la necesaria, y, por consiguiente, estará sometida a la acción de los guijarros, al aflojamiento de los costados y a todos los daños inherentes a un inflamiento defectuoso. Todos estos factores contribuyen grandemente a acortar la duración de los neumáticos.

Al cambiar neumáticos, debe ponerse gran cuidado en ajustar las capas. Si una de las tiras de lona se tuerce o se sale de su sitio, no tardará en desgastar el tubo interior completamente y dañará también las paredes interiores de la envoltura. En efecto, todo lo que desgasta

la cámara de aire o las capas interiores de tela conduce pronto a la inutilización del neumático. Un pequeño guijarro o unos cuantos granos de arena que se introduzcan durante la operación de cambiar neumáticos en la vía pública, tarde o temprano ocasionarán alguna molestia.

Deben examinarse los neumáticos casi diariamente a fin de cubrir con cemento especial todos los pequeños cortes y raspaduras. Estas insignificantes aberturas no son peligrosas por sí mismas, pero la arena y el agua se introducen en ellas y muy pronto separan la cubierta envolvente de la estructura interior. Esto hará que la tela se pudra y la debilitará tanto que el neumático no podrá soportar en adelante la tensión de una carrera ordinaria. El resultado se manifiesta usualmente en la forma de grandes o pequeñas aberturas en la parte exterior del neumático, las cuales significan que el agua y la arena han hecho su labor oculta y han relajado la cohesión de sus diferentes partes. El daño puede producirse en un punto del neumático relativamente lejano de aquel en que se introdujo la materia extraña.

Si su auto ha de permanecer ocioso por algún tiempo, será un ahorro de dinero en neumáticos el elevarlo por medio de un gato. Esto evita el peligro del contacto con la gasolina y el aceite del piso, y ahorra al neumático el peso del carro que resulta ruinoso si la cámara se desinfla y se aplana un poco.

CHALLENGE BUENOS AIRES AUTOMÓVIL CLUB

Con la participación de seis de nuestros más hábiles corredores, se realizó el 22 del corriente, bajo los auspicios del Club Motociclista Nacional, la prueba por la disputa del Challenge instituido por el Buenos Aires Automóvil Club.

La carrera se desarrolló sobre un recorrido de 320 kilómetros, y si bien el número de competidores fué poco elevado, alcanzó buen éxito por la calidad de los mismos. Todos los aficionados que intervinieron en la prueba actuaron con marcado empeño, a fin de conseguir el triunfo, y de ese modo la lucha despertó justificado interés.

El primer circuito — 40 kilómetros — lo cumplió Blanco en primer término, en 29 minutos 2 segundos 2/5, seguido de cerca por Gaudino. Entre ambos corredores se entabló una lucha reñidísima y así Blanco, para mantenerse al frente de sus adversarios, debió imprimir a su máquina una mayor velocidad, y la segunda vuelta fué cerrada en 28 minutos 21 segundos 4/5, tiempo "record" del día.

Una parada de Blanco en el tercer circuito favoreció a Gaudino, quien pasó a ocupar el

primer puesto. Asimismo, Gaudino tuvo la suerte de que Riganti y Perelló, se vieran precisados a abandonar la carrera.

En las vueltas siguientes Gaudino no abandonó la dirección del grupo y finalizó la carrera clasificándose ganador. Empleó en cubrir la distancia 4 horas, 1 minuto, 17 segundos, tiempo que equivale a una velocidad horaria de 79.574 metros.

Fermín Blanco se clasificó segundo en 4 horas 42 minutos 39 segundos. Tercero resultó Carlos Alberto Costa, en 5 horas 8 minutos 43 segundos 3/5.

Dr. Rafael Beláustegui
ABOGADO
ESTUDIO: CALLAO 1040
U. T. 3221, JUNCAL BUENOS AIRES



NOTITAS

EL USO DE MATERIALES ENVUELTOS EN ALQUITRAN..

Se ha discutido mucho si en la construcción del tarmacán debía usarse materiales blandos (calzáreos, por ejemplo) o materiales duros (porfido, granito, cuarcita), ya que la envoltura de la piedra con alquitrán, puede tener una acción útil sobre el coeficiente de resistencia de la piedra, de esa manera.

Para el adelanto de esos estudios han sido de mucha utilidad los ensayos comparativos que se han realizado últimamente en el laboratorio de la Escuela Nacional de Puentes y Calzadas, con el aparato Deval, para determinar el desgaste, por rozamiento recíproco de piedras duras (cuarcita de Tarentaise), y de piedras calzáreos (calzáreos de Saboya). Esos ensayos, han sido hechos con toda clase de materiales, primero: piedras sin alquitrán y después con piedras empleadas con alquitrán.

El resumen de los resultados es el siguiente:

	Cuarcitas de Tarentaise	Calzáreos de Antogor (Saboya)
	Peso de los detritus por gr. de los fragmentos después de 10.000 vueltas en cinco horas)	
Material en estado natural	34 gr. 06	35 gr. 06
Material envuelto en alquitrán.	0. gr. 76	10 gr. 5
	El polvo y partículas se amalgaman y se pegan en los huecos y ríos de la piedra, de manera que se rompe un desgaste casi nulo, aunque las piedras se redondean.	El desgaste se manifiesta por la separación de la mayor parte del alquitrán, seguido de un principio de desagregación del calzáreo en las aristas.

TIPOS DE REVESTIMIENTOS EN LAS CIUDADES AMERICANAS

Acaba de publicarse una estadística de las clases de revestimientos existentes en 195 ciudades norteamericanas al principio del año 1920. El total de superficie preparada es de 302.868.337 metros cuadrados, de los cuales 28,97 % con cubierta de asfalto, 16% con macadán comprimido con agua, 13,96 % con ladrillo, 10,23 %

con ripio, 10,18 % con adoquinado de piedra, 7,25 % con cemento asfáltico, 3,91 % con macadán bituminoso (método de penetración), 2,95 por ciento con hormigón de cemento Portland, 2,86 % con adoquinado de madera, 1,75 % con ladrillos de asfalto, 1,37 con otros tipos no asfálticos, y 0,63 % con otros tipos asfálticos).

(Del Municipal Engineering and Sanitary Record)

COLORES DISTINTIVOS PARA EL ITINERARIO DE LOS CAMINOS

La comisión de caminos de New-Jersey ha adoptado recientemente para la indicación de los itinerarios, los colores tipos usados actualmente en los Estados de New-York, Connecticut, Massachusetts y otros Estados del Este. Los postes deben ser pintados con franjas azules a lo largo de los itinerarios en dirección del Norte o del Sur; con franjas rojas a lo largo de los itinerarios en dirección hacia el Este o hacia el Oeste, con franjas amarillas en los itinerarios en diagonal marchando hacia el Noroeste, el Sudoeste, etc.

(Del Engineering News Record.)

PINTANDO LAS LINTERNAS QUE SIRVEN DE SEÑALES SE DIMINUYE EL NUMERO DE LAS QUE SON ROBADAS

Las linternas o faros que se dejan toda la noche como señal de peligro o precaución, en los caminos cortados, o en los lugares donde se han hecho reparaciones, han sido robados tantas veces en los obradores de la Comisión de Caminos de California, que se ha estudiado especialmente la manera de evitar esas ratérias. Después de algunos ensayos, se ha descubierto que el mejor sistema consiste en pintar de rojo vivo la parte inferior de las linternas, y en marcar por arriba las letras C. H. C. Desde entonces los robos han disminuido mucho.

(Del Engineering News Record.)

Compañía
Italo-Argentina



de Seguros
Generales

SEGUROS:

Vida - Accidentes - Incendios - Responsabilidad civil

AUTOMÓVILES

Capital integramente suscripto: \$ 1.000.000

BARTOLOME MITRE 460
BUENOS AIRES

JUAN CHECCHI,
Director General

NEUMATICOS

PIRELLI

Los de más sólida reputación

PARA AUTOMÓVILES

PARA AEROPLANOS

PARA MOTOCICLETAS

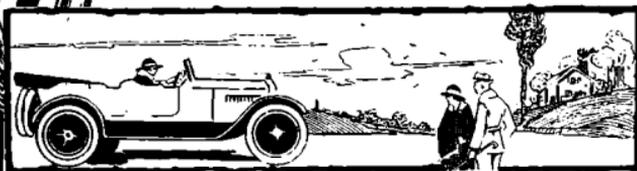
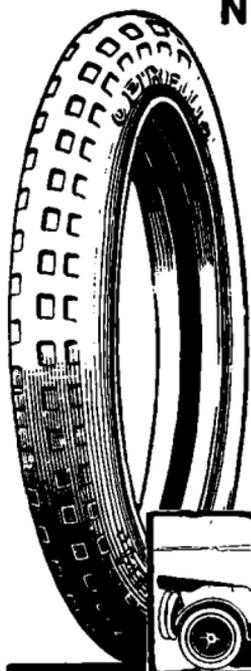
PARA BICICLETAS

Reconocidos por
los entendidos, como
los más RESISTENTES, DURABLES
y como los más ECONOMICOS de todos.

PIRELLI Sociedad Anónima Platense

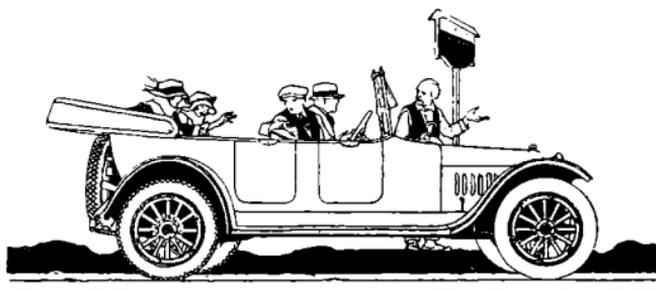
1544 - SANTA FE - 1552, BUENOS AIRES

Artículos de goma en general. Cables y cordones para electricidad.
Lantas de goma para coches. Gomas macizas para camiones, etc., etc.



Sírvase mencionar "TOURING CLUB ARGENTINO", al escribir a los anunciantes.

OAKLAND



¡¡ GRAN REBAJA DE PRECIOS !!

YA EN VIGOR

Modelo Tipo "SPORT" \$ 6.400 m/n

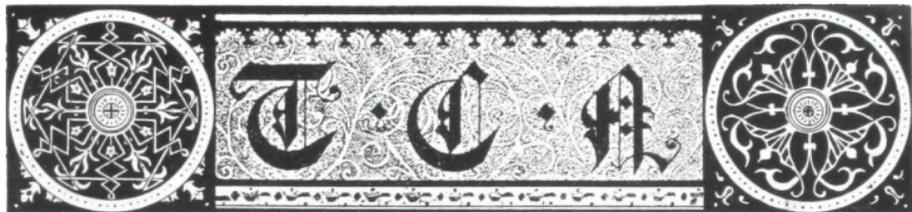
Doble Faeton..... \$ 5.600 m/n

AGENTES EXCLUSIVOS:

MOORE & TUDOR

Moreno, 750
Buenos Aires

Santa Fe, 1200
Rosario



ADMINISTRACION

OFICINAS

Avenida de Mayo, 760 — Dirección Telefónica: "Touring", Buenos Aires. — Unión Telefónica 2314, Avenida.

COMISION DIRECTIVA

Presidente: señor Ezequiel P. Paz; vicepresidentes: doctor Prudencio M. Clariá; secretario: señor Rómulo Yegros; prosecretario: ing. Esteban Tello; tesoro: señor Pedro L. Balza; vocales: doctor Isidoro Ruiz Moreno, doctor Daniel Moreno, doctor Domingo R. Morón, ing. Juan Molina Civit, ing. Pedro Bazán, ing. Gabriel A. Salamone, señor José M. Malaver, señor Matías R. Sturiza, señor Alberto Rozés; señor Pedro Vallés, señor Antonio Malaver, señor Luis E. Zuberhühler, Félix Günther, Américo E. Aliverti, doctor Carlos F. Lamarea; suplentes: Gustavo M. Iandivar, M. F. Davies, ing. Alfredo Bonino (hijo) y Carlos W. Johnson.

SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

Presidente: Ing. Pedro Bazán; vocales: doctor I. Ruiz Moreno, ing. Juan Molina Civit, ing. Arturo Monge, ing. Teófilo Mendiguren; suplentes: ing. Alfredo Bonino (hijo) y Antonio J. Farina.

SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

Presidente: ing. Gabriel A. Salamone; vocales: señores Félix Günther, Américo E. Aliverti, ing. Ernesto Newbery, Pedro Vallés; suplente: Antonio Blanco.

COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit
Esteban Tello
Director: Rómulo Yegros

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Ingeniero Pedro Bazán, doctor Domingo R. Morón y señor Pedro Vallés.

ASESORES

Abogados. — Doctor Prudencio M. Clariá; Dr. Isidoro Ruiz Moreno; ingeniero: Juan Molina Civit, y Esteban Tello.

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

Junta Ejecutiva. — Presidente, Dr. Isidoro Ruiz Moreno; vicepresidente, señor Luis E. Zuberhühler; secretario general, señor Rómulo Yegros; tesoro general, Pedro L. Balza; vocales: Ing. Pedro Bazán, doctor Alfredo Echagüe, doctor Prudencio M. Clariá, ingeniero Juan Molina Civit.

Comisión de Propaganda. — Presidente, señor Luis E. Zuberhühler; vicepresidente, Ing. Ernesto Castellana; secretario, Ing. Saturnino Zenobrain (hijo); vocales: señor Matías R. Sturiza, Ing. Gabriel A. Salamone, señor Pedro Vallés, señor Alberto Rozés, señor Miguel Mihanovich, señor Rómulo Yegros.

Comisión de Legislación. — Presidente, Dr. Prudencio M. Clariá; vicepresidente, Dr. Julio C. Borda; secretario, señor Leónidas Anastasio; vocales: Ing. Alberto Méndez Casariego, Dr. Domingo R. Morón, ingeniero Alejandro E. Bunge, Dr. Carlos A. Pueyrredón.

Comisión Técnica. — Presidente, ingeniero Juan Molina Civit; vicepresidente, ingeniero Horacio J. Treghia; secretario, ingeniero Esteban Tello; vocales: ingeniero Felipe Meyer Arana, ingeniero Ferruccio A. Soldano, ingeniero Alfredo Bonino, ingeniero Arturo Monce, ingeniero Jorge Hainard, coronel ingeniero Salvador Velazco, ingeniero Rodolfo Santángelo, ingeniero Humberto Canale.

Comisión Financiera. — Presidente, doctor Alfredo Echagüe; vicepresidente, señor Carlos Alfredo Tornquist; secretario, señor Francisco C. Biocca; vocales: doctor Emilio Cardarelli, ingeniero Manuel Peña, doctor Herminio J. Quirós, ingeniero Octavio S. Pico.

AFILIADOS

CAPITAL FEDERAL

Artículos para Sports — GATH & CHAVES Ltda. (The South American Stores), por convenio celebrado con el Touring Club Argentino, esta casa concede un descuento del diez por ciento a los socios que efectúen sus compras en la Sección Sport, previa presentación de la respectiva tarjeta de identidad.

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515

Dentista.—Señor Juan U. Carrea, Cerrito 268.

Fábrica de ornamentos.—De Ricardo Tisi, calle Balnearios 293. Estampados construcciones en general de techos de zinc, pizarra y fibra cemento, chalets, cúpulas, mazaras, casillas galpones, Ciudad y campaña. Concede a los socios del T. C. A. el 5 por ciento de descuento.

Optica. — Charpentier y Cia., calle Cerrito 457; hace un descuento del 15 % a los socios del T. C. A., previa presentación de su tarjeta de identidad. — Trabajos de precisión garantida.

Farmacia "Santa Lucia", Montes de Oca 602 esquina W. Villafaje

Farmacia y Droguería "Italiana", Almirante Brown esquina Olavarría.

Con la presentación del respectivo carnet de socio, los miembros del T. C. A. gozarán, en las mencionadas farmacias, de los señores Juan Poncio y Cia., de los siguientes descuentos:

- 5 % "superfarmacia.
- 10 % "específicos.
- 20 % "recetas.
- 20 % "óptica.
- 20 % "análisis.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AYACUCHO

"Garage H", de Alberto Barbieri, cuenta con taller mecánico, soldadura autógena, vulcanización, ajuste, etc. Venta de nafta, aceites, grasa y carburo. Calle 9 de Julio N° 514. Concede un descuento del 10 olo a los socios del T. C. A.

BAHIA BLANCA (F. O. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Arigoni y Pecci, San Martín 400, hace un descuento a los socios del 10 por ciento.

Hotel—de Luis Godio y Cia., calle Brown 195, concede a los socios un descuento del 10 olo sobre los precios establecidos para el público.

BALCARCE (F. O. Sud)

Hotel y restaurant—"Grand Hotel", de Odings y Eyherabide, concede un descuento del 15 olo a los socios del T. C. A.

BANFIELD (F. O. Sud)

Médicos—Doctor Daniel Moreno y Jorge Howard.
Farmacia—"La Central", de Sáenz y Alasón; concede un descuento del veinte por ciento a los socios.
Ferretería—De Alfredo López, concede una rebaja del 5 por ciento a los socios del T. C. A.

BOLIVAR (F. O. Sud)

Accesorios de automóviles—Benito Ponte. Venta de automáticos y taller mecánico, concede a los socios del T. C. A. el 15 olo de descuento.

CHASCOMUS (F. O. Sud)

Hotel — "Hotel Colón" hace un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A., espacioso comedor para recepciones y banquetes.

OHIVILGOY

Farmacia—de Guillermo Sánchez. Concede un descuento del 15 o/o a los socios del T. C. A.

ORONEL PRINGLES (F. O. Sud)

Hotel—de Guillermo Epil hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 por ciento.

Garage y taller mecánico—de Melchor P. Boglietti, concede un descuento del 10 o/o a los socios.

Accesorios de automóviles. — Migana y Cortalesi, hace un descuento del 6 o/o sobre neumáticos y 10 o/o sobre aceites, grasas y accesorios de automóviles.

JUNIN (F. O. P.)

Hotel—"Hotel Buenos Aires", de Ramón López, concede el 15 o/o de descuento a los socios.

LA PLATA (F. O. Sud)

Hoteles—Hotel de Emilio Humet, calle 50 No. 542, cocina de primer orden, piezas amuebladas, concede el 10 por ciento de descuento a los socios.

"Hotel del Comercio", de Ismael Martínez Luna, calle 51 esq. 9, concede un descuento del 15 o/o a los socios del T. C. A. y consta de habitaciones amuebladas, contando con un servicio esmerado y competente.

"Sportman Hotel", de Salvadori y Vasini, calle 54 No. 588 concede un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A., con un servicio especial y esmerado.

Confitería y Restaurant—"Fallet", de A. Philip y L. Piliotti, calle 7 esq. 49, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

LOMAS DE ZAMORA (F. O. Sud)

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Girona.

Farmacia—"Farmacia Inglesa", Laprida 131, de Vicente Caccio. Concede un 15 o/o de descuento a los socios del T. C. A.

Garage y Cochería—De Demetrio Leguizamón, calle Foriela, entre Gral. Rodríguez y M. Castro; posee depósitos para guardar automóviles, bicicletas, etc.

LUJAN (F. O. Oeste)

Hotel—"Hotel de la Paz", de Juan S. de la Fuente, concede un descuento del 15 o/o a los socios.

MAR DEL PLATA (F. O. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Cayetano L. Sarrío y Vicente Pérez Galán, Calle Moreno 560, concede un descuento del 10 por ciento a los socios.

Automóviles y accesorios—de Juan Cambón, Avenida Padre O. Luro, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 2 o/o sobre máquinas y 5 o/o sobre accesorios.

MERCEDES (F. O. Oeste)

Hotel—"Hotel Nogués", concede un descuento del 15 por ciento a los socios.

MONTE (F. O. Sud)

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

Hotel—"Hotel del Progreso", de Armand B. Listro, concede un descuento del 15 o/o a los socios.

SAN FERNANDO (F. O. O. A.)

Farmacia—de Juan Domínguez, Calle Constitución 974, hace a los socios el descuento del 10 o/o.

Agencia de Navegación—Empresa de Navegación Ilesña de José Luciano y Cía., Capal San Fernando, concede a los socios el 10 o/o de descuento.

SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS (F. O. O. A.)

Hotel—"Hotel Central", de Juan Bicetti, concede un descuento del 15 por ciento a los socios.

SAN PEDRO (F. O. O. A.)

Taller mecánico y Garage, de Miguel A. Lapenda, hace un descuento, a los socios del T. C. A., del 15 por ciento.

Garage, de Francisco Baulies, calle Belgrano esquina Mirano, concede, a los socios del T. C. A. una rebaja del 15 o/o sobre los precios establecidos para el público.

TANDIL (F. O. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Nasarreno y Maggioli, Calle Sarmiento 847, concede un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A.

TRES ARROYOS (F. C. S.)

Fotografías. — Casa Azzi Hermanos; concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A., que efectúen sus compras en la mencionada casa, sobre artículos fotográficos.

Taller de vulcanizaciones, de Domingo A. Bctanzo; otorga una bonificación del diez por ciento a los socios del T. C. A., sobre los trabajos realizados en su taller.

Farmacia — "La Moderna" de J. Antonio Monaldi, calle Colón 501. Concede a los socios un descuento del 20 % sobre recetas y 10 % sobre específicos.

Hotel — "Hotel Paris" de Benito Elgoyhen. Acuerda a los socios del T. C. A. un descuento del 10 %.

VILLA ELISA (F. O. Sud)

Almacén—de Juan B. García, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

PROVINCIA DE SANTA FE**ARMSTRONG**

Médico—Doctor Julio de la Vega.

Farmacia—de Antonio Martins Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 o/o.

HERSILIA

Almacén y ramos generales de Juan Gruer, concede bonificación del 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

LAS ROSAS (F.C.C.A.)

Taller de joyería, relojería y repuestos de neumáticos, de Miguel A. Mariotti, hace un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

ROSARIO (F. C. C. A.)

Agencia Fiat y Pirelli — de Lucio Travella, calle Sarmiento 754, concede una rebaja del 5 % sobre los precios establecidos para el público. Sobre neumáticos rebaja especial a establecerse en el acto de la compra.

"Hotel Mayo", de Pablo Ferranti, ubicado en la calle San Lorenzo 1100, concede a los socios un diez por ciento de descuento, presentando su tarjeta de identidad — Hotel que cuenta con un servicio esmerado y amplias comodidades para los señores pasajeros.

RUFINO (F. C. P.)

Martillero público. — Señor Alfredo Ocaño, concede un descuento del 10 % a los socios.

SAN GERONIMO SUD (F. C. C. A.), PROV. DE

Hotel "Anglo Argentino", de Cristóbal Marovich, concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A., sobre los precios establecidos para el público.

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

SUARDI (F. C. C. A.)

Hotel y Restaurant de Guillermo Gross; concede un descuento del 10 por ciento a todo socio del T. C. A.

VILLA CASAS

Taller Mecánico de "Juan B. Vidal; concede una bonificación del 15 % a los socios del T. C. A. presentando su tarjeta de identidad.

VILLA CONSTITUCION (F. C. O. A.)

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

Farmacia de H. E. Sforzi, concede un descuento del 15 por ciento a los señores socios, previa presentación de su tarjeta de identidad.

PROVINCIA DE CORDOBA**CORDOBA (Ciudad)**

Hotel—"Gran Hotel Victoria", de Pantaleón An-drust, hace un descuento a los asociados al T. C. A. de 15 o/o.

Garage "Overland", de Bresciani y Gómez, calle 9 de Julio 342. — Córdoba.

COSQUIN

Hotel—"Cosquin Hotel", de Antonio Barroca, hace un descuento del 15 o/o a los socios.

DEVOTO (F. C. C. C.)

Doctor Esteban Q. Bacigalupo, atiende gratuitamente a los socios del T. C. A., que presenten su tarjeta de identidad.

Farmacia Europas, de Emilio J. Orso. Hace un descuento del 25 por ciento a los socios del Touring Club Argentino, que presenten su carnet de identidad.

LABOULAYE (F. C. P.)

Escribanos. — Robustiano Reyna y Almandes, favorecen con un 10 % de descuento a los socios.

Hotel de los señores Bendayan y Cia.; sobre los precios establecidos para el público, concede 10 % de descuento a los socios.

Farmacia del señor Tomás L. Scott, hace un descuento del 10 % a los miembros del T. C. A.

LAS VARIILLAS

Garage de Julio Triatny, especialidad en composuras de automóviles; venta de accesorios en general; concede a los socios un descuento del 10 olo.

MOLDE

Casa Afiliada de Roberts Hermanos, Molde. (F. C. P.)

MORRISON

Taller mecánico de José Francisco Bessone; concede a los socios un descuento del 15 por ciento.

RIO CUARTO

Hotel—"Hotel Universal", de Angel Pércila, concede a los socios un descuento del 15 por ciento.

Hotel Moderno—de José Mercori, concede a los socios del T. C. A., un descuento del 15 olo sobre los precios establecidos.

Gran Garage, de Antonio Ovides, hace un descuento a los asociados del T. C. A., de un 10 olo sobre sus gastos.

Hotel España, de Emiterio Cot; hace un descuento a los socios del T. C. A. de 20 por ciento.

SAN FRANCISCO

Farmacia de Francisco B. Bié; hace un descuento del 10 por ciento a los socios, sobre los precios establecidos para el público.

VILLA DOLORES (F. C. P.)

Automóviles. — Señores Iglesias y Toyssedou, conceden un descuento del 10 % a los señores socios.

Farmacia de Medardo Varela y Cia., otorga a los asociados una bonificación del 10 %.

VILLA MARIA

Hotel—Marti y Creaux, hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

"Universal" de José Innocenti, hace un descuento del 15 olo a los socios del T. C. A.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS**PARANA**

Médico. — Doctor Emilio Iccasati.

Hotel. — "Hotel Sanguinetti", de Angel Sanguinetti. Calle San Martín esq. Plaza de Mayo, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

Garage y taller mecánico. — De Francisco Cardó. Calle Laprida número 250; hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

TERRITORIOS NACIONALES**POSADAS**

"Palace Hotel", reúne grandes comodidades y hace un descuento del veinte por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

MISIONES (Posadas)

Agencia de Navegación—de Juan B. Mola.

Farmacia—de César Acardi, hace un descuento del 15 por ciento a los socios.

Garage de Sánchez y Sturich. Calle Colón 201, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 10 olo.

Hotel Iguazú, de Lorenzo D. López, calle Colón 848, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 10 olo.

NEUQUEN**SAN CARLOS DE BARILOCHE**

Hotel "Los Lagos"—de Camilo Garza, hace un descuento a los asociados al T. C. A. del 20 olo sobre los precios establecidos.

RESISTENCIA

"Hotel Italiano", de Aldo Morzatti, calle General V. de la 25 de Mayo, concede a los socios del T. C. A. un 10 olo de descuento.

CHUBUT**COMODOBO BRIVADAVIA**

Hotel Oslón, de Arturo Bruzoni, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 10 por ciento sobre los precios establecidos para el público, disponiendo de toda clase de comodidades.

TRELEW

Garage — de Julio Sempraboni, de Camarones, 5 olo de descuento a los socios.

Hotel—de Juan Martino, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 15 por ciento.

Artículos para automóviles: de Bragar y Klemm, hace a los socios del T. C. A. un descuento del 5 olo.

"Hotel Pirámides", de Luis Marzullo, en Trelew (Chubut), la casa dispone de 26 piezas para pasajeros, 3 W. O. y dos cuartos de baños, hace un descuento del 15 olo a los socios del T. C. A., y 20 olo a los mismos con automóviles.

Accesorios de automóviles—Casa de respuestas para automóviles de Carrasco y Suárez, concede a los socios un descuento del 5 por ciento.

MALASPINA

Hotel, de Simón Finat y Cia., el más importante de la zona; buenas habitaciones y servicio esmerado; hace un descuento a los socios del T. C. A. de un 10 olo sobre sus gastos.

**GOBERNACION DE RIO NEGRO
SAN ANTONIO OESTE**

Hotel—de Enrique Paredes, calle Comercio, a los socios del T. C. A. les concede un descuento del 10 olo sobre los precios establecidos para el público.

**GOBERNACION DE LA PAMPA
GENERAL ACHA**

Farmacia de Luciano Gandini, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 20 olo sobre sus compras.

Farmacia de Manuel Silva, concede un descuento del 20 olo a los asociados de esta Entidad.

GENERAL PICO

Hotel de Ernesto Zanoni, concede un descuento de 10 olo a los asociados del Touring Club Argentino.

Garage de Antonio Stábil, General Pico; concede 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

FORMOSA

Garage, de Oscar F. Miller, concede a los socios del Touring Club Argentino una rebaja del 5 por ciento sobre los precios establecidos para el público.

REPUBLICA DEL PARAGUAY**ASUNCION**

Hotel—"Hotel Osmos" de Aragoni Hnos., Oslón esq. Estrella, concede el 10 olo a los socios.

VILLA ENCARNAION

Hotel—de Federico Engel, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

REPUBLICA DE CHILE**PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihue)**

"Hotel Llanquihue", de Enrique Braumer, cuenta con comodidades para los turistas que visitan aquella región; hace un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS**BUENOS AIRES**

Adolfo Alsina.	" Nicanor Insúa
Azul	" Luis J. Vázquez
Bahía Blanca	" José F. Quincoces
Balcarce	" Juan Patalagoyti
Banfield	" Antonio D. Estévez
Baradero	" Padre Rithner
Barilemeu Mitre.	Dr. Francisco Gardey
Bolívar	" Miguel J. Marimón
Bragado	" Rodolfo N. Ibarra
Cabildo	" Augusto Roux
Carlos Pellegrini.	" Francisco D. Pons
Carmen de Areco.	Dr. Carlos M. Epilí
Carmen de Patagones	Sr. Benito Pita
Coronel Pringles	" Mignane y Cortalezzi

Coronel Brandson Dr. Santo L. Gutiérrez
 Coronel Durrage Sr. Antonio B. Omita
 Coronel Vidal, F. C. S. " Silvestre Capalbé.
 Charlene " José M. Blanc o
 Chusmas " Justiano Casares
 Castelli " José Ventura Arrus
 Castilla " Pedro Espil
 Coronel Suárez " Enrique Betnasa
 Chacabuco " Terencio Bonetti
 Olivioley Dr. Luis Grisolia,
 Dolores Dr. Luis Barberis
 E. Lavalle (F. C. M.) " Teodoro M. Peñaranda
 El Paraíso Sr. J. Santiago Silva
 Est. Valdes Leopoldo M. Bec
 Est. Viverzú " S. O. Galda Dehesa
 General Armas Sr. Ricardo Bacarena
 General Rodríguez A. Vangocha-Obrera
 General Paz (Ranchos) Dr. Abdullio H. Castro
 General Villegas Sr. Ulpiano García
 Huanquelin Sr. David H. Maitland
 Mendocino Dr. Lora V. Aguerregaray
 Juárez " Jaquín L. Sarasola
 Junín " Ricardo Solari
 José O. Paz José A. Altube
 La Plata Dr. Lucio Scalzo
 Luján " Florentino L. Barca
 Lincoln " Anacleto Pérez
 Las Flores " Arturo Alba
 Las Heras " Antonio R. Obioconci
 Lobería (F. C. S.) " Antonio Segadanes
 Lomas " Pedro T. Acevedo
 Maipé " Ricardo Otamendi
 Mar del Plata " Luis Stanton
 Mercedes " Paria Giannini
 Miramar Dr. Saturnino M. Zayas
 Monte Dr. Ramón N. Márquez
 Merlo " Francisco P. Prack
 Marcos Paz " Juan B. Barriola
 Necochea " Pablo Boissio
 9 de Julio " Juan Caladaro
 Olavarría " Ramón A. Rondón
 O'Brien " Roberto Downey
 Pehuajó " Vicente J. Gallo
 Pergamino " Francisco Della Valle
 Puán " Anastasio V. Luro
 Punta Alta " Esmélio Patrón Bias
 Pila " Daniel A. Salanes
 Quiroga (F. C. O.) " Enrique R. Meiller
 Rawson " Andrés P. Sangüiní
 Rivera " Ernesto R. Bólon
 Rojas " Francisco M. Iribarne
 Saavedra " Cipriano P. Vital
 San Miguel " Pedro E. Scala
 San Enrique " Ascencio Elorza
 San Nicolás " Guillermo Frier
 San Antonio de Areco " Fernando Speroni
 San Vicente José M. Carranza
 Tablada Sr. Carlos Polti
 Tandil " Juan Francisco Mujica
 Tigre " Andrés S. Marabotte
 Tres Arroyos (F. C. S.) " Antonio Cattáneo
 25 de Mayo " Lorenzo Arrien
 Zárate Dr. Julio Rojas Boerr

OATAMARCA
 Catamarca, calle Salta 958 I. Bustamante
 Chumbicha Sr. Pedro Buenadar

CORDOBA
 Córdoba Sr. José Dianda
 Corral de Bustos Dante Ardiani
 Devoto (F. C. C. C.) Dr. Esteban Q. Bacigalup
 Hernando " Alfonso A. Ferrero
 La Cecilia " M. García Darder
 Laboulaye " Eduardo Methel
 Leones " Arturo A. Benvenuto
 Monte Maíz Dr. O. Rabellini Fizarre
 Morteros " Oscar Lavigne
 Morrison " José M. Valenzuela
 Río Cuarto " Damián G. Blanch
 San Francisco (F.O.A.) " P. Iturraso Cabot
 Villa Dolores (F. C. P.) " Benito Iglesias (h.)
 Villa María Sr. Jorge Coen

MENDOZA
 Mendoza Sr. Jorge Céspedes

CORRIENTES
 Ituzaingó " Ricardo Fortela
 Santa Lucía Santiago M. Soloaga

ENTRE RIOS
 Concordia " Héctor Baltar
 Concordia " Mariano J. Mendiburu
 Gualeguay " Antonio D. Arena
 Paraná " Dr. Emilio Icasati
 Paraná, San Martín 489 Dr. José María Sola (h.)
 Villaguay " Bernardino Zaburlin

SALTA
 Salta Sr. Rodolfo A. Moisés

SAN LUIS
 San Luis Sr. Abraham J. Jofré
 Concarán (F. C. P.) " Luis Giovannoni
 Villa Mercedes (F. C. P.) " Pascual Tavarozz

SANTA FE
 Angélica Sr. Rafael Cappelli
 Arequito " Enrique Defestani
 Cañada de Gómez " Santiago Malori
 Ceres (F. C. C. A.) " Juan Aguirre
 Colonia Rosa " Julio Cappelli
 Correa (F. C. C. A.) " Santiago M. Alberdi
 Elortondo " Dionisio Laplace
 Fisherton (F. C. C. A.) " Luis A. Pralongo
 Fortín Tostado " José Vigolo
 Grütly (F. C. S. F.) " Felipe K. Madoery
 Heraslia " Marcelino Urmeneta
 La Rubia (F. C. C. A.) " Blas P. Pendiveni
 La Salada (F. C. C. C.) " Jorge S. Vesco
 Los Sembrados " Juan Cappelli
 Pilar (F. O. S. F.) " Alberto Botta
 Rafaela Dr. Samuel Berda
 Reconquista " Clodomiro D. Amado
 Rosario " Alfredo J. Rouillón
 Rosario, Córdoba 951 Alberto Tamburini
 Rosario, 25 Diciembre 881 " Luis A. Pralongo
 Rufino " Paulino Sánchez
 San Guillermo (FCCA) " Jorge J. Echeandia
 San Javier " Fernando L. Mazzi
 San Jerónimo Sud " Silvio Greca
 San Justo " Hugo V. Melessi
 Sta. Clara de Sagüer " Eduardo Acuña
 San Urbano " Carlos G. Pereyra
 Suardi " Francisco Corte
 Sunchales " Guillermo Gross
 Venado Tuerto " José Lombella
 Villa " Pedro José Conesa
 Villa Constitución Dr. Arturo Romero Acuña
 Dr. Juan E. Milich

TUCUMAN
 Tucumán, Rivadavia 555 Dr. José Bulacio.

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

CHACO
 Puerto Bermejo Sr. Juan A. Guidobono
 Resistencia " Tracey R. Walker
 Roque Sáenz Peña " Víctor Puigbó

CHUBUT
 Cabo Raso Sr. Augusto Meyers
 Camarones " Augusto Meyers
 Esquel " Dr. Juan M. Calvino
 Comodoro Rivadavia " Walter Meehring
 Colonia Sarmiento " Gregorio Revilla
 Península Valdes Baldomero Fernández
 Trelew " Manuel Costa

MISIONES
 Apóstoles Sr. Joaquín Loanda
 Barracón " Diego F. Krieger
 Cerro-Corá Sr. Joaquín Blanch
 Concepción de la Sierra Sr. Julio Mosca
 Corpus " Enrique L'Escar
 Itacuará " Antonio Carneiro
 Picada San Javier (h. 19) " Fernando Alegre
 Pic. de S. Javier (h. 33) Sr. José Sartori
 Posadas " Robert de Blomet
 San Ignacio " Mario Eberbá
 San Javier Sr. Salvador Lentini
 San José " Luis Vera
 San Pedro " José María Dornellas

NEUQUEN
 San Carlos de Bariloche Dr. José Vesebroughen
 San Martín de los Andes Sr. Juan Carlos Ortega
 Zapala " Pedro O. Ortega

PAMPA CENTRAL
 Atréco (F. O. P.) Sr. José E. Clément
 Corrales Sr. Alberto Pianciola
 Debias " Enrique Gutiérrez
 General Acha " Casimiro Gallego
 General Pico " Juan B. Bastard
 Guatraché " Gerónimo Goveo
 Jacinto Arauz " Coana Romero (hijo)
 Macachín " José E. Clément
 M. Riglos " Esteban Rolla
 Naicó " Doro Di Leo
 Santa Rosa de Teay " Francisco del Valle
 Telen " Nicolás Lemen

RIO NEGRO

Allen (P. O. S.) " Gregorio Maza
 Bolson " Sr. Pedro P. Ponce
 Choale-Obeal " Gerardo Palacios
 Contraalmirante Cordero " Teodoro Conde
 Maquinchao " Juan Brusasio
 San Antonio Oeste " Emilio Franke

SANTA CRUZ

Baifa Laura Sr. Marcelo Schupbach
 Coite " Avelino Argüello
 Colonia Las Heras " Federico Mau

DELEGADOS DEL EXTERIOR

CHILE

Santiago de Chile Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid Sr. Fernando Jardén

FRANCIA

París, Rue Taitbout, 78, A. R. Resurgo.

PARAGUAY

Azuación Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VAJEROS

Señores: Eugenio Fournier, Ernesto Baldrich, Gerardo Rodríguez, Anibal Passini, J. R. Bordaberry, E. Castanera, Eduardo Terré, Dagoberto Rentzell, Manuel González I., Bartolo Asterano, Nazario Inocencio Bally, Ricardo Juan Pardo.

DELEGACIONES

En José C. Paz

Presidente, señor José Altube; secretario, señor Juan F. Mercadal; vocales: señores Juan Altube, Antonio Birite, Santiago A. Altube y Alejandro Ponce de León.

En 9 de Julio

Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbio, Ramón M. Foratti, Rafael Elisalde y doctor Alberto Dehesas.

En Coronel Pringles

Subcomisión: Presidente, señor Julián Migana; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesorero, señor Carlos Ferraro; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Bouloq, Lorenzo Pipa y José Bilotta.

Pablo Ferranti Paulino Sánchez

Santiago Malori "

Capellano Hnos Alberto Rozés

Fajardo y Vignoles "

Crescente Montero "

Marcelino Aldanondo "

D. Lindsay y Cia. "

Rafael de Inés "

Juan Aloy "

Catalda y Castells "

Sra. C. Alberdi de Correa Joaquín Alfonso

Alejandro Muzio Nazario I. Bally

José Boetto Enrique Castanera

Luis P. Suárez Víctor Bigand

Enrique M. Sinclair Matro Uneréz

Federico Boglione Luis A. Pradolongo

Mmanuel P. Lojo "

Joaquín Lagos "

Gualberto A. Gatti "

Juan Equino "

José Gerbino "

Andrés S. Bonaldi "

Sta. María Elena Pinketti "

Ramón Bou "

Alfredo Guaragna "

Claudio Bordoli "

Lázaro Cavalleri "

Camilo P. Zanni "

Luis A. Roccatagliata "

Fernando Pessan "

Andrés P. Caprile D. Rentzell

Nazario I. Bally "

Jaime S. Isern "

José Culasso "

R. J. Panlos Luis P. Tavelli

Dr. Juan R. Pareto "

Centro Rivadavia "Bibliotecas Populares" Rómulo Yegros

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Por convenio celebrado con el TOURING CLUB ARGENTINO, la casa GATH y CHAVES concede un descuento del diez por ciento a los socios que efectúen sus compras en la Sección Sport, previa presentación de la respectiva tarjeta de identidad.

SASTRERIA

DE

Terencio Gaig y Hnos.

ESPECIALIDAD EN
TODA CLASE DE
TRAJES SOBRE MEDIDA

ESMERALDA 426

U. Telef. 3060, Libertad

BUENOS AIRES

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Enero de 1922.

ACTIVOS	Presentados por:
Dr. Manuel S. Alvarez ..	Dr. José Bulacio
José Franco Diaz	"
Manuel Andreozzi	"
Guillermo Remis	"
Dr. Abel Barrionuevo	"
Felipe S. Pérez	"
Dr. Manuel A. Gómez	"
Angel Ramos	"
Nicanor Posse	"
Dr. Gregorio Sandóval	"
Club Social de Leones	A. A. Benvenuto
Dr. Jorge Torrè	Dr. P. M. Clariá
Ing. Cor. Salvador Velazco	Rómulo Yegros
Carlos Alberto Coll	"
Antonio M. Picallo	"
Luis Moliner	"
Dr. Augusto Vaccari	"
Rodolfo Muzio	"
Ing. Jorge Hainard	"
Ing. Sat. Zemorain (hijo)	"
Carlos Alfredo Tornquist	"
Francisco E. Bonzon	Francisco M. Iribarne
Rufino Lucero	"
José María Farina	"
Rodolfo Tarantola	Pablo Giussani
Guillermo Steppuhn	"
Hugh Johnstone	"
Luis P. Tavelli	"
Gerard Smiles	M. F. Davies
Lycester Smiles	"
Tomás Criado y Criado	Daniel Sañudo
Paulino Criado	"
Manuel Bucarin	J. de la Barrera
Gabriel Prieto Mendana	"
Héctor D. Obelar	Jaime S. Isern
Anadco N. Vasconi	"
José Isern	"
Pedro R. Taltacull	"
Alejandro Abaca	Santiago M. Alberdi
Antonio López Fernández	"
Joaquín Alfonso	"
Dr. Atilio Francesio	"
Hugo Romegialli	"



Para que su auto quede a la altura de los más modernos
¡NO VACILE!
 apliquele en seguida una corona y piñón reforzados con
dientes helicoidales enteramente silenciosos garantidos.

construidas solamente en cromo-
 nickel de primera calidad.

Obtendrá con ellos la satis-
 facción que experimenta el que
 usa siempre lo más nuevo.

A su disposición tengo infini-
 dad de direcciones de personas
 que las usan quienes podrán in-
 formarle de sus resultados.

TALLER MECANICO

Domingo Sorondo

Billinghamst 34

Buenos Aires

Unión Telefónica 1540, Mitre

En stock repuestos para Delahaye, Delage, Mors, Benz,
 Protos, Sava, Anasagasti, Vinot Deguingand Barré Cha-
 rrón, Stower, Bermorel.

CARBURADORES ZENITH

33 o/o de economía

Surtido importante para Autos

FORD
 DODGE
 STUDEBAKER

CONSULTENOS; DANDONOS LOS PORME-
 NORES DE SU AUTO, Y LE INDICAREMOS
 A VUELTA DE CORREO EL NÚMERO DE
 CARBURADOR QUE NECESITA Y EL PRE-
 CIO CORRESPONDIENTE.

**DARTIGUELONGUE
 & TOULOUSE**

ESMERALDA 142

FUNDA PARA TAPICERIA SMITH
 DE AUTOMOVILES
 AJUSTAN COMO UN GUANTE
 PARA TODA MARCA
DL SMITH
 (CORRIENTES 123) BUENOS AIRES

PROTEJA
la Tapiceria de su Auto

LAS MEJORES FUNDAS
 HECHAS A LA MEDIDA

TALLER PARA LA COLOCACION
MONTEVIDEO 58

Se atienden pedidos para la Campaña



EL IDEAL AMERICANO

POR TEODORO ROOSEVELT,
EX-PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS

PREFACIO DEL AUTOR

No es difícil ser virtuoso de un modo negativo y restringiendo el campo de acción, como no lo es tampoco triunfar de cierto modo en la vida activa, si se dejan a un lado las consideraciones que ligan a los hombres honrados y rectos, pero dista mucho de ser fácil combinar la honradez con un trabajo eficaz, y ésta es, precisamente, la condición esencial de toda obra verdaderamente útil.

Soñar planes admirables para el mejoramiento de las condiciones sociales y políticas, no es trabajo penoso cuando se está cómodamente sentado en el gabinete; pero la experiencia demuestra con mucha frecuencia, cuán difícil es llevar a la práctica, aunque sea imperfectamente, siquiera una pequeña parte de ellos. Y, sin embargo, hay que esforzarse constantemente para lograr esto último, so pena de renunciar a todo progreso en nuestra vida política.

Una sola cualidad o una sola virtud no son suficientes para asegurar el éxito: el vigor, la probidad, el sentido común, son igualmente necesarios.

La habilidad del hombre práctico sirve sólo para hacerle más pernicioso, si la emplea mal, sea por ignorancia o por falta de honradez; del mismo modo que el doctrinario, el hombre que expone teorías por escrito o de palabra, resulta completamente inútil, si no se halla en condiciones para obrar y llevarlas a la práctica.

Las consideraciones que van a continuación se han escrito para el gran número de hombres que procuran, por medio de actos, llegar a un estado de cosas que ansiamos todos sin poder precisarlas concretamente; estas páginas son para los oficiales subalternos de ese ejército que, a pesar de las caídas, de los obstáculos que obligan a detenerse, de los pasos en falso, de los errores, de las decepciones y de los más punibles fracasos, en una lucha aniquiladora, hacen, sin embargo, algo por dar altura de miras a la vida pública.

Creemos que el hombre de acción es superior al crítico, que el que lucha está muy por encima del que se mantiene aislado, sea cual fuere la razón que tenga para obrar así, lo mismo si es pesimismo que debilidad. Valiéndome de una comparación tomada del "foot-ball", diré que, a mi juicio, los hombres deben jugar lealmente ("playfair"), sin supercherías, y que sólo puede alcanzar el éxito el jugador que pegue fuerte sobre la línea. ("Who hist the line hard")

Teodoro Roosevelt.

EL IDEAL AMERICANO

CAPITULO PRIMERO

En su notable obra titulada: "National Life and Character", dice Mr. Pearson: "Los patriotas de Chatam y de Wellington, de Washington y de Lincoln, en una palabra, los ciudadanos de todo Estado histórico, poseen un caudal privado por las grandes acciones que han constituido el carácter nacional, por las frases sueltas que han pasado a formar parte del lenguaje corriente, y por el ejemplo de las vidas y de los esfuerzos consagrados al servicio de la República. Esto quiere decir, en otros términos, que toda nación grande debe a los hombres que han contribuido en algo a su grandeza, no sólo los resultados materiales de lo que han realizado, no sólo las leyes que hayan inscrito en sus códigos, o las victorias que hayan alcanzado sobre el enemigo en armas, sino también la influencia moral, inmensa e indefinible, ejercida por sus acciones y por sus palabras en el carácter nacional.

Por mucho que se dijera, no podríamos nunca expresarse los efectos materiales producidos por Washington y por Lincoln en los Estados Unidos. Sin el primero no habríamos probablemente alcanzado jamás nuestra independencia de la corona británica y no formaríamos de seguro una gran nación, sino una serie de pequeños Estados, en pugna unos con otros, y que se encaminarían hacia el tipo de gobierno dominante en la América Española; sin el segundo, es decir, sin Lincoln, no hubiéramos tal vez logrado conservar la unidad conquistada, y aun suponiendo que lo hubiésemos conseguido, la lucha que para ello se habría tenido que sostener y las consecuencias de la misma, hubieran sido tan distintas que su influencia habría dejado en nuestra historia nacional una huella muy profunda.

La deuda, pues, de la nación para con esos hombres, no se reduce al bienestar material que han proporcionado, por muy grande que sea este. Somos una nación independiente y unida, poseedora de la mitad de un Continente; pero todo americano es más rico aún que por esto, por las levantadas palabras y nobles acciones de los Washington y de los Lincoln. Cualquiera de nosotros, al leer el "Gettysburg speech" o el segundo discurso inaugural del americano más grande del siglo XIX, y al estudiar las largas campañas y la sublime política de aquel otro americano, más grande aún que el anterior, ha de sentir interiormente ese impulso hacia las cosas nobles y elevadas, que no puede nunca ser producido sólo por el goce de la prosperidad material.

— Sigue en la pág. 1317 —

COLUMBIA

SOCIEDAD ANONIMA NACIONAL DE CONSUMOS

RECONQUISTA 30

BUENOS AIRES

Línea Telefónica 6973, Argentina

Presidente

LUIS MAFFIORETTI

Vicepresidente

JUAN OSCAMOU

Secretario

HERMENEGILDO PINI

Tesoroero

ATILIO LIBERTI

Vocales

HORACIO TADEO

Dr. ALBERTO BERISSO

Dr. JUAN A. BRUSCHI

Directores Suplentes

ANTONIO MENEGHINI

LUIS J. RISOTTO

CARLOS B. FRIGERIO

Sinacero

DOMINGO B. BORZONE

Sindicco Suplente

JOSE DE MARZI

FELIX VERAZZI

Gerente

AGUSTIN MOTTO

SEGUROS

CONTRA INCENDIO

CONTRA ACCIDENTES DE AUTOMÓVIL

(Responsabilidad civil, incendio, robo, accidentes)

y

CONTRA ACCIDENTES DEL TRABAJO

(Ley 9688)

SUMAS ASEGURADAS:

Ejercicio 1918-19	\$ 88 343 273 00
• 1919-20	• 110 777 813 00
• 1920-21	• 160 919 768 00

Banquero: Nuevo Banco Italiano



Champion

Bujías de Encendido Confiables

QUIEN USE BUJÍAS "CHAMPION" LAS RECOMENDARÁ

Durante el curso del año 1920, se fabricaron más de 32,000,000 de Bujías de encendido "Champion", habiéndose vendido en todas partes del mundo. Alguno de sus amigos automovilistas estará usando, sin duda alguna, un juego de estas bujías en su motor. Pregúntele U.I. qué resultados ha obtenido.

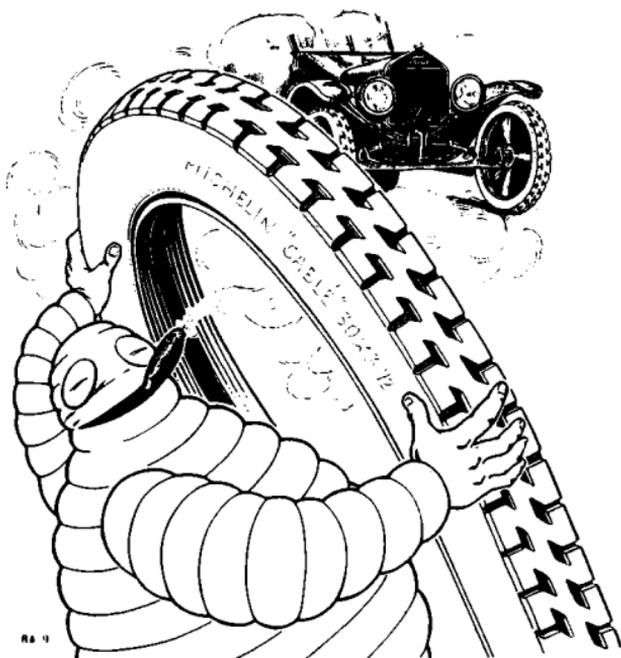
Las Bujías de encendido "Champion", se han hecho famosas en el mundo entero debido a la eficacia absoluta que tienen, por su aislador "3450" y la construcción patentada de su empaquetaduría.

Debido a la resistencia y duración de su aislador, las Bujías de encendido "Champion" resultan menos costosas que otras.

CHAMPION SPARK PLUG CO., Toledo, Ohio, E. U. A.

8075





He aquí el neumático más económico para vuestro coche FORD.
 Probadle.

***El kilómetro al precio de antes
 de la guerra !***

Compre la

“CABLÉ”

Michelin

Cuadro para el inflado y carga de los neumáticos “Cablé” de 30 x 3 1/2

Cargas por eje	Presiones
Hasta 600 kgs	4 kgs
— 700 .	4 kgs 500
— 800 .	5 kgs

El modo más costoso de viajar es cuando se rueda con neumáticos insuficientemente inflados.

Los neumáticos Michelin “Cablé” se fabrican igualmente en las dimensiones de 90, 105, 120, 135, 155 en el tipo de talones flexibles y en las dimensiones de 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 en el tipo Straight Side

Sírvase mencionar “TOURING CLUB ARGENTINO”, al escribir a los anunciantes.

TANK

MARCA REGISTRADA

Usando Aceites
y Grasas-marca **TANK**
se consigue

Elevar la fuerza del motor
Disminuir la fricción
Marcha muy silenciosa
Tranquilidad y éxito



TRADE MARK

Conservación perfecta
Economías del consumo
Limpieza admirable

THE UNION REFINING Co.
PENNSYLVANIA (U S A)

ES EL LUBRIFICANTE IDEAL

**PARA AUTOS, LANCHAS, AEROPLANOS,
MOTOCICLETAS, TRACTORES**

Redestilados de la Refinería de los mejores **PETRO-
LEOS DE PENNSYLVANIA.**

Son **NEUTROS**. Altamente **VISCOSOS**. Absolu-
tamente **FILTRADOS**.

Se adhieren con tenacidad a las superficies de
rozamiento. No empujan.

LA INDUSTRIAL

CASA FUNDADA EN 1880

Importación y Exportación

PASTORINI, DELGADO & STELLA Cia. Lda.

SAN JUAN 3201 - U. T. 968, MITRE

24 DE NOVIEMBRE 1145 AL 99 C. T., 1222, OESTE

Contamos con una variedad de aceites marca **CASTROLINE**
para toda clase de máquinas y motores.



El mejor Neumático

El más barato

Solicite nuestra tarifa de precios.



AGENCIA ARGENTINA
HOUDRET y CIA

LAVALLE 1400 - U.T. 5661 Lib
BUENOS AIRES

ENGLEBERT

LIEJA - BELGICA

©

Dr. Rodolfo S. Roccatagliata

MÉDICO CIRUJANO

CONSULTAS: de 2 a 5 p. m.

VICTORIA, 1114

Garage "La Porteña"

- DE -

LUIS STANTIEN e Hijo

Neumáticos, nafta, accesorios y taller
mecánico.

2337, AVENIDA PEDRO LURO, 2337

65, Unión Telef., 65 MAR DEL PLATA

De esa clase de hombres no heredamos únicamente la patria que han contribuido a crear y salvar; heredamos también lo que había más noble y levantado en sus caracteres y en su vida. De Lincoln y de su valerosa generación, nos ha quedado no sólo la libertad concedida a los que nacieron esclavos, sino también el hecho en sí mismo de haberlos libertado; tenemos parte en la gloria, en el honor inmenso del acto que se realizó entonces, no menos que en los resultados que de él se obtienen en la actualidad. Las campanas que voltearon cuando se hizo aquella proclamación de libertad, suenan todavía en la oda de Wittier; y cuando los hombres reflexionan en el valor real del triunfo asegurado para siempre al género humano con aquella conquista, laten sus corazones, como so latirán nunca por el más grande éxito industrial, ni por ninguna victoria alcanzada a menos precio que la nuestra.

Los jefes y los ejércitos que después de largos años de penosas campañas y de combates encarnizados y sangrientos terminaron la guerra civil, nos han dejado también algo más que nuestra unidad política. La consecuencia material de sus actos, es que la misma bandera flota sobre los territorios comprendidos desde los grandes Lagos hasta Río Grande y que todos los habitantes de los Estados Unidos son más ricos, porque constituyen un solo pueblo y pertenecen a una gran nación y no a un conjunto de pequeñas nacionalidades insignificantes y en lucha unas con otras. Pero además de esto, aparte de los resultados materiales de la guerra civil, todos, así los del Norte como los del Sud, somos incalculablemente más ricos por los recuerdos de aquellos hechos, por cada ruda campaña, por cada batalla encarnizada, por el ardor que igualmente desplegaron los que valerosamente luchaban por el bien y los que con no menos heroísmo se batían por lo que a su vez consideraban bueno. Poseemos más nobles aptitudes para lo que es bueno y grande, a causa de los dolores y de los sufrimientos infinitos que soportaron y del espléndido triunfo que al final obtuvieron.

Pero así como hemos ganado por los hechos de los grandes hombres que sirvieron bien a la nación, así también hemos perdido por los actos y por las palabras de los que se han esforzado en introducir el mal en este país. Por fortuna hemos escapado del más peligroso de todos los ejemplos, pues no hemos tenido que combatir la influencia que ejerce en el ánimo de las gentes ambiciosas y de temperamentos arrebataos, la brillante carrera de un aventurero militar que dirige con éxito un movimiento revolucionario o separatista. El hombre que causa mayor mal a un país libre, es aquel que convence a los jóvenes de que uno de los caminos que conducen a la gloria, a la fama y a las ventajas temporales, está en la resistencia armada al gobierno y en los esfuerzos para derribarle.

No obstante, si nos hallamos al abrigo de los peligros que lleva consigo un ejemplo semejan-

te, existen otros contra los que debemos preveniros.

En todo tiempo hemos tenido que luchar contra la tendencia igualmente poderosa en el individuo y en la nación, de considerar como esenciales cosas que, en realidad, son de importancia secundaria. Hacemos bien en apreciar el éxito; pero algunas veces le concedemos excesiva importancia, sin tener en cuenta que puede haber sido alcanzado por medios que debieran hacerlo odioso y despreciable para todo hombre honrado. Una parte de la nación idolatra con el nombre de "smartness" la artimaña que permite a un hombre sin conciencia triunfar en el mundo financiero o político, y otra parte de los ciudadanos se entusiasman con la ilegalidad violenta y homicida (1). Si alguna vez la masa del país adoptase tales criterios, se demostraría que somos indignos de la herencia que nuestros padres nos legaron, y nuestra patria se derrumbaría en una ruina inevitable.

Los hombres que hacen mayor mal, no son precisamente aquellos a quienes todo el mundo execra, sino los que, sin ocasionar perjuicios de gran importancia, son aplaudidos en lugar de ser menospreciados.

La extraordinaria carrera hecha por Benedicto Arnold, no ha perjudicado al país a causa del horror universal que inspiraba; los que nos han causado verdadero daño, son los que han predicado la desunión, pero en forma tan hábil, que han podido conservar la posición política a que habían llegado; los que han abogado porque no se respetaran las deudas o porque se adoptara cualquier otra medida más incorrecta en el terreno financiero, sin abandonar por eso el cargo que desempeñaban en el Estado; los que propagan ideas anárquicas, pero guardándose muy bien de realizar acción alguna que pudiera hacer caer sobre ellos el peso de la ley. Esos hombres desvían del camino recto a millares de sus semejantes por el solo hecho de que quedan impunes, cuando no se da el caso, que no es tampoco raro, de que se les recompensen sus malas acciones.

Desgraciadamente, es una verdad que heredamos así lo bueno como lo malo que nuestros mayores han hecho, y que la influencia así de lo uno como de lo otro llega mucho más allá de los simples efectos materiales. Los enemigos del orden, perjudican igualmente por su mal ejemplo que por sus actos perniciosos, y lo mismo sucede con respecto a los peligrosos criminales de las clases ricas. El especulador sin conciencia que adquiere las riquezas engañando a sus colegas, comprando jueces y corrompiendo legisladores, y que concluye su existencia con la fama de ser uno de los hombres más opulentos de América, ejerce en el ánimo de las nuevas generaciones una influencia peor que la del asesino o la del ladrón vulgares, por lo mismo que sus triunfos son más deslumbrado-

(1) Alude, seguramente, a la costumbre de los lynchamientos, contra los que tan rudas campañas ha hecho. — (N. del T.)



"Deme Aceite"

Nunca haga así su pedido.

El automovilista que dice "deme aceite", se acarrea grandes trastornos. Le dá ocasión al revendedor para que vierta aceite inadecuado en su motor—aceite de calidad inferior. El automovilista que compra su lubricante pidiendo "deme aceite", corre el riesgo de sufrir las consecuencias.

Solamente UN aceite es el mejor para el motor de su automóvil y nuestra

"GUIA DE LUBRIFICACION CIENTIFICA"

que hallará colocada en garages y casas de accesorios, le indicará la calidad adecuada de

GARGOYLE MOBILOILS

que debe emplearse, la que recomendamos sólo después de haber hecho un análisis prolijo y consciente de las necesidades del motor de su coche.

La calidad adecuada de **GARGOYLE MOBILOILS** dará protección completa a su motor, el que obtendrá el máximo de rendimiento con menor consumo de nafta y aceite, eliminará los inconvenientes causados por depósito de carbón y los gastos de reparaciones y ajustes serán mínimos.

Para evitar substituciones exija la entrega de

GARGOYLE MOBILOILS

en su envase original de 1 y 5 galones con el sello de protección intacto, que va colocado en la boquilla debajo del tapón roscado.

Solicitenos el envío gratis del folleto "LUBRIFICACION CIENTIFICA" cuya lectura le demostrará que un 50 % de los trastornos que le ocasiona su motor se deben a "deme aceite".



Mobiloils

Una calidad para cada tipo de motor

VACUUM OIL COMPANY Representantes en Chile de la Distribución de GARGOYLE MOBILOILS en Chile, S.A. de C.V. - 1933 NEW YORK, U.S.A.
CHILE 778 — BUENOS AIRES