



AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

SUMARIO

La adhesión del Gobierno nacional. — Georgia del Sur será el sepulcro de Shackleton. — La construcción de caminos. — El paisaje: clásicos y románticos. — El culto del Arbol. — El turismo y el sentimiento de la Naturaleza. — Los caminos en la poesía. — Los caminos en San Juan. — Caminos nuevos. — Tipo original para un chasis. — Bellezas de Galicia. — "El ideal americano", de Roosevelt. — El primer Congreso Nacional de Vialidad. — Las carreras de automóviles en la Argentina. — Los motores Hispano-Suizo de aviación. — Los motores a explosión y sus aplicaciones en las armas. — Vialidad. — T. C. A. (administración).

La adhesión del Gobierno Nacional

El ministro de obras públicas de la nación, entrevistado por el presidente de la Junta Ejecutiva organizadora del Primer Congreso Nacional de Vialidad, ha expresado al mismo que la iniciativa merecía las simpatías del Gobierno Nacional, agregando que no tendría inconveniente alguno en adherirse oportunamente en forma oficial a dicha Asamblea, la que posiblemente sería auspiciada por una recomendación superior de las reparticiones técnicas dependientes del Poder Ejecutivo para que cooperaran en la mejor forma al mayor éxito del Congreso, en mérito de la transcendental importancia que puede tener para el país el programa de acción trazado por los organizadores del acto. El ministro añadió que asistiría complacido a las sesiones plenas del Congreso.

Las precedentes declaraciones ministeriales tienen el valor y la significación de un reconocimiento oficial de la transcendencia

de la próxima reunión, la que, prestigiada por los gobiernos provinciales, las autoridades municipales y las corporaciones privadas que han adherido a ella, ha obtenido ahora el valioso voto del Poder Ejecutivo y la cooperación de sus dependencias técnicas.

Con este acto de adhesión al Congreso de Vialidad, el gobierno nacional se ha colocado a la altura de la función que le corresponde en la resolución del importantísimo problema de la vialidad, que interesa en estos momentos al país entero.

Hemos dicho antes de ahora que a cada generación, a cada siglo, compete una labor propia y especial. A la generación de principios del siglo XIX, término del coloniaje y comienzo de la emancipación, correspondió la básica tarea de la independencia, que cumplió acabadamente, dejando a la siguiente la obra de su conservación en un Estado democrático organizado. El largo

interregno mediante las primeras convulsiones civiles y las postreras agitaciones intestinas que cerraron el ciclo de la tiranía, interrumpió la continuidad de la vasta obra solidaria que realizan las generaciones de un pueblo a través de las centurias. Triunfante el principio del gobierno constitucional controlado por la ley en la batalla de Caseros, a partir de este suceso histórico se inauguró otro ciclo, el de la organización nacional, obra que se llevó a cabo penosamente, entre obstáculos y discordias innumerables, pero que fué una realidad cuando se promulgó el estatuto definitivo de la Confederación. La generación que dictó la Constitución que nos rige, cumplió patrióticamente con su deber de aquella hora, planteando los problemas fundamentales del país con una clarividencia que sorprende por la amplitud de su visión y la exactitud de sus términos. Alberdi y Sarmiento fueron los pensadores que presintieron con mayor sagacidad las necesidades del organismo nacional en crecimiento evolutivo. Ellos fueron los primeros en señalar la necesidad de poblar el desierto, de suprimir la extensión, de tender vías de comunicación entre las regiones productoras del interior y los puertos de salida al comercio internacional. Pero la naturaleza no procede por saltos y la historia no había reservado a la progenie contemporánea de la redacción de la Ley Fundamental, la empresa de llevar a feliz término sus aspiraciones patrióticas. Estas se realizaron más tarde, a costa de convulsiones cruentas y de contrastes profundos. Organizada institucionalmente la nación, faltaba constituir el Estado democrático sobre el fundamento de la libertad del voto. Podemos decir ahora que al doctor Sáenz Peña debe el país la consolidación definitiva de nuestra democracia. Asegurada la libertad política, restaba, como resta, por realizar otra preciosa conquista, complementaria de la organización civil: la organización de la producción, de

las fuerzas económicas de la República, tarea que era ya dable emprender, sancionada la moneda por el régimen de conversión instituido anteriormente. Esta es la labor que corresponde a la generación del siglo XX; esta es la obra que la historia nos señala como propia de la hora actual.

Creemos realizar nuestro deber y entendemos contribuir al cumplimiento de la misión que pertenece a las progenies actuales y venideras, abogando por la construcción de vías de comunicación y de transporte que faciliten y apresuren la tarea de la organización económica nacional. No es, sin duda, la vialidad el todo; pero es una parte esencialísima, una fuerza que hará posible y hacedero el ideal nacional de la hora presente. Luchen otros por otros ideales en las diversas ramas de la actividad y del pensamiento; invocando la ley de la división del trabajo, nosotros nos agrupamos alrededor de un nobilísimo anhelo colectivo y trabajamos sin descanso porque sea satisfecho acabadamente. Y tanto hemos clamado, que, por fin, se nos va escuchando. Ante la aspiración unánime del trabajo nacional, enunciamos la idea de convocar un Congreso de Vialidad. Apenas anunciada la iniciativa, el pueblo entero, por órgano de sus representantes legales y naturales, ha respondido al llamado con entusiasmo. Y ahora el Gobierno federal, por intermedio del ministro de obras públicas, ha significado en términos significativos su adhesión al gran acto a celebrarse.

Consideramos ocioso poner de relieve el alcance de la adhesión del Poder Ejecutivo al Parlamento de Mayo. Asegura el pleno éxito de la conferencia y permite abrigar la seguridad de que surgirá de su seno una solución práctica, susceptible de ser adoptada de inmediato por el gobierno.

Si los poderes públicos, interpretando las aspiraciones nacionales, hicieran suya la resolución del Primer Congreso de Vialidad, habríamos realizado una jornada memorable y un acto histórico.

Georgia del Sur

será el sepulcro de

Shackleton

Georgia del Sur, emerge sus tierras tristes en pleno océano, en las latitudes australes; es una isla poblada por hombres recios, amantes de la vida solitaria de esas regiones de leyenda y atrevidos marinos de los balleneros que se alejan de sus costas, tranquilos, con serenidad, como si les atrajera dulcemente la blancura de los océanos gelidos. Sobre su ribera, en una ligera ensenada, se encuentra el puerto de Grytviken, hacia el cual los exploradores polares tienden la mirada a su paso hacia las latitudes extremas, para robustecer su fe en la contemplación del pequeño templo anglicano, colocado allí como un símbolo de amor y de esperanzas. Ese humilde puerto, de tristes paisajes nevados se enriquecerá con un tesoro precioso: los restos de Sir Ernest Shackleton, el audaz marino británico tan querido después de aquella e inolvidable odisea del "Endurance".

"Ha muerto Shackleton como merecía morir, en lo hondo de la noche, a bordo de su pe-



Ernest A. Shackleton.

queño barco intrépido, en las proximidades de la Georgia del Sur, camino de las grandes cavernas de silencio en que se mueve la vasta niebla del polo. No ha tenido agonía, no ha tenido los padecimientos ordinarios del hombre de medida común. Ha entrado en la muerte a través de tantos años de existencia riesgosa mostró poseer la serenidad suprema de la sabiduría y el coraje callado de la abnegación."

Así murió en verdad; en el bergantín "The Quest", al comienzo casi de su nueva expedición al Polo Sur, sin poder cumplir su íntimo anhelo de

llegar a los bosques petrificados de la Trinidad y de terminar la existencia de las mencionadas islas Daugher-

ly y Tunaki. Sin agonía cerró los ojos, rodeado por los médicos de la expedición y compañeros en la arriesgada empresa.

Fue una muerte digna de quien vivió tan serenamente como Shackleton. Pero esta vez, el telégrafo, siempre ansioso por entregar al mundo todas las nuevas, enmudeció. Y desde el 4 de Enero hasta el 29 de ese mes nada se supo de la expedición polar.

El último día llegaba a Montevideo, procedente de Georgia del Sur, el ballenero "Professor Gruvel". Y después que el doctor Hussar, médico del "Quest" hablara con el ministro Británico, la triste noticia de la muerte de Shackleton se extiende como las on-



Gráfico del Atlántico Sur, donde se muestra la situación de la isla Georgia del Sur, lugar en que ocurrió el fallecimiento

das concéntricas producidas en el agua tranquila por la caída de un peso enorme...

Y serenamente, como buen discípulo del valiente explorador, el capitán Hussey, al entregar el místico ataúd de cinc y planchas de madera, construído por los habitantes de Georgia del Sur, presentó este documento del segundo jefe de la expedición, Frank Wild:

"Capitán Hussey: Usted llevará el cuerpo y los efectos de propiedad de Shackleton a Inglaterra, para lo cual deberá trasbordar en Montevideo. Al llegar al puerto nombrado, enviará un cable urgente al gobierno británico, dándole cuenta del fallecimiento del explorador. Su trabajo y su conducta en esta expedición han sido altamente satisfactorios en todo sentido, y como usted sabe mejor que nadie, nuestro jefe estaba muy satisfecho de ello, por lo cual he considerado que a usted corresponde llevar a Shackleton en su último viaje, en la seguridad de que hará todo lo que puea en su cumpli-

miento. Como representante de la expedición le pido quiera comprar una corona de flores que pagaremos por partes iguales los miembros de la expedición y que usted sea el único que represente a ésta en el entierro de nuestro jefe Shackleton. Firmado: Frank Wild."

El gobierno británico resolvió que la pequeña iglesia anglicana de Grytviken conservara los restos de Shackleton... El místico ataúd vuelve a cruzar el océano, para que el cuerpo del explorador descanse en la soledad y la blancura de los paisajes australes que tanto amó. Sobre su tumba humilde, orarán con fervor los recios pobladores de la Georgia y caerán marchitadas, pétalo por pétalo, las flores pagadas "por partes iguales" por sus compañeros que continúan la empresa, alentados por el recuerdo imborrable de su jefe ausente. Y los exploradores futuros al pasar frente a Grytviken fijarán su mirada en el pequeño templo anglicano, colocado allí como un símbolo de amor y de esperanzas.

LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

FACULTADES DE LA NACION Y DE LAS PROVINCIAS

Preceptos de la Constitución

La resolución del problema de la vialidad, por la acción conjunta del gobierno nacional y de los poderes públicos provinciales, no presenta inconveniente alguno de orden legal.

A primera vista, pudiera creerse que la participación directa del Poder Ejecutivo nacional en la construcción de caminos y puentes en el territorio de los Estados federales pudiera viciar el principio de la autonomía de los mismos. Mas tal creencia, de abrigársela, sería a todas luces errónea, desde que la letra de los artículos de la Constitución, referentes a las relaciones entre el gobierno federal y las provincias, y a las facultades, privativas o concurrentes, de aquél y éstas, no se opone en forma alguna a que se concierte una acción común, como la que venimos preconizando para la solución del magno problema de los caminos.

Nada hay en la Carta Fundamental que impo- rte un reparo, oposición o restricción a la adopción de una política nacional de vialidad dirigida por el poder central. Así se procede en la práctica, sin queja de ninguna provincia. Pero la práctica pudiera ser el resultado de circunstancias transitorias o hechos especiales que obligasen a las provincias a renunciar a un atributo en beneficio de su progreso. No existe tal renunciamiento tácito, en el caso ocurrente.

Como es sabido, los Estados federales conservan todo el poder no delegado en el gobierno nacional. Todo el poder no delegado es la suma de facultades indeclinables, de atribuciones que no pueden delegar las provincias, porque éstas las necesitan para su gobierno propio. Todas las garantías, derechos y libertades

indispensables para el regular ejercicio y goce de la autonomía forman ese poder. No forman parte del mismo las facultades especiales que se reservó el gobierno federal como condiciones imprescindibles para el reconocimiento de la autonomía provincial. Al cumplimiento de estas condiciones está supeditada la provincialización de los territorios nacionales.

El poder no delegado por los Estados federales en el gobierno central es, como acabamos de verlo y como no podía menos de ser, esencialmente político y se refiere al régimen del gobierno propio de las provincias, a cuyo fin éstas eligen sus autoridades ejecutivas, legislativas y judiciales, imponen tributos y realizan todos los actos inherentes a la soberanía, con excepción de aquellos que están expresamente enumerados en la Constitución, como la creación de aduanas, acuñación de moneda, organización de ejércitos y otros actos del resorte exclusivo de la autoridad federal.

A propósito de los impuestos, se discute actualmente si los gobiernos provinciales poseen facultades para establecer impuestos indirectos sobre los consumos, pareciendo desprenderse de los pertinentes artículos constitucionales que la Nación se reserva el derecho de crear impuestos indirectos, dejando a las provincias el arbitrio rentístico de las contribuciones directas. Como es sabido, el gobierno federal puede establecer también impuestos directos, siempre que rijan por un tiempo determinado, cuando motivos graves y urgentes así lo exigieren.

Como los Estados federales conservan todo el poder no delegado, se entiende que no carecen

de atribuciones para imponer gravámenes indirectos. Sólo que la Nación echa mano también del mismo arbitrio en todo el territorio de la República, sin restituir directamente a las provincias la renta que en ellas se recauda.

Este antecedente puede llegar a ser sumamente útil, cuando, concertado un plan común de vialidad, se trate de crear una renta destinada exclusivamente al servicio de la construcción y arreglo de caminos. En otros términos, podrá establecerse un impuesto indirecto sobre un artículo cualquiera de consumo difundido para costear con su producto las obras de vialidad. Este impuesto tendría un carácter nacional y de su recaudación se encargarían las oficinas nacionales, perceptoras de tributos, establecidas en las capitales de las provincias.

Trataríase en el caso precitado de facultades impositivas concurrentes, derivadas del principio del gobierno propio de las provincias, aunque el uso simultáneo de tales facultades importe una traba al progreso industrial del país.

El poder esencialmente político de los Estados federales reservado por los mismos y no delegado por ende en el gobierno nacional, nada tiene que ver con la vialidad, servicio que, por su naturaleza misma, corresponde, en todos los países organizados federalmente, al órgano central de la federación, sin perjuicio de la cooperación de las provincias o regiones, de las comunas y de las corporaciones particulares. Así se entiende y se practica entre nosotros. Esta es, por otro lado, una de las formas de que el Congreso nacional se vale para restituir indirectamente a las provincias el dinero con que contribuyen a la formación de la renta interna procedente de los impuestos indirectos sobre los artículos de consumo.

Por lo demás, si bien la Ley Fundamental estatuye que las provincias deben asegurar su instrucción primaria, sabido es que el gobierno federal pasa subsidios a las provincias pobres para atender ese gasto y existe, asimismo, una ley nacional que provee de escuelas fiscales a todo el territorio, sin distinción de ninguna especie. No es que haya disminuido el antiguo fervor autonómico de los Estados provinciales, es que han desaparecido actualmente las causas históricas que contemplaron los constituyentes para fijar reservas en el texto de la Constitución en favor de una provincia dada, como la de Buenos Aires, por ejemplo. El sentimiento de la unidad nacional es hoy tan fuerte, que no cabe la antigua división entre provincianos y porteños, ni se considera violada la Constitución cuando el gobierno nacional levanta escuelas primarias frente o al lado de las provinciales.

Con este amplio espíritu de armonía, con la elevación del preámbulo, es como deben interpretarse las disposiciones constitucionales relativas a las relaciones entre la Nación y las provincias, sin hacer hincapié en hechos mínimos que no menoscaban la esencia, ni la forma de nuestras instituciones federales.

Por lo demás, esta es la doctrina de la Constitución, según sus comentaristas e intérpretes más autorizados.

Montes de Oca, en sus "Lecciones de derecho constitucional", expresa: "La constitución se dictó con el objeto de constituir la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad. Las medidas que tiendan a esos grandes propósitos caen dentro de las prerrogativas de los poderes públicos de la Nación, con tanta mayor razón cuanto que las facultades implícitas están reconocidas por el inciso 18, art. 67."

Estrada, a su vez, escribe: "Podemos decir que las provincias invisten todas las facultades anexas a la idea de la soberanía social y del gobierno, con excepción de las siguientes, que expondré en la forma en que "El Federalista" las resume:

Primero: aquellas que hayan sido expresamente prohibidas a las provincias por la constitución federal.

Segundo: aquellas que hayan sido conferidas al gobierno federal como exclusivas.

Tercero: aquellas que, conferidas al gobierno federal, aunque no como exclusivas, sean, sin embargo, de tal naturaleza que entrañe verdadera repugnancia y contradicción su simultáneo ejercicio de parte de la Nación y de parte de las provincias."

El art. 107 de la Constitución enumera una serie de facultades esenciales de las provincias.

"Hay una serie de "facultades concurrentes", dice Montes de Oca, "que pueden ser ejercitadas simultáneamente" por el Estado general y por los Estados particulares.

Esas facultades son propias de todo gobierno autónomo, y sin pretender hacer un examen prolijo a su respecto, podemos decir que son principalmente: las relativas a la instrucción pública, a la inmigración y colonización, al mantenimiento de Bancos de Estado, a la industria, a la facultad de levantar rentas y a la vialidad.

Al tratar de las facultades concurrentes de la Nación y las provincias referentes a los caminos, agrega Montes de Oca: "Porque los gobiernos nacional y provincial propenden, como lo hemos repetido varias veces, al bienestar de los habitantes y la vialidad común lo facilita".

En resumen; nada en la Constitución nacional obsta a la resolución del problema de la vialidad por la acción sola del gobierno federal, o por la acción conjunta de la Nación y las provincias, sin exclusión de las comunas y las corporaciones particulares.

EL PAISAJE

CLASICOS Y ROMANTICOS

¿Que concepto tenían del paisaje los autores llamados clásicos? No nos referimos a los autores de la antigüedad greco-latina, que son los clásicos por antonomasia, sino a los artistas del "siglo de oro" de las literaturas nacionales.

En tesis general, puede afirmarse que dos versos del preceptista Boileau, el Hermosilla francés, condensan los principios del arte clásico:

"Aimez donc la raison, que toujours vos écrits
Empruntent d'elle seule et leur lustre et leur
|prix."

De conformidad a este precepto, Racine componía sus tragedias, Bossuet sus oraciones, Poussin sus cuadros y Juan Felipe Rameau sus producciones musicales.

El famoso pintor Nicolás Poussin consideraba las siguientes reglas como la base fundamental de su arte: "La materia debe ser noble. Debe ser capaz de recibir la más excelente forma. En todo debe reinar el juicio, tanto en la disposición, en el ornato, en la decoración, hasta en la belleza y en la gracia. El juicio es la rama de oro de Virgilio.

Este dictamen de Poussin concuerda, por otra parte, con las ideas estéticas de Leonardo da Vinci. El historiador Felibien, comenta la opinión de Poussin en estos términos: "Poussin, quiere que los personajes elegidos por el

artista sean nobles, es decir, que se relacionen con cosas grandes, y no sean simples representaciones de personas o de acciones ordinarias y bajas. Porque, si bien el arte del pintor procura imitar todo lo que es visible, como Poussin lo dice, es menester, sin embargo, hacer estribar la excelencia de este arte en la cuidadosa elección de las acciones heroicas."

Poussin, con arreglo a este criterio, pintó cuadros imponentes, en los cuales, según el mismo historiador Felibien, "las bellezas son puras y todas desnudas, si cabe expresarse así. Son naturales, sin pesadez. El pintor no agrega ninguna flor a sus obras excelentes; las despoja de todo ornato como una bella cara que se descubre y a quien embaraza el velo."

Más bien que la naturaleza, Poussin estudia y se esfuerza en mostrar el aspecto del arte antiguo; reproduce de éste sus bellas proporciones, la corrección impecable, la grave y armoniosa sencillez; lo imita hasta en el arreglo de los vestidos.

Un hermoso cuadro de Poussin, titulado "Paisaje en la Campiña Romana", lo revela de cuerpo entero. En un bello paisaje correcta y armoniosamente ordenado, un rincón de jardín elegante, a la orilla de un lago minúsculo, que evoca las églogas de Virgilio, — Melibee, Amarilis, Filis, Dafne, Galatea, — entre ruinas cuidadosamente arregladas de un templete agreste, pedazos de columna, está sentado un apés-



"La espigadora", de J. F. Millet



—L'Anglus—, de J. F. Müller

tol escribiendo sobre un pápíro que sostiene un ángel. El paisaje respira calma, una calma majestuosa y simbólica. Contemplándolo, acude a la mente el pensamiento de que el arte clásico es el reino de la razón. El romanticismo fué el triunfo de lo pintoresco.

Naturalmente, los admiradores de Poussin desdeñaban las obras expresivas y sinceras de los hermanos Le Nain. "Vi sus cuadros, dice Pimandro, pero confieso que no podía detenerme a considerar sujetos de acciones bajas y a menudo ridículos."

Rústicos en la belleza serena de la campiña; artesanos en el cálido ambiente de una fragua; he aquí lo que el buen Felibien consideraba como personajes bajos y ridículos. ¿Qué se hubiera dicho entonces de las obras maestras de Francisco Millet, cuyo "Retorno de los Campos" recuerda por contraste el "Paisaje en la Campiña Romana", de Poussin!

"Las obras, añade, en que el espíritu no es solicitado — la razón de Boileau, — se tornan bien pronto fastidiosas. Lo que no sucede cuando hay verosimilitud y las cosas son expresadas y tratadas con arte."

La opinión de Delacroix sería bien distinta. Hablando de Rembrandt escribe: "Rembrandt, pintando el retrato de su mendigo cubierto de harapos, obedece a las mismas leyes del gusto a las que obedecía Fidias esculpiendo su Zeus y su Palas Atenea."

Desde el punto de vista estético, Delacroix hace el elogio del camello y de la jirafa: "El camello parece grotesco a un habitante de París. Los orientales lo llaman el buque del desierto. Lanzado a través de los océanos de arena, el camello los atraviesa con su marcha regular y silenciosa, como la nave hunde las olas del mar. ¿Qué dirían nuestras mujeres amables de esas poesías orientales en las cuales, se compara los armoniosos movimientos de una novita con la marcha cadenciosa de una camella? La jirafa no ha obtenido mucho éxito en París; vedla en medio de los bosques cuyas altas ramas ramonea y en esas llanuras inmensas que recorre con una rapidez proporcionada a la longitud de sus patas?"

A propósito de las jirafas, un viajero inglés que recorrió el Africa, decía: "Las jirafas parecen admirablemente destinadas a ornar los

hermosos bosques que cubren las inmensas llanadas del interior. Algunos escritores han descubierto que estos animales son feos; yo los considero como los más bellos de la creación. Nada iguala la gracia y la dignidad de sus movimientos cuando ramonean las ramas más altas y dominan con sus cabezas el domo de las acacias."

Así, pues, desde el punto de vista de la belleza absoluta, un mendigo, un camello, una jirafa, podrían rivalizar con Zeus Olímpico o Pallas Atenea, con la Diana de Gabies o el Apolo de Belvedere, con la condición de colocarlos en el cuadro convenientemente. Esta fué la conquista del romanticismo.

Poussin, el pintor clásico, decía: "Todas las facultades del alma humana deben estar subordinadas al juicio."

Delacroix, el pintor romántico, dijo: "Todas las facultades del artista deben estar subordinadas a la imaginación", a la imaginación, la infatigable creadora de lo pintoresco en el arte.

De ambos preceptos contradictorios surgen las distintas visiones de clásicos y románticos: en el paisaje pintado por los primeros, predomina una armonía razonada, que no es siempre la armonía de la Naturaleza; en el panorama pintado por los segundos, domina la imaginación, violentando un poco la armonía de la naturaleza con sus colores y sus tonos brillantes. Para apreciar los caracteres de ambas escuelas, basta con oponer el "Paisaje en la campiña romana" de Poussin con un cuadro de Delacroix o el conocido "El Angelus", de J. F. Millet, popularizado por la litografía.

Y en la música, ¿no existen paisajes? Los hay bellísimos, especialmente en la sinfonía "Pastoral" de Beethoven, precursor del romanticismo.

El primer tiempo de dicha sinfonía, que se asemeja a un cuadro de Teniers, inspiró a Berlioz las siguientes palabras: "Veo a los pastores, cuando comienzan a perderse por los campos con paso perezoso, y sus caramillos, que se oyen a lo lejos y muy cerca. Encantadores sonidos os acarician deliciosamente, como la perfumada brisa matinal; bandadas o más bien enjambres de pájaros traviesos pasan casi rozando sobre vuestra cabeza, y, de vez en cuando, la atmósfera parece cargada de vapores; arcos nubarrones acaban de ocultar el sol, y después, disipándose de pronto, dejan caer a plomo, sobre los campos y los bosques, torrentes de claridad deslumbradora."

El segundo tiempo de la sinfonía, que se ti-

tula "Escena junto al arroyuelo", sugiere a Beethoven este comentario: "El arroyuelo murmurante: del seno de los cañaverales se escapan arpegios de flautas, brillantes como el cuello del mártir pescador o de la libélula; trinos rizados hacen temblar la corriente con remolinos de plata; el agua corre bajo el sol y la melodía corre con ella. Tendidos sobre el césped, mecidos por el espectáculo de un río que huye, ¿no habéis sentido alguna vez que descendáis hasta lo más hondo de vuestro espíritu? Entonces la visión recóndita se precisa cada vez más por su misma firmeza; entonces, como dice Goethe, se despierta el encantador coro de las armonías interiores. Ya no pensáis más en el arroyuelo, y su canción no es sino el acompañamiento de vuestros ensueños".

El tercer tiempo es una animada danza de campesinos, un cuadro animado y pintoresco.

El cuarto tiempo es la descripción de una tempestad. "Desconfío, dice Berlioz, de poder dar una idea de este prodigioso trozo; es necesario oírlo para comprender hasta qué grado de verdad y de sublimidad puede llegar la música pintoresca en manos de un hombre como Beethoven. Escuchad esas ráfagas de viento cargadas de lluvia; esos sordos gemidos de los bajos, el agudo silbido de los flautines que nos anuncian la tormenta próxima a estallar; el huracán se acerca, creciente; un inmenso rasgo cromático, que nace de las alturas de la instrumentación, remueve hasta las últimas profundidades de la orquesta, se apodera de los bajos, los arrastra consigo y se eleva estremeciéndose como un torbellino que derriba todo a su paso. Entonces los trombones estallan; el retumbo de los timbales redobla su violencia; ya no es lluvia y viento, sino un cataclismo espantoso, el diluvio universal, el fin del mundo... Realmente se siente vértigos, y muchas personas, al oír esta tormenta, no saben a punto fijo si lo que experimentan es placer o dolor. Pero la tempestad se aleja, la calma renace. Un canto en acción de gracias se eleva dulcemente, acompañado de los lejanos tableteos del trueno".

Los paisajes que pinta Beethoven en la "Pastoral", tienen, además de los colores de los cuadros de Poussin, Delacroix y Millet, el maravilloso instrumento evocador de los sonidos, de suerte que entran por los ojos y los oídos.

Schumann describió también paisajes deliciosos en su serie titulada "Escena del bosque".

EL CULTO DEL ARBOL

Nada más bello y poético que una hermosa ruta decorada a ambas veras de frondoso eucalipto o álamos. Como hemos dicho numerosas veces, y no nos cansaremos de repetirlo, los árboles no sólo dan sombra, en lo que reside su utilidad en las vías públicas, sino que también embellecen los senderos y realzan el

panorama, interrumpiendo la monotonía de la llanura, en la inmensidad pampeana.

El álamo es un árbol cuya difusión no ha alcanzado aún la importancia y la extensión que debiera tener. Insartamos a continuación un canto que, aunque consagrado a los álamos, puede aplicarse a los árboles en general, no ya

como elementos decorativos de un panorama, sino como fuentes de sentimientos poéticos elevados.

LOS ALAMOS DE PLATA

Los álamos de plata
Se inclinan sobre el agua.
Ellos todo lo saben, pero nunca hablarán.
El lirio de la fuente
No grita su tristeza.
¡Todo es más digno que la humanidad!
La ciencia del silencio frente al cielo estrellado.
La posee la flor y el insecto no más.
La ciencia de los cantos por los cantos, la tie-
[nen

Los bosques rumorosos
Y las aguas del mar.
El silencio profundo de la vida en la tierra.
Nos lo enseña la rosa
Abierta en el rosal.
¡Hay que dar el perfume
Que encierran nuestras almas!
Hay que ser todo cantos,
Todo luz y bondad.

¡Hay que abrirse del todo
Frente a la noche negra.
Para que nos llenemos de rocío inmortal!
¡Hay que acostar al cuerpo
Dentro del alma inquieta!
Hay que cegar los ojos con luz de más allá.
Tenemos que asomarnos
A la sombra del pecho.
Y arrancar las estrellas que nos puso Satán.
Hay que ser como el árbol
Que siempre está rezando,
Como el agua del cauce
Fija en la eternidad.
¡Hay que arañarse el alma con garras de tris-
[teza

Para que entren las llamas
Del horizonte astral!
Brotaría en la sombra del amor carcomido.
Una fuente de aurora Tranquila y maternal.
Desaparecerían ciudades en el viento
Y a Dios en una nube
Veríamos pasar.

Federico G. Lorca.

El turismo y el sentimiento de la naturaleza

El viajero que realiza excursiones a los lugares pintorescos de nuestro país, de América o de Europa, no es un viajero vulgar, en el sentido de que está dotado de un sentimiento que no es, por cierto, común, o sea el sentimiento de la naturaleza.

La historia de este sentimiento está vinculado con el nacimiento de una de las grandes escuelas artísticas: el romanticismo. El romanticismo es esencialmente el gusto y el sentimiento de la naturaleza. Juan Jacobo Rousseau y Chateaubriand son considerados como los precursores del romanticismo en el arte, es decir, de lo pintoresco en la literatura.

"El sentimiento de la naturaleza, escribe Barat en sus estudios sobre la revolución romántica, era una pasión literaria en los tiempos de Juan Jacobo, una admiración de artista con Chateaubriand; llega a ser, en Lamartine, una de las pasiones más serias y elevadas del alma humana: la naturaleza se transforma en una amiga cuya belleza hace amar y vivir y cuya calma penetra y consuela".

Antes del surgimiento de este sentimiento de la naturaleza, el gran pintor David y sus discípulos querían arrojar de los museos todos los paisajes. Más tarde, apareció Delacroix, el más pintoresco de los pintores, que fué comentado por Baudelaire, el más pintoresco de los poetas, en los siguientes términos: "La imaginación de Delacroix, ardiente como las capillas ardientes, brilla con todas las llamas y todas las púrpuras. Todo lo que hay de doloroso en la pasión, lo apasiona. Vierte alternativamente sobre sus telas inspiradas, la sangre, la luz y las tinieblas."

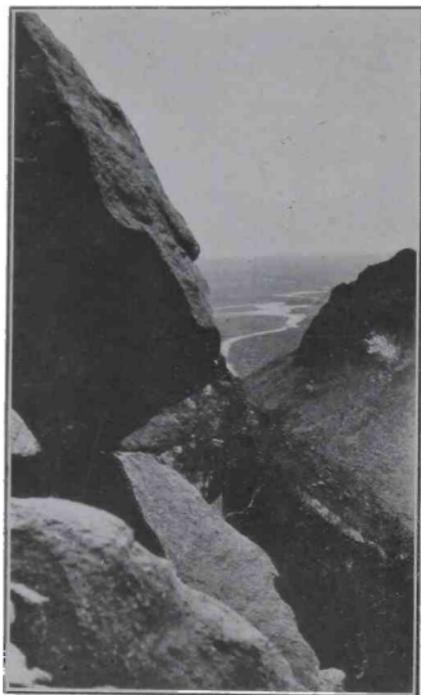
En la música, el sentimiento de la naturaleza puede decirse que arranca de la sinfonía

"Pastoral" de Beethoven. Sin embargo, Haendel era un músico pintoresco, tal vez el más pintoresco de los artistas de los siglos XVII y XVIII.



Arroyo seco de la Totorá, paraje distante 25 kilómetros de San Rafael

Camillo Saint Saens, hablando de él, escribe: "He llegado a esta conclusión: es por el lado pintoresco y descriptivo por lo que Haendel ha conquistado la popularidad de que disfruta.



Río Atuel, a la salida de la sierra

Aquella su manera magistral de escribir los coros, de tratar la fuga, otros la habían conocido antes de él. Lo que él trae, es el color, el elemento moderno."

En cambio Bach, su gran contemporáneo, permanece insensible a la naturaleza, a las sugerencias del mundo exterior. Bach hace música por la música, sin preocuparse de las palabras que debe acompañar o del significado que sus cantos podrían tener. Bach no ve en todas partes más que música, buena música desde luego, y hasta muy buena música, sin prestar atención a otra cosa. De ahí que su arte esté desprovisto de emoción y que, en el dominio de la imaginación, no conozca más que la creación musical, despojada de elemento pintoresco, creación clásica, indiscutiblemente la más alta, la mejor encadenada que puede concebirse. Ello no impidió que Sebastián Bach fuera un gran músico, tal vez el más grande de los músicos.

El sentimiento de la naturaleza, que no era, a decir verdad, desconocido de un Virgilio, de un Horacio, se expandió y fijó por obra de los románticos. Alfredo de Vigny, Lamartine, Víctor Hugo, Alfredo de Musset, fueron sus sacerdotes en Francia. Antes de ellos, los parques

y los jardines elegantes eran tomados por la naturaleza, en los versos de los abates de salón. El gran Alfredo de Vigny hizo sonar su "Cor". Luego, o simultáneamente, los primeros cuadros de Delacroix, las primeras cantatas de Berlioz, la representación de "Hernani" en el teatro Francés, Alfredo de Musset entona su famosa "Balada a la Luna"; Hugo, sus "Canciones de los bosques y las calles".

El sentimiento de la naturaleza, cada vez más refinado, más exquisito, más pulido, si cabe expresarse así, pasa de los versos líricos de los románticos a los suntuosos, objetivos y un poco fríos de los parnasianos. El grupo del Parnaso, con Leconte de Lisle a la cabeza, cincela paisajes antiguos, pinta cuadros bárbaros. La perfección verbal domina sobre el sentimiento del paisaje, la amplitud del cuadro sobre el colorido de la naturaleza. José María de Heredia entrega sus "Troteos" a Esteban Mallarmé y Pablo Verlaine; a los parnasianos, suceden los simbolistas. En estos últimos, el sentimiento de la naturaleza se sutiliza y quinta esencia.

Hemos visto rápidamente que el resorte o móvil del turismo, o sea el amor a la naturaleza pintoresca, es un sentimiento elevado que nació con el romanticismo cuyos precursores



Mendoza — Catarata del Nihú

fueron Goethe, Byron, Beethoven, Rousseau. Los turistas están, por lo tanto, en buena compañía, junto a las grandes figuras del romanticismo, entre Delacroix, Hugo y Chateaubriand.

LOS CAMINOS EN LA POESIA

En más de una oportunidad hemos publicado hermosas composiciones poéticas relativas a los caminos, los cuales, como es sabido, ocuparon y ocupan un papel importantísimo en el arte como elementos decorativos, complementarios o simplemente integrantes del paisaje.

Insertamos a renglón seguido una composición original titulada "El camino", de que es autor Federico G. Lorca, un joven poeta español que está destinado a ocupar un lugar de primera línea entre los escritores de la nueva generación.

Hela aquí:

EL CAMINO

No conseguirá nunca
Tu lanza
Herir al horizonte.
La montaña
Es un escudo
Que lo guarda.

No sueñes con la sangre de la luna
Y descansa.

Pero deja, camino,
Que mis plantas
Exploren la caricia
De la rociada.

¡Quiromántico enorme!
¡Conocerás las almas
Por el débil tatuaje
Que olvidan en tu espalda?

Si eres un Flammarion
De las pisadas,
¡Cómo debes amar
A los asnos que pasan
Acariaciando con ternura humilde
Tu carne desgarrada!
Ellos solos meditan donde puede
Llegar tu enorme lanza.
Ellos solos, que son
Los Bhudas de la Fauna,
Cuando viejos y heridos deletrean
Tu libro sin palabras.

¡Cuánta melancolía
Tienes entre las casas
Del poblado!
¡Qué clara
Es tu virtud! Aguantas
Cuatro carros dormidos,
Dos acacias,
Y un pozo del antaño
Que no tiene agua.

Dando vueltas al mundo,
No encontrarás posada.
No tendrás camposanto,
Ni mortaja,
Ni el aire del amor renovará
Tu substancia.

Pero sal de los campos
Y en la negra distancia
De lo eterno, si tallas
La sombra con tu lima
Blanca. ¡oh, camino!,
¡Pasarás por el puente
De Santa Clara!

Federico G. Lorca.

No menos original y sugestiva que la anterior, es la composición, que insertamos también, del gran poeta francés Juan Richepín, el cantor de los vagabundos, de los míseros trashumantes.

EL CAMINO PROFUNDO

A lo largo del hondo sendero en que no hay
[sombras,
Un gran campo de trigo maduro se adormece,
Y en lo alto del talud, de setos coronado,
Como en cabellos de oro pomposa cinta verde.

Del vallado al camino cuelga una cuesta herbosa
Que en cumbres desiguales levanta el triste
[topo,
Y en que los negros grillos, de charla porfiada,
Hacen chicharrear sus cánticos monótonos.

Pasa un insecto azul vibrando febrilmente,
Y el lagarto despierta y escapa, luminoso.
Y junto al charco mínimo que brilla en la ro-
[dada,
La rana croa y croa sus cantos estertóricos.

Se encuentra este sendero muy lejos de poblado.
Y como es harto incómodo, nadie se acerca a él;
Del alba hasta la noche las horas se deslizan
Sin que oiga un solo paso, ni un rostro pueda
[ver.

Es allí, con la frente que cubre un alba espina,
Al pálido murmullo del silencioso campo,
Bajo esa urna de paz, cuyo licor se extiende
Como un vino de sol sobre el celeste zafiro.

Es allí donde el pobre, cual bestia perseguida,
Va, entre el áspero olor de hierbas y de trigo,
A sumergir su cuerpo y a refrescar su alma,
En el reposo hirviente que embarga sus senti-
[dos.

Y cuando duerme el mísero y obscuro vaga-
[bundo
De botas sin tacones y harapos asquerosos,
Cual madre compasiva que su hálito retiene,
Natura calla y cédele mansísimo reposo.

Jean Richepín.

LOS CAMINOS EN SAN JUAN

Las provincias de Cuyo son ya famosas por sus riquezas naturales. Bastaría decir que San Juan es una de ellas para evitar toda consolidación acerca de sus fértiles tierras, sus abundantes minas y sus grandes bosques. Pero es que, además, en el grupo andino, junto con Mendoza, sobresale netamente y bien merece colocarse entre aquellas provincias que, con justicia, sirven de orgullo a los argentinos y nos reafirman en nuestros sentimientos de la nacionalidad. Las impresiones de cuantos visitan a San Juan y los juicios terminantes de los informes oficiales aparecidos en el Tercer Censo Nacional robustecen tal afirmación.

Sin embargo, para aquellos que conocemos las incalculables riquezas del terruño provinciano, el estado actual de San Juan resulta apenas aceptable ya que para llegar a un completo florecimiento de sus valiosas industrias ha menester la realización de una obra de gran gobierno, cual es — y surge en primer plano — la del mejoramiento de su sistema de vialidad.

Y no hablamos en vano. San Juan siente con rigor indecible la carencia de caminos buenos y más aún, la falta completa de carreteras en otros lugares, de valiosas fuentes natura-



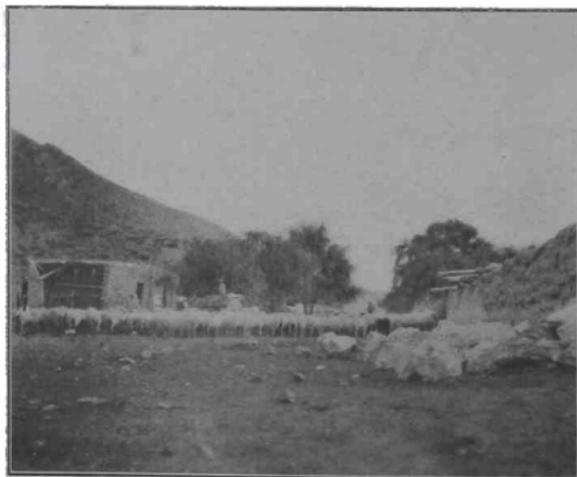
Vadeando el río San Juan o de Los Patos

Juan, se extiende una zona de famosa riqueza y que constituye la admiración de cuantos han tenido la oportunidad de visitarla. Nos referimos al valle de Calingasta, y para reflejar una impresión de un viajero que lo ha recorrido en automóvil, reproducimos estas palabras del señor Luis S. Bates:

Estamos en Calingasta, sin disputa el valle más hermoso de la provincia de San Juan, limitado al Oeste por el nacimiento nevado de los Andes. Existen allí, propiedades muy valiosas, alfalfares inmensos que producen la mejor semilla del país, frutales y alamedas exuberantes, manzanos silvestres y pequeños viñedos de insuperable calidad; y cosa curiosa, no obstante los fríos intensos en esta región, en Calingasta se produce el tabaco con que los Arayas fabrican los famosos cigarros "calingastinos", que son tan malos, por lo menos, como los "correntinos" y "paraguayos", tan conocidos en nuestra república.

Calingasta es la región minera, por excelencia, en donde la naturaleza parece que se hubiera empeñado en reunir sus riquezas más preciadas.

Existen allí minerales de oro, plata y cobre, que, no obstante las dificultades del transporte, se explotan actualmente, y en donde el señor Finnenore y el ingeniero Davidson, tienen en funciones sus valiosos establecimientos. Es allí también donde el ingeniero Sabbatie, ese verdadero pionero de la región andina, ha fundado su explotación de cobre a base de un procedimiento electrolítico. Abunda el plomo, el yeso, los exquisitos bituminosos (denunciadores de mayores riquezas), el alumbre cristalizado, la mica y el amianto en proporciones considerables, el wolfram y sabe Dios

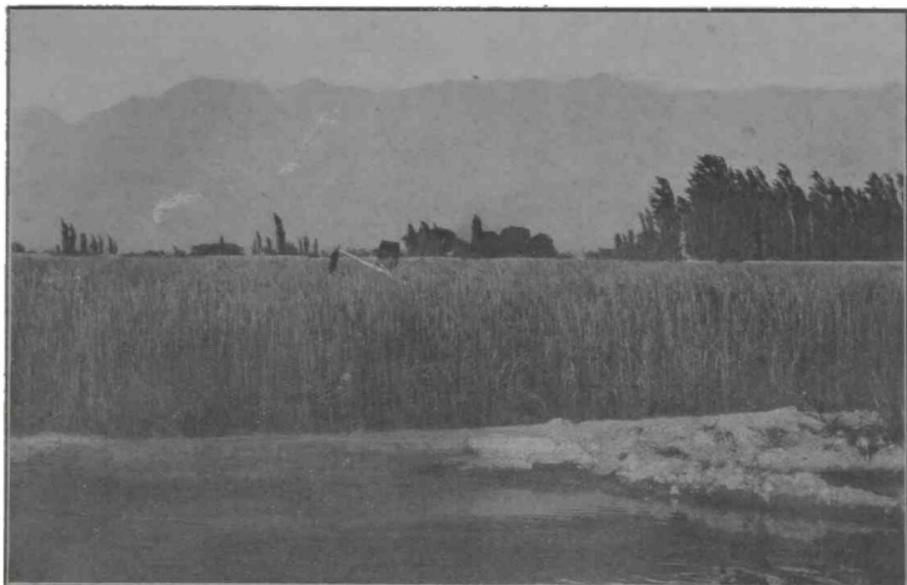


Estancia Hualillán

cuántas cosas más que habrán pasado inadvertidas a nuestros ojos inexpertos.

La población de estos pueblitos hace casi 4

— 4330 —



Un hermoso trigal que da idea de la fertilidad de San Juan

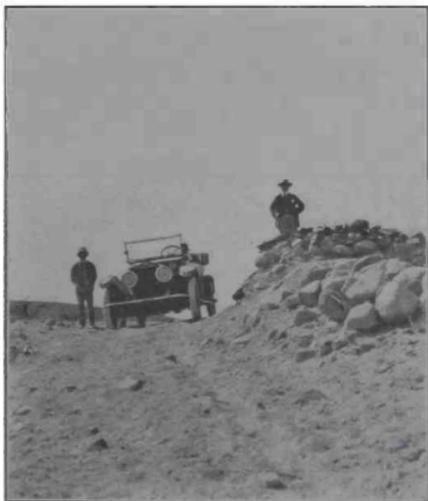
vida de aborigen, conservando sus costumbres, sus tradiciones y sus hábitos pintorescos. La generalidad trabaja durante el verano en las minas y no son escasos los que, a la par de pastores de sus propios ganados, se dedican a

la caza del guanaco y de la chinchilla, que hay en abundancia, y a la pesca que ofrecen sus ríos.

Gente hospitalaria y generosa, sana de cuerpo y de sentimientos, gozan de una felicidad que envidiamos los "puebleros", y que ellos no aprecian en lo que valen cuando envidian la vida de las ciudades.

Calingasta está llamada a un porvenir brillante y a ser un centro de población de inmensa importancia, el día que medios de transporte la vinculen a los centros de consumo de sus incalculables productos.

Y es doloroso reconocer que por falta de vías de comunicación de un ferrocarril o de un simple camino carretero que lleve la civilización más allá de la sierra del Tomital, que aparece ante los ojos como una muralla china, tantas riquezas quedan abandonadas, sin que la acción del hombre pueda hacerse sentir con la eficacia y la intensidad deseables. Nunca mejor que este caso cabe aplicar el concepto inglés de que el grado de cultura puede medirse por el sistema de vialidad. San Juan no progresa por sus deficientes vías de comunicación y el primer paso hacia un mayor progreso, hacia un desenvolvimiento formidable de sus industrias y a un despertar de sus riquezas, está en el acortamiento de las distancias con buenos caminos.



Un camino al Oeste de la ciudad de San Juan

CAMINOS NUEVOS

La provincia de Santa Fe, tiene ahora entre sus preocupaciones de gobierno, la muy loable de construir las grandes arterias, que encauzan el tráfico, hacia determinadas direcciones.

Ahora le ha tocado su turno al que podría-

mos llamar camino del Norte, uniendo a Santa Fe con la lejana población de Vera sobre el P. C. S. F. y con todas las que jalonean esa vía férrea, junto a la cual se ha trazado el camino

Se ha autorizado ya a la Dirección de Obras

Públicas y Geodesia para que saque a licitación la parte Crespo-Fives Lille, consistente en 25 kilómetros con un presupuesto de \$ 25.705.84 moneda nacional, aparte, por responder al mandato de la ley 1993, los cuatro tramos Five-Lille, Km. 194-Margarita, Margarita-Vera y Vera-El Toba con un presupuesto de \$ 23.627.42.915.67, 59.651.65 y 24.653.81 moneda nacional.

En resumen, hacen un total entre las dos citaciones de 111 kilómetros de camino, con

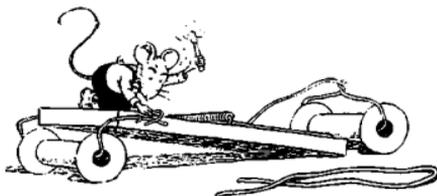
abovedamiento, terraplenes, destronques, obras de arte, etc., un presupuesto de \$ 176.553.97 m/n.

Los avisos saldrán en el "Boletín Oficial" y en el diario "Nueva Época" y se recibirán las propuestas en la Dirección de Obras Públicas el día 30 de Enero a las 11 horas.

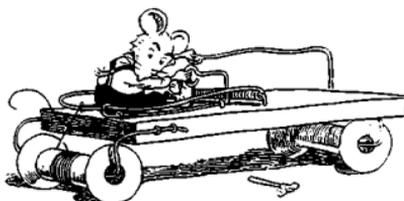
Los planos, cómputos métricos, presupuestos y demás documentos podrán consultarse en la secretaría de la Dirección de Obras Públicas y Geodesia en Santa Fe.

Tipo original para un chasis.

Ideado por Roe-Roe

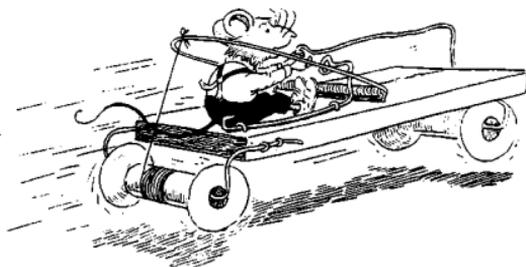


Un alambre bien ajusto.
Dos carretes al lado.
Y ya tenemos formado
Un automóvil completo.



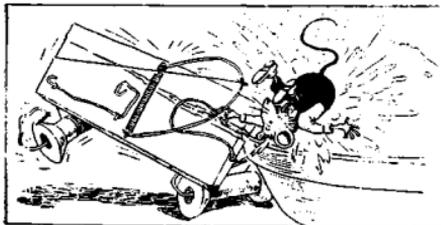
Se instala, se arranca el volante.
Da al pedal, el auto parte.
Y Roe-Roe, con arte,
Toma una "pose" elegante.

¡Dios mío, qué atrocidad!
¡El auto se ha desbocado.
Y voy a ser atropellado.
Por "mucha velocidad"!



La catástrofe espantosa se produce
Más que en eso.
Cruza el sur, cae en un queto
Y ese final lo seduce

Con lo cual, caro lector,
Obtenga su justo premio.
Que es luego que el ingeniero
Merzca gloria y honor.



Sabó la trampa... ¡Qué horror!
Pero, ya pasado el susto,
Firma Roe-Roe, a gusto,
Derechos de gran señor.



Lugo.—Paisaje del Miño

go, Rivadeo, Orense, Pontevedra, impresionan. Impresiona como impresionan las cosas admirables, las cosas notables. Impresiona toda Galicia...

El elogio de Galicia lo han hecho escritores de nombradía justa. No intentaremos nosotros —sin antecedentes para ello, ¿verdad, amigo Grandmontagne? — “describir las rías gallegas, sus rientes riberas, sus pintorescas aldeas y caseríos, sus poéticos campos de esmeralda, sus parrales, que llegan desde las laderas, en suave declive, hasta besar las aguas de las tranquilas ensenadas; sus ciudades populosas, llenas



Vigo. — Ribera del Berbes

BELLEZAS DE GALICIA

Evocar Galicia es hojear con la imaginación un álbum—o, mejor dicho, varios álbumes—de bellezas. ¡Las bellezas galicianas!... En verdad mucho habría por escribir acerca de este poético rincón de España. Sólo al recordar las inspiradas poesías de Rosalía, siéntese, quien lo haga, emocionado en sus fibras más íntimas. Hay tanta vida trasuntada en estas composiciones, hay en ellas un sabor lugareño, un frescor de fontana, un vaho a tomillo, a manzanilla, a campiña en una palabra, que toda Galicia — la de las verdes praderas — desfila a través de los versos, cinematográficamente. Si esto logra una poetisa, una poetisa del pueblo gallego, ¿cuánto no harán emocionar las bellezas mismas, las bellezas motivos de Rosalía de Castro, motivos de Curros Enríquez!... La contemplación de Lugo, Coruña, Ferrol, Vi-

de animación y alegría; el espíritu de sus habitantes, en que coinciden el lirismo y la recia dumbie de la voluntad”. Recientemente, en crónicas gallegas, ha dicho Grandmontagne a los lectores de “La Prensa”, el emporio de riquezas, morales y materiales, que es Galicia, “paraíso de España”. Sólo es dable, pues, reafirmar un concepto, un concepto noble, expresado acerca de Galicia. Y este concepto es el de confraternidad, de contraternidad galaico-argentina. Viven con nosotros gallegos entusiastas, tesoneros. Ellos contribuyen a nuestro progreso, a nuestra cultura. Ellos son dignos de recuerdo,



Santiago de Compostela



Alrededores de Caldas (Segad). — Salto de agua de la fábrica de luz

toda vez que han coadyuvado con nosotros en la formación de nuestra nacionalidad. Ellos nos han traído, en íntimo maridaje con su actividad, con su empeño, con su tesón, las notas melodiosas de los "alalás", de esas típicas canciones de la montaña, que dan vigor al labriego. Y estos "alalás", que en el folklore musical gallego es lo que la cuarteta o copla andaluza, nos han mostrado a los hijos de la tierra arquetipos hispanos, hechos para el trabajo y las distracciones del espíritu. Ellos, mientras en

nuestra campaña abren el surco, cantan, cantan como lo hacían allá, en su terruño:

"Teño dous cartos e medio
metidos n'un agulleiro;
casa connigo rapaza
que teño moito diñeiro".

¡Felices las gentes que cantan!...

Luis María Alvarez.

"El Ideal Americano" de Roosevelt

UNA OBRA INTERESANTE

Desde hoy comenzamos la publicación de una recopilación de artículos que, bajo el título general de "El Ideal Americano", dió a la publicidad el ex presidente de los Estados Unidos del Norte, Teodoro Roosevelt, jefe del partido republicano, primero, y del progresista, después.

En esta obra encara el autor todos los problemas de la democracia norteamericana con un criterio práctico, con las vistas de un hombre de acción y de experiencia, que no pierde nunca el sentido de la realidad. Bajo este aspecto, las ideas, advertencias y soluciones que Roosevelt propone a la meditación de todos cuantos se interesan por la vida pública activa, presentan un valor que no necesitamos encarecer,

ni ponderar.

"El ideal americano" contribuye a hacer conocer los aspectos más interesantes de la vida social y política de los Estados Unidos y la forma con que los analiza un ilustre hombre público que luchó sin descanso por el perfeccionamiento de las instituciones representativas en función en su país. Atraen hondamente la claridad de visión y la ecuanimidad de juicio de Roosevelt en el planteo y resolución de las complejas e innumerables cuestiones que solicitan la atención de un político moderno.

Nuestros lectores sacarán provecho, leyendo las instructivas páginas del gran norteamericano.

El Primer Congreso Nacional de Vialidad

SE PROSIGUEN LOS TRABAJOS DE ORGANIZACION

LA ADHESION DEL GOBIERNO NACIONAL

DECRETO DEL INTERVENTOR NACIONAL EN SALTA

Con marcada actividad se prosiguen los trabajos inherentes a la organización del Primer Congreso Nacional de Vialidad, a realizarse en Mayo próximo, bajo el auspicio del Touring Club Argentino.

Al mismo tiempo, la Comisión de Propaganda continúa las gestiones del caso para rodear del mayor brillo posible el desfile de rodados que en ocasión de la asamblea nacional se efectuará en esta capital.

A principios del mes anterior, el presidente de la Junta Ejecutiva del Congreso, doctor Isidoro Ruiz Moreno, junto con el director general de puentes y caminos de la Nación, ingeniero Pedro Bazán, visitaron al ministro de Obras Públicas doctor Pablo Torello para comunicarle la próxima reunión del parlamento nacional de la vialidad, requerir el concurso del gobierno nacional y hacerle entrega de una nota invitación dirigida al presidente de la República, doctor Hipólito Irigoyen.

El doctor Torello se informó detalladamente del estado del movimiento relativo a la organización del Primer Congreso Nacional de Vialidad y, después de felicitar a los organizadores del acto por esa iniciativa, que consideraba de trascendental importancia para el progreso del país, les manifestó que el Poder Ejecutivo Nacional seguía con marcada simpatía la acción iniciada en ese sentido, concretada por la reunión del Congreso y que no dejaría de prestar todo su concurso al mejor éxito del mismo.

Otra adhesión de importancia recibida en el mes anterior, es la del gobierno de la Intervención nacional en Salta, cuyo encargado, el doctor Martín Torino dictó, en acuerdo con sus ministros, teniente coronel Ernesto A. Day, encargado de la cartera de Gobierno y Jorge R. Avila de la de Hacienda, el siguiente decreto:

Salta, Enero 31 de 1922. Vista la comunicación dirigida a esta Intervención por el Touring Club Argentino, por la que se invita a esta provincia a adherirse al Primer Congreso Nacional de Vialidad, a realizarse en el mes de Mayo del corriente año en la Capital Federal y el

pedido de subvención de un mil pesos moneda nacional que se solicita como contribución del Poder Ejecutivo Provincial a los gastos que demandará la realización de dicho Congreso e impresión de la Memoria General del mismo, y

CONSIDERANDO:

Que al Congreso de referencia se han adherido ya las principales provincias e instituciones argentinas.

Que la Memoria a confeccionarse constituirá a no dudarlo, una valiosa obra de consulta para la administración nacional, como también para las administraciones provinciales y municipales, por todo esto, El Interventor Nacional, en acuerdo de ministros,

DECRETA:

Art. 1.º Anherirse al Congreso premencionado, que deberá efectuarse en el mes de Mayo del corriente año en la capital federal, bajo el patrocinio de la institución Touring Club Argentino.

Art. 2.º Nómbrase delegados al mismo al doctor don Alberto Alvarez Tamayo e ingeniero don Abel Cornejo, para que representen a la provincia en dicho acto.

Art. 3.º Acuérdase la subvención solicitada de un mil pesos moneda nacional que se girará cuando sea requerida y que deberá imputarse a Rentas Generales, con cargo de dar cuenta oportunamente a la H. Legislatura.

Art. 4.º Comuníquese, publíquese, dése al Registro Oficial y archívese.

Firmado: Torino, Interventor; Ernesto A. Day, ministro de Gobierno y Jorge R. Avila, ministro de Hacienda.

La gran cantidad de adhesiones de municipalidades e instituciones diversas que la Junta Ejecutiva del próximo Congreso está recibiendo en estos días, con motivo de aproximarse la fecha fijada para la reunión de la asamblea, no nos permiten consignar la lista completa de las mismas, cosas que haremos en los números siguientes de esta Revista.

Las carreras de automóviles en la Argentina

Las carreras de automóviles en la Argentina, y digo Argentina, porque en otros países productores de automóviles las carreras tienen otro fin, perseguido por los mismos fabricantes, para conocer prácticamente el resultado de sus máquinas, que luego son lanzadas al mercado mundial de venta. Pero nosotros, los que corremos por sport, sólo podemos demostrar una re-

sistencia física y aguante de esas máquinas corriendo donde sólo debían correr aeroplanos.

Hay que empezar por la vieja historia de hacer caminos. Luego si estas carreras son para diversión del público y de los mismos corredores, deben realizarse en circuitos cerrados donde se pueda ver el desarrollo de la misma y donde no se pueda robar camino evitando los

pasos malos y acortando las distancias. En estos circuitos cerrados se podrían arreglar los mismos caminos con menor gasto y establecer carreras anuales clásicas.

Quisiera saber, qué diablos puede disfrutar un corredor que sale a las cinco de la mañana de Morón, para llegar a Rosario seis horas después y al día siguiente volver a hacer el mismo trayecto, y tener que esperar en cada llegada más de una hora para saber el resultado de su prueba. Y el público aficionado, que sólo ve una máquina envuelta en polvo, no sabrá hasta el día siguiente quiénes ganaron; ya tarde, cuando el mismo entusiasmo ha decaído, como todas las impresiones después de 24 horas de recibidas.

Yo, hasta ahora, me he divertido en las carreras en que he tomado parte, porque he podido ver dónde quedaban los competidores fuertes, y apreciar, de acuerdo con mi tren, el lugar que ocupaba en la misma, y en esta forma saber si debía forzarlo o no. Hay que insistir en ese asunto, para fomentar el espíritu sportivo bien entendido.

Hace poco se hablaba de una carrera a Mar del Plata, ida y vuelta. ¿Por qué no llevarles directamente a Mar del Plata en forma de circuito, como se hacía muchos años atrás de Mar del Plata, Ballenera, Miramar, Mar del Plata, una diversión interesante cuando se piensa en las contadísimas diversiones que tienen los veraneantes? Eso sería llevar un poco más de vida, donde fuera de la rambla, el hotel, el golf y unos matadores de inocentes palomitas, no hay nada más, fuera de algunos privilegiados del Ocean Club, donde el aburrimiento es mayor.

Después de la carrera tan hablada a Chile, leo que se plantea ahora otra de Montevideo a Buenos Aires, y pienso entre mí: ¿por qué no la plantean con aeroplano? Me parece sería lo más acertado, habiendo llegado la volación a tal grado de seguridad.

¿O es que se pretende hacer volar a los automóviles? Esto me recuerda un salto que hice con mi coche, en una cuneta corriendo en Santa Fe, en que me decía un espectador, que al pasar yo por la Estación Oliveros, había medido 12 metros el salto que diera, con las cuatro ruedas en el aire, y me parece que dada esa distancia de doce metros estoy muy pichón para intentar el salto del Río de la Plata.

Es claro que cuando tengamos caminos decentes será muy lindo hacer grandes raids, uniendo los pueblos y ciudades vecinas, pero mientras tanto debemos pensar un poco más, sobre todo los dirigentes de los clubs automovilistas, que planean las carreras desde sus escritorios sobre un plano, sin consultar para nada la pobre opinión de los que tienen que arriesgarse el pescuezo. ¿Por que, si tienen vista una carrera, ni se preparan en forma haciendo arreglar debidamente los caminos a fin de dar mayor seguridad a los corredores? No me refiero a las carreras efectuadas y a efectuarse en la Provincia de Buenos Aires, pues

la Rosario, Santa Fe fué corrida en caminos perfectamente preparados de antemano, lo que se puede comprobar por el hecho de que, a pesar de la fuerte lluvia caída dos días antes, se pudo efectuar en excelentes condiciones. Va un aplauso más a los dirigentes del Club de Gimnasia y Esgrima de Rosario y al director de Puentes y Caminos de Santa Fe, a quienes he visto bajo un sol que derretía, dirigir el arreglo de los caminos.

En Estados Unidos se corren carreras solamente en pistas cerradas. En Europa son también circuitos cerrados, y colocan carradas de arena en los virajes peligrosos para que los coches se vean obligados a disminuir la velocidad. Naturalmente, yo no pretendo tanto cuidado, porque entonces sería como torear corrales de cartón. Pero digo esto para significar en algo cómo se hacen estas cosas en otras partes.

No son estos, reproches en en ninguna forma; es simplemente mi opinión personal.

F. A. Serra Lima.



El padre. — ¡Otra vez anda revoloteando en torno tuyo este imbecil!



El. — Al fin estamos solos...

Los motores Hispano-Suiza de aviación

Estos motores, que se han revelado entre los mejores propulsores de aparatos de aviación, ya sea por la regularidad de su funcionamiento, peso escaso, como el buen material empleado en su construcción, son fabricados en cuatro tipos de las potencias de 150, 180, 200 y 220 HP., que dan, respectivamente, 1.450, 1.540, 1.870 y 1.970 revoluciones por minuto.

Todos los motores son iguales en dimensiones, con 120 milímetros de diámetro y 130 de carrera. Son de explosión y de ocho cilindros dispuestos en dos series de cuatro y en V, formando los dos grupos un ángulo de 90°, según puede verse en la fig. 1.

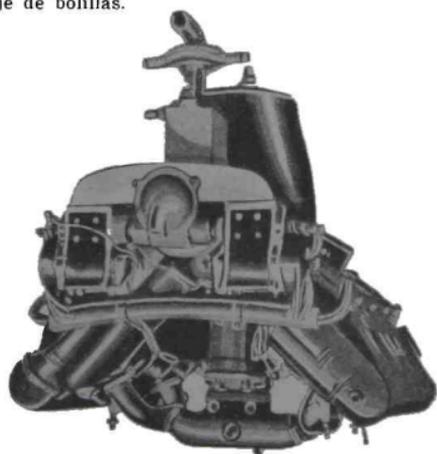
La hélice está directamente unida al cigüeñal en los motores de 150 y 180 HP., y multiplicada por medio de engranajes en los 200 y 220 caballos.

Los cilindros son de acero forjado fileteado exteriormente, y cada cuatro van enroscados en un block de aluminio fundido que tiene las tuberías de admisión y de escape y la camisa de agua.

Las bielas accionadas por los émbolos hacen girar el cigüeñal con una velocidad de régimen, según la potencia del motor. Son de cuerpo cilíndrico y perforadas interiormente y colocadas cada dos a manera de visagra en un muñón de cigüeñal, llevando ambas cojinetes de metal blanco.

El cigüeñal de cuatro codos es igual al de los motores comunes de cuatro cilindros, y en cada uno de los muñones excéntricos se coloca un juego de dos bielas.

Tiene cinco cojinetes de bancada, cuatro con metal antifricción y el quinto de bolillas; este último, colocado del lado opuesto al de la hélice; además, lleva un doble cojinete de empuje de bolillas.

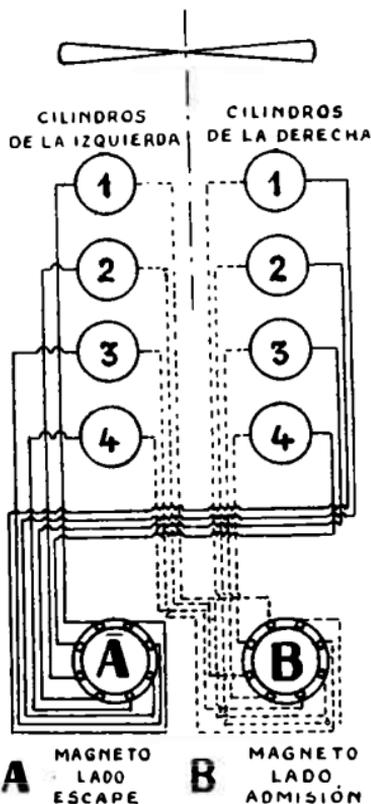


Las válvulas de admisión y escape en número de una por cada cilindro están ubicadas en la culata del cilindro y paralelas al eje del mismo. Son comandadas las de un grupo de cilindros por un eje de camas que corre sobre las

culatas y que acciona directamente a las válvulas sin balancín intermedio.

Cada una de las válvulas tiene dos resortes en espiral concéntricas, bastando uno para el cierre.

Entre el excéntrico y la válvula se interpone un sombrerete regulable. Toda la distribución



está convenientemente protegida por una cubierta de aluminio que se saca fácilmente.

El gobierno de los ejes de camas se hace por medio de transmisiones y engranajes de ángulo.

Al fin del cigüeñal, en la parte opuesta a la hélice, está colocada una corona enchavetada que comanda a tres engranajes de ángulo, dos para las transmisiones de la distribución y el inferior para el gobierno de la bomba de aceite y de agua, siendo ambas de eje vertical.

Lleva dos magnetos de eje horizontal con distribuidores para ocho cilindros y dos bujías para cada uno de ellos, pudiendo trabajar separadamente cada serie, aun cuando magnetos, o no saltase la chispa de una de las bujías de cada cilindro, reduciéndose así las probabilidades de mal funcionamiento del motor. Los magnetos descansan sobre unas mesetas y son movidos por unos piñones, que engranan con

otros montados sobre los ejes que transmiten el movimiento del cigüeñal a los árboles de levas, girando con la misma velocidad que el cigüeñal.

El carburador está situado entre las dos ramas de la V formada por los cilindros y alimenta separadamente a los dos de cada serie. Se emplean en estos motores carburadores Zenit y Claudel de un tipo especial con dispositivo para trabajar a grandes alturas.

La lubricación se hace por medio de una bomba a presión de paletas giratorias, que, colocada en el fondo del carter, aspira el aceite de él y después de llevarlo por conductos especiales a todas las piezas móviles del motor, vuelve al fondo del carter para ser aspirado nuevamente.

La refrigeración es producida por una bomba centrífuga de eje horizontal colocada en prolongación del árbol cigüeñal y movida por éste, la cual lleva el agua a uno o dos depósitos provistos de radiadores a las culatas de aluminio, volviéndose después a los depósitos, donde es aspirada nuevamente por la bomba

una vez enfriada. Sobre una de las envueltas de las cuales está colocada una pequeña bomba de aire, cuyo émbolo es accionado por una leva de la distribución, que permite hacer uso de un depósito de gasolina a presión.

El motor es susceptible de llevar montada una manivela para la puesta en marcha desde el sitio del piloto, y en este caso la bomba de agua se colocará a continuación de la de aceite. Dicha manivela permite vencer las compresiones sin gran esfuerzo por medio de un engranaje reductor y acciona también por un engranaje multiplicador, un pequeño magneto de puesta en marcha, que, produciendo una chispa muy intensa en las bujías, obliga al motor a arrancar.

Los modelos de una potencia de 180 y 220 HP. son los que poseen los biplanos Spad, adquiridos en Francia, uno por la Comisión Pro Aeroplano Travesía aérea de los Andes, y el otro donado gentilmente por el gobierno francés a nuestro ejército.

Ingeniero Edmundo Lucius.

Los motores a explosión y sus aplicaciones en las armas

Bien notoria es la parte que tomaron en la pasada guerra europea los motores a explosión.

Fueron los que convirtieron ciertos aparatos, imposibles sin ellos, en armas poderosísimas de un valor indiscutible para el combatiente que tenía la supremacía.

Sabido es que la aviación dependió de ellos y reconocida es la superioridad que tenía un adversario cuando la velocidad, maniobra y radio de acción de sus aparatos superaban al contrario.

Tales superioridades dependían pura y exclusivamente de la eficiencia y perfeccionamiento de los motores de los aparatos la mayoría de las veces.

La hidro-aéreo navegación marcó una etapa famosa en la defensa submarina, con los hidro-aviones fué posible descubrir los campos minados que los submarinos colocaban y los mismos submarinos tenían en ellos sus más temibles adversarios, disminuyendo de una manera muy notable la guerra submarina cuando los buques de todas clases fueron convoyados por hidro-aviones y dirigibles.

Sin enumerar los innumerables servicios que prestan ambas clases de aparatos como bombardeos, exploraciones, combates, etc., etc.

Luego surgieron las lanchas-automóviles, pequeñas embarcaciones, las cuales realizaron proezas asombrosas desde el hundimiento del poderoso acorazado a la cortina de humo que protegía al transporte.

Mas, fueron las lanchas motores las fieles amigas de sus submarinos e hidro-aviones y un arma eficiente para los adversarios.

Los automóviles, camiones, tractores, tanques y motocicletas, igualmente, prestaron una grandiosa cooperación y constituyeron un factor im-

portantísimo para todo combatiente.

Toda esa clase de vehículos formaron otra red de transporte auxiliar a los ferrocarriles y sustitúan al mismo ferrocarril cuando, por bombardeos aéreos u otras causas, las vías ferroviarias eran interrumpidas.

Si después blindadas, ofrecían tal protección que únicamente en esa forma es posible avanzar ante el enemigo en la actualidad.

En resumen, actualmente no solamente es necesario tener armas, sino es importantísimo colocar las armas bien protegidas cuando los factores de protección, movilidad y abundancia de municiones desempeñan los factores de mayor eficiencia; sin ellos las armas son inútiles.

A más de máquinas es necesario tener personal que responda a sus manejos y reparaciones; con un personal competente se evitan muchas averías y trastornos.

Los Estados Unidos de Norte América, en su entrada en la guerra, no encontraron dificultad la organización de lo anterior descrito, dado que su juventud estaba bastante preparada y familiarizada con los motores a explosión y máquinas automóviles en su vida civil.

En fin; en todo y por todo surge la necesidad del motor a explosión; la República Argentina, con su inmensa extensión, por sus largos ríos y mar, más que nunca le es necesaria una buena organización comercialmente y para su defensa.

El motor a explosión actualmente es, y será, el que como pesa poderosa tendrá a hacer inclinar la balanza de la victoria en favor del combatiente que técnica y mecánicamente, esté mejor organizado y dirigido.

Alejandro M. Fontana.

Puerto Militar, 20 de Diciembre de 1921.

EL TOURING CLUB ARGENTINO

SUS FINES

VENTAJAS QUE OFRECE A SUS SOCIOS

El "Touring Club Argentino", fundado en 1907, tiene por objeto:

- 1.º—El mejoramiento de la vialidad;
- 2.º—Fomento del turismo; y
- 3.º—La difusión de los modernos sistemas de transportes en la República Argentina.

Para el logro de estos propósitos, la Institución dirige su acción en el sentido de:

- a) Aprender a la construcción de caminos, a su conservación y a toda clase de estudios y trabajos que respondan a estos fines;
- b) Estimular y apoyar la acción privada encaminada a resolver el problema de los caminos, en armonía con la acción gubernativa.
- c) Fomentar el arbolado de los caminos públicos.
- d) Agitar permanentemente la opinión nacional en torno a la vialidad, en todas las formas de la propaganda escrita, para arribar a soluciones prácticas.
- e) Publicar guías, mapas y todos los trabajos relativos al turismo;
- f) Gestionar de las autoridades nacionales, provinciales y municipales la construcción y conservación de los caminos en general, así como todas aquellas leyes, ordenanzas o medidas, que faciliten y reglamenten la circulación de rodados;
- g) Recopilar y ordenar toda clase de informaciones convenientes para el trazado de itinerarios de viajes, excursiones, etc.;
- h) Colocar indicadores en los sitios peligrosos, pasos a nivel, etc., para evitar los riesgos del tránsito;
- i) Organizar un servicio de primeros auxilios para casos de accidentes, reservado a los socios del "T. C. A.";
- j) Hacer arreglos con los hoteleros, talleres de reparaciones, vendedores de piezas de repuesto y demás elementos de locomoción, donde se considere conveniente;
- k) Realizar convenios con los ferrocarriles y compañías de navegación, para conseguir disminución en las tarifas de transporte para toda clase de rodados pertenecientes a socios;
- l) Negociar bienes raíces y realizar todas aquellas adquisiciones que sean necesarias para la buena marcha de la asociación;
- m) Hacerse representar por delegados de diversas categorías en todas aquellas ciudades o pueblos donde lo juzgue necesario.

Las ventajas que ofrece a los socios, son las siguientes:

- 1.º—El "T. C. A." sostiene una oficina de informaciones sobre itinerarios de viajes, estado de los caminos y todo lo relacionado con el turismo y las vías de comunicación, a la cual pueden dirigirse los asociados en procura de los datos que deseen obtener.
- 2.º—Reducciones en los precios que se cobran en los hoteles, garages, depósitos de nafta, etc., afiliados a la Institución.
- 3.º—Abono gratuito a la Revista Mensual del "T. C. A.", órgano oficial de la entidad, que tiene a sus lectores al corriente de todo lo que se relaciona con los fines de la misma.
- 4.º—Envío gratuito de la "Guía General" de Caminos editada por el "T. C. A.".
- 5.º—Envío de la credencial de miembro del "Touring Club Argentino".

De modo, pues, que los socios recuperan muchas veces el valor de las cuotas pagadas, con los beneficios que gozan por las reducciones en los hoteles, garages, depósitos de nafta y demás establecimientos afiliados a la Institución; por el concurso de los Delegados, médicos, farmacéuticos, etc., en todas las localidades de la República y por el abono gratuito a la Revista Mensual y demás publicaciones del "T. C. A."

Cuota anual: \$ 10.—



Las Flores, F. C. S.

Señor Presidente del Touring Club Argentino:

De acuerdo a su atento pedido, doy a continuación los datos que he podido recoger, respecto al estado de los caminos.

Saliendo de ésa, ya sea por San Justo o por Témperley, hasta la estación Z. V. Dorna, es bueno, de ahí hasta Las Flores, por causas de las últimas lluvias, hay una serie de pantanos que entorpecen el tránsito, no obstante eso es factible la llegada a ésta; de aquí a Azul también existen pantanos que no dejan de causar molestias para el tránsito de automóviles; a Rauch, el estado de este camino es casi intransitable para automóviles; es cuanto puedo informar por el momento sobre su pedido.

Con tal motivo saluda al señor Presidente con la mayor consideración.

Arturo Alba,
Delegado local.

Balcarce, F. C. S., Enero 16 de 1922.

Señor Presidente del Touring Club Argentino:

Acuso recibo de su atenta fechada el 9 del corriente, a la que me es grato corresponder con los datos solicitados.

Camino Mar del Plata. — Este camino se encuentra en perfectas condiciones en cuanto a permitir el tránsito de toda clase de vehículos, especialmente la sección que corre dentro el partido de Gral. Pueyrredón, es decir, desde Mar del Plata hasta la Estancia "La Brava", de Bustamante, en la sección que corre por partido de Balcarce (37 kilómetros); está perfectamente seco, pero hay golpes en los terraplenes, lo que permitirá solamente una marcha moderada.

Camino Tandil. — Por cualquiera de los dos rumbos (por "Las dos Naciones" o por "El Rincón", está bueno, no habiendo ningún obstáculo digno de mención a pasar.

Camino a Ayacucho. — Este se encuentra en buenas condiciones hasta la entrada al campo de "La Aurora" (42 1/2 kilómetros de Balcarce hacia Ayacucho), la calle de la Aurora está intransitable para automóviles y dada la profundidad de los pantanos permanecerá en este estado mucho tiempo aún, viajando de Balcarce para Ayacucho es necesario pedir permiso al arrendatario del doctor Torello, señor Francis-

co Sánchez, que tiene la población a unas 3 cuadras a la izquierda de la calle, para ir a salir unos 2000 metros más adelante, donde se junta la calle vecinal de San Simón con el camino general; de aquí se continúa nuevamente por la calle hasta la Estancia "La María Luisa" sobre al Arroyo Chico, debiendo entrarse a esta estancia por una tranquera que está a la izquierda, a 59 kilómetros de Balcarce, y pasar por la misma estancia, donde es conveniente se pregunte para ir a salir a "La Sultaña", y de aquí a San Ignacio, F. C. S., distante 28 kilómetros de Ayacucho, y donde será menester preguntar nuevamente; pues el camino corre por campo abierto hasta unos 12 kilómetros, antes de llegar al pueblo; el camino es malo en mucha parte, áspero en todo su recorrido por partido de Ayacucho; si algún turista se decide recorrerlo, lo más práctico es procurarse un conocedor del camino, y si vienen de Ayacucho para ésta me permito indicarles al señor Alberto Barbieri, agente del Ford, como la persona más indicada para suministrar datos en aquella localidad; es un caballero todo buena voluntad, y muy conocedor de los caminos de toda esa zona. Aquí en Balcarce pueden dirigírmelos, que aun en ausencia mía serán deferentemente atendidos.

Con tal motivo me es grato saludar al señor Presidente con la consideración más distinguida.

Juan Patalagoyti,
Delegado en Balcarce.

Monte, Enero 11 de 1922.

Señor Secretario del T. C. A.: Respondo a su atenta nota fecha 9 del corriente, manifestándole que los caminos generales a Las Flores, Cañuelas, General Belgrano, Rancho y Lobos, se encuentran en condiciones más o menos transitables.

Con relación al camino general a Cañuelas, debe efectuarse el recorrido entre Abbott y La Nona y esta última en Cañuelas por el interior de campos, en razón de hallarse el camino general intransitable desde hace ya varios años y con los inconvenientes que traen aparejados las 20 tranqueras que existen en su extensión. Como supondrá el señor secretario, es difícil precisar en un croquis el recorrido del mencio-

nado camino. Para los en relaciones con este partido, acompaño una especie de croquista hásta cierto punto ilustrativo y que evitarán los extravíos que sufren los viajeros al salir de la última tranquera en Abbott.

Es frecuente el extravío a la salida de Cañuelas; en tal circunstancia se podría sugerir al señor delegado en ese punto la colocación de alguna chapa indicadora en la primera tranquera que se debe entrar. Opino que es la única dificultad, pues después se sigue la huella que lleva directamente a La Noria.

Frecuentemente se realiza sin entorpecimientos esta travesía; pero para los que conocen el recorrido.

El itinerario a seguirse es el del F. C. Sud. vale decir, Témperley, Monte Grande, Tristán Suárez, Paz, Casares, Cañuelas, (hoy camino general).

Saluda al señor secretario muy atentamente.

Ramón N. Márquez.
Delegado.

Villaguay, E. R., Diciembre 22 de 1921.

Al Touring Club Argentino:

Pláceme acusarles recibo de su atenta número 4493, fecha 9 de los corrientes, participándoles haber tomado especial nota de ella y les doy las gracias por su envío de un ejemplar de la guía "Lumen", que está en mi poder.

Compenetrado día a día de la eficaz acción del Touring Club Argentino, quiero esbozar en breves líneas el estado y la necesidad imperiosa que existe para el buen desarrollo económico de nuestro país, la pronta realización del problema tal vez más útil para elevar al mismo por el esfuerzo de esta generación, al rango que le corresponde. Los caminos; el transporte, con un costo mínimo: he ahí la clave de nuestra prosperidad.

Me voy a particularizar con Villaguay, por ser el centro donde actúo y que conozco perfectamente. El transporte ferroviario de nuestra producción es enormemente elevado, con el agravante de que el ferrocarril aplica tarifas diferenciales a los pueblos de esta provincia, como ser: Concordia, Uruguay, Gualeguaychú, dejando, en cambio, por acción refleja cristalizada de nuestro adelanto, porque beneficia a pueblos demasiado cercanos a éste con sus tarifas diferenciales — al extremo de que es preferible, para el transporte de ciertos productos, hacer uso de carros a 50 y a 80 kilómetros, que es más económico que el ferrocarril. — Yo siempre he pensado que la forma más eficaz para contrarrestar el grave trastorno que el ferrocarril nos impone, sería: la explotación de un camino carretero al Puerto de Colón — 100 kilómetros más o menos al Este de esta ciudad, — mediando la intervención en esta obra los poderes públicos, del Touring Club Argentino, y agregando la cooperación de los habitantes de los pueblos beneficiados.

Nuestros vecinos, los uruguayos, en estos últimos años, han realizado en este sentido un

esfuerzo coronado de los mejores éxitos. Y no veo por qué los de aquí no podamos hacer lo mismo, siendo que nuestro transporte es mucho más elevado en tonelaje que el de ellos. En nuestro suelo, la agricultura, año tras año, va tomando mayor incremento, y sería muy superior si contáramos con mejores caminos que los que actualmente poseemos.

En esta región, los caminos en general y las rutas de acceso a esta localidad, son muy malas, principalmente en tiempo de lluvia.

Ahora bien. Puesta esa Comisión en antecedentes de la mala situación en que nos hallamos, creo tendrá mi nota una buena acogida en su seno.

Sin más, me es grato saludarles con mi distinguida consideración.

B. Tomás Zaburlin.
Delegado en Villaguay, (E. Ríos)

Castilla, Diciembre 24 de 1921.

Señor Presidente del Touring Club Argentino.
Dr. Ezequiel P. Paz

Buenos Aires.

Distinguido señor Presidente:

Tengo el agrado de acusar recibo a su atenta última, como asimismo del ejemplar de la guía: "Lumen", obsequio que agradezco.

Complázcame en darle datos de los caminos de acceso a ésta.

Castilla a Carmen de Areco. — Es el que está en mejor estado. Habiendo sido totalmente abovedado el año pasado, durante la intendencia del Dr. Carlos M. Espil, delegado a la vez del Touring Club en ese punto. El vecindario contribuyó con parte del costo de los trabajos.

Castilla a Rawson. — Ha sido reparado este año, con fondos recolectados entre los vecinos de ambos parajes. Dicho camino era completamente intransitable durante las épocas de lluvias. Ha quedado en buenas condiciones.

Castilla a Tres Sargentos. — También ha sido reparado por el vecindario. Está en buen estado.

Castilla a Suiuacha. — Se encuentra en malas condiciones. Haría falta un arreglo. Cuando llueve se pone intransitable.

Castilla a Chivilcoy. — Está muy mal. Hay innumerables pantanos. Se necesitaría un pequeño puente en "Las Saladas", pues en ese punto sólo es posible pasar bien con vehículos livianos.

Castilla a Rivas. — También está muy mal. El ministerio de obras públicas de la provincia, ha hecho construir una alcantarilla, la que se ha terminado en estos días. Tiene proyectado la construcción de un puente en el arroyo "Los Leones", pero parece que por falta de fondos no se hará este verano. Sería conveniente que el Touring Club interpusiera su valiosa influencia a fin de conseguir que la construcción de ese puente no se demorara, aunque no se construyera en las proporciones en que está presupuestado, pues en invierno no se puede pasar por ese sitio. El año pasado he tenido que hacer, por mi cuenta, un pequeño arreglo, para

poder transitar en auto, pues sólo podía hacerse a caballo. También es preciso su aborramiento. Este camino es el que conduce de Mercedes a Chacabuco, por lo que tiene mucha importancia.

Saluda a usted muy atte.

Pedro Espil.

Delegado en Castilla (F. C. P.)

Señor Sevretario del Touring Club Argentino:

Distinguido señor:

Refiriéndome a su comunicación de fecha 8 del corriente, me es grato acusarle recibo de un ejemplar de la guía "Lumen", que tuvo a bien enviarme.

En cuanto a los detalles que solicita acerca del estado de los caminos de esta región, manifiéstole que la situación de éstos es deplorable.

Como camino de acceso a este pueblo, existe, en primer lugar, el llamado a Bajo Hondo, el cual, pasando la citada localidad, se une a los caminos reales que salen de Bahía Blanca a Cabildo y Sierra de la Ventana y a Coronel Dorrego.

El tramo de dicha vía, entre Punta Alta y Bajo Hondo, hállase en malas condiciones, y tan es así, que uno de los propósitos que informarán, la acción de esta Delegación, será el propender al arreglo de este camino.

Luego existe el camino a Bahía Blanca, que en general, es deficiente. Sin embargo, esta vía ha empezado a ser arreglada por la empresa del F. C. R. a P. Belgrano, la que cumple así un compromiso contraído con la Municipalidad de Bahía Blanca, en retribución de la sesión de una franja de tierra de la Avenida Colón de este pueblo, para que la citada empresa la ocupe para en la colocación de las vías del ramal que construye desde Punta Alta a Bahía Blanca.

En la seguridad de haber dejado contestada satisfactoriamente su nota, saludale con toda consideración, S. S. S.,

Estanislao L. Boffi

Delegado.

Presidente.

Delegación de Punta Alta (F. C. S.)

Señor Presidente del T. C. Argentino:

Distinguido señor Presidente: Contestando su pedido sobre el estado de los caminos de acceso a esta localidad, me hago un deber en hacerle saber que su estado en general es bueno, pues el actual intendente, así como su antecesor, han prestado especial preferencia en el arreglo y mantenimiento de los caminos.

El camino carretero a Pergamino es bueno hasta el Arroyo Dulce, límite entre los dos partidos; este Arroyo, en tiempo lluvioso, suele ser un paso malo, pues del lado de Pergamino no tiene barrancas y se extiende formando cañada en una extensión de 1 a 1 1/2 cuadras; cañada sumamente pesada en mal tiempo.

Tengo entendido que se trata entre el intendente de Rojas y el de Pergamino, de hacer un

punte. Este puente sería de suma necesidad para el intercambio entre los dos partidos.

Camino carretero a Junín, en muy buenas condiciones, un poco pesado y cenagoso, en mal tiempo, a la salida de Rojas, pues, por este lado el pueblo es costado por el Arroyo Rojas, arroyo que pocas veces está seco; buen puente sobre el mismo.

Camino a Chacabuco. — El mejor camino de la zona, pues a la salida de Rojas hasta encontrar el arroyo, una legua más o menos, está macadanizado por el F. C. C. A., imputado a la Ley Mitre sobre al arroyo un regio puente, del puente en adelante, terraplenado por la misma ley.

Camino al Salto. — Desde la salida hasta Estación Hunter corre a poca distancia del arroyo, cruzando algunos cañadones malos que, a pesar de los terraplenes hechos y cuidados por la municipalidad, en tiempo lluvioso se hacen pesados.

Camino a Colón. — Este camino corre en casi toda su extensión a poca distancia del Arroyo y está cruzado por arroyuelos afluentes; ha sido arreglado por la ley Mitre en varias ocasiones y ahora es cuidado y mantenido transitable por la municipalidad. En el cruce del campo de la señora de Alvear hay una cañada que se me informa es en general muy mala. Para ir a Colón se puede desviar y tomar el carretero Colón-Pergamino, pasando por la Estación Carabelas, pero en las inmediaciones de esta estación, en tiempo de lluvia, los caminos se suelen poner intransitables por estar situada en terrenos algo bajos.

Camino a La Beba y La Ascensión. — Estos caminos corren en su casi totalidad dentro de las propiedades de la señora de Alvear y el señor Félix Alzaga Unzué, y son mantenidos en perfectas condiciones por la señora de Alvear y el señor Alzaga Unzué; antes de entrar a esas propiedades suele ser bastante malo, pues hay que pasar el Arroyo Rojas por uno de sus peores partes; el arroyo es cruzado por un puente conocido con el nombre de puente Hardoy, pero a los dos lados del puente, se suele poner, en una distancia de varias cuadras, poco menos que intransitable, dada la calidad de tierra arenosa-salitrosa que compone estos terrenos.

Camino a Sol de Mayo. — Este camino parte divergiendo el camino de La Beba, después de pasar el puente Hardoy y de ahí en adelante es siempre bueno.

Esperando que estos informes estén de acuerdo con los pedidos del señor Presidente, y comunicándole que trataré de ampliarlos si así lo desea, me complazco en saludarlo con mi consideración más distinguida.

Francisco M. Iribarne.

Delegado en Rojas (F. C. C. A.)

Señor Presidente del Touring Club Argentino:

Muy señor mío: Me es grato acusar recibo de su atenta 9 del corriente, de la que he desglosado la guía "Lumen", cuya atención agradezco.

Respecto a los caminos de este partido, puedo anticiparle que, en general, se encuentran en bastante buenas condiciones.

Con tal motivo saluda a Vd. atte.

Julio Rojas Boerr.

Delegado en Zárate (F. C. C. A.)

Touring Club Argentino:

Contestando su atenta del 28 del pasado debo manifestarle que no he contestado antes, por encontrarme ausente, y que los caminos que unen a Luján con Carlos Keen y Rodríguez se encuentran en buen estado, debido a la época, y se puede pasar con autos, etc., sin contratiempos, porque no hay pantanos.

Sin más, saluda atte.

Florentino L. Barca.

Delegado en Luján (F. C. O.)

Sr. Presidente del Touring Club Argentino:
Buenos Aires.

Muy señor mío: En mi poder su muy atenta de ayer, la que paso a contestar. Todos los caminos que unen este pueblo con los demás vecinos se encuentran en perfecto estado, y principalmente el que une Giles y San Antonio, el que muy rara vez se ha puesto en mal estado.

Saluda al señor Presidente con mi consideración más distinguida S. S. S.

Fernando Speroni,

Delegado en S. A. de Areco (F. F. C. A.)

Sr. Presidente del Touring Club Argentino
Buenos Aires.

Muy señor mío: Accediendo gustoso a su pedido, adjunto un pequeño croquis del camino Vidal-Vivoratá, que forma parte del de Maipú a ese último lugar.

Al Este de la vía férrea, paralelamente a ésta, corre el camino general de Vidal a Vivoratá, teniendo tres excelentes puentes sobre los arroyos Grande, Las Negras y Dulce. A pesar de estas obras, gran parte del año este camino es impracticable, debido a la desidia de las autoridades municipales y provinciales, pues no son indispensables grandes obras para hacerlo viable provisionalmente, sino cegar algunos pantanos existentes. El trayecto a recorrer entre ambos puntos es así de 24 kilómetros. Para las épocas algo lluviosas debe de llegarse a Vidal por el lado Este de la vía y casi al enfrentarse con el tanque de agua de la empresa ferroviaria, es decir, después de haber pasado setenta u ochenta metros los galpones de carga del ferrocarril, tomar una pequeña calle que sale hacia el Este y que termina en una tranquera situada a unos trescientos metros del lugar de su nacimiento. Después de allí, se sigue un camino vecinal, perfectamente marcado y trillado, hasta la estancia del señor Manuel Ezeiza, llamada La Cautiva; siguiendo huellas marcadas hacia el Este, llegar hasta el lugar conocido por El Cautivito, donde existe un puente de madera sobre el arroyo Grande, suficientemente sólido para pasar con automóviles o peones algo mayores; de ahí debe orientarse el via-

jero, siempre siguiendo huellas visibles, hacia un monte que, visto de la distancia, se nota constituido por largas calles de eucaliptus, donde se encuentra la estancia Loma Rica, del señor Nicanor Ezeiza. Después de pasar ese lugar y dos tranqueras, siempre por camino hecho, deberá el viajero en auto, costear casi, a la derecha, un alambrado existente, que le llevará, después de recorrer tres o cuatrocientos metros, al arroyo Dulce, donde existen varias picadas viables para automóviles, a menos en caso de crecientes mayores que lo impidan. Pasado este obstáculo, debe el viajero costear el arroyo hasta encontrar nuevamente huellas de camino trillado que lo conducirán hacia la estancia Los Naranjos, en cuya proximidad nace una calle que debe tomarse para dirigirse a Vivoratá, sin separarse de ella, en adelante. El arroyo Dulce tiene en ese lugar un puente. No recomiendo hacer este viaje a personas que no conozcan el camino en épocas medianamente lluviosas, pues fácilmente se quedarían en pantanos; sin embargo, para los que conocemos el camino, creemos factible realizarlo aún con lluvias bastante fuertes.

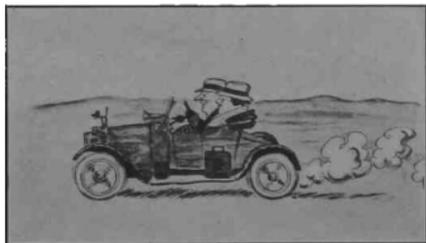
En breve trataré de remitirle una explicación análoga sobre el camino Vidal-Pirán, pues también éste, en épocas de lluvia, es imposible y es necesario desviarse internándose hacia el Este.

Saluda a usted muy atte. S. S. S.

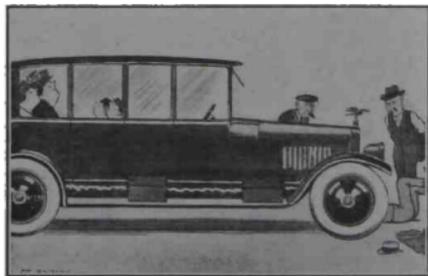
Silvestre Capalbo.

Delegado en C. Vidal (F. C. S.)

MODOS DE VER...



En realidad, nuestro coche no vale mucho por su aspecto, pero, en cambio, la máquina es una maravilla.



Fuizca es reconocer que la máquina de nuestro coche suele hacernos alguna mala jugada, pero, en cambio, la carrocería es de todo punto irreprochable.

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



ACEITES Y GRASAS MINERALES

LOS QUE EN LA PRÁCTICA
RESULTARON SER

LOS MEJORES

CYMBELINE OIL WORKS Co.

PERÚ 863 - BUENOS AIRES
Unión Telefónica 3787, Buen Orden

**CARBURADORES
ZENITH**

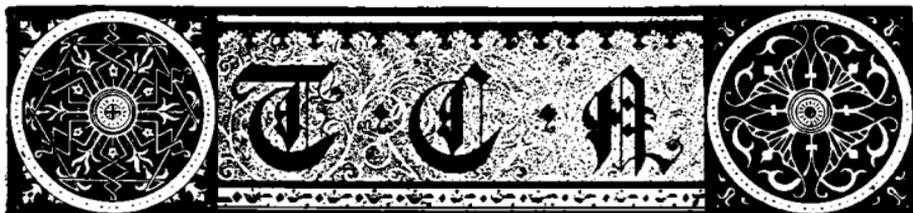
33 o/o de economía

Surtido importante para Autos

**FORD
DODGE
STUDEBAKER**

CONSULTENOS; DANDONOS LOS PORMENORES DE SU AUTO, Y LE INDICAREMOS A VUELTA DE CORREO EL NÚMERO DE CARBURADOR QUE NECESITA Y EL PRECIO CORRESPONDIENTE.

**DARTIGUELONGUE
& TOULOUSE
ESMERALDA 142**



ADMINISTRACION

OFICINAS

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

COMISION DIRECTIVA

Presidente: señor Ezequiel P. Paz; vicepresidente: 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. Salomone, señor Jose M. Malaver, señor Matías R. Sturiza, señor Alberto Rozés, señor Pedro Valles, señor Antonio Malaver, señor Luis E. Zuberhühler, Félix Günther, Américo E. Aliverti, doctor Carlos F. Lamarea; suplentes: Gustavo M. Landuyat, 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 Mendigut; suplentes: ing. Alfredo Bonino (hijo) y Antonio J. Farina.

SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

Presidente: ing. Gabriel A. Salomone; vocales: señores Félix Günther, Américo E. Aliverti, ing. Ernesto Newbery, Pedro Valles; 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 Valles.

ASESORES

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

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIABILIDAD

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 Castellani; secretario, Ing. Saturnino Zumborain (hijo); vocales: señor Matías R. Sturiza, Ing. Gabriel A. Salomone, señor Pedro Valles, señor Alberto Rozés, señor Miguel Mihanovich, señor Rómulo Yegros.

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

Comisión Técnica. — Presidente, ingeniero Juan Molina Civit; vicepresidente, ingeniero Horacio J. Treglia; secretario, ingeniero Esteban Tello; vocales: ingeniero Felipe Meyer Arana, ingeniero Ferencio A. Soldano, ingeniero Alfredo Rosino, ingeniero Arturo Monge, ingeniero Jorge Hainard, coronel ingeniero Salvador Velasco, ingeniero Rodolfo Santángelo, ingeniero Humberto Canale.

Comisión Financiera. — Presidente, doctor Alfredo Echagüe; vicepresidente, señor Carlos. Alfredo Torquist; secretario, señor Francisco C. Binca; vocales: doctor Emilio Cardarelli, ingeniero Manuel Peña, doctor Hermilio J. Quirós, ingeniero Octavio S. Pica.

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 Azote, Lavalle 1513

Dentista—Señor Juan U. Carrea, Cerrito 268.

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

Optica. — Charpentier y Cia., calle Cerrito 457; hacen 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 Ponzo y Cia., de los siguientes descuentos:

- 5 % Farmacia
- 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.º 514. Concede un descuento del 10 olo a los socios del T. C. A.

BAHIA BLANCA (F. C. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Arizono y Pucci, 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. C. Sud)

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

BANFIELD (F. C. Sud)

Médicos—Doctor Daniel Moreno y Jorge Howard.

Farmacia—"La Central", de Sáenz y Alésio; 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. C. 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.

OHIVILCOOY

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

CORONEL PRINGLES (F. O. Sud)

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

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

Accesorios de automóviles. — Miganne y Cortezzi, hace un descuento del 6 o/o sobre neumáticos ; 10 o/o sobre aceites, grasas y accesorios de auto móviles.

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)

Hotelería—Hotel de Emilio Humet, calle 50 No. 542, oficina 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. 586 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. Pilliti, 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. Garona.

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

Garage y Cochería—De Demetrio Leguizamón, calle Portela 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)

Automóviles y accesorios—de Juan Cambón, Avenida Pedro 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. O. Sud)

Hotel—"Hotel del Progreso" de Armand B. Listre, 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 Islas de José Luciano y Cia., Canal 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 Bizetti, 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 Baulias, calle Belgrano esquina Moreno, 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 Nazarrero 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. Betanzo; 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 Ronaldo, 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 E. 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 Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 o/o.

HERSILLA

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 Tavella, 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.

Taller Mecánico de Norberto Sonda, ubicado en la calle Italia 836, concede un descuento del 15 % a los socios del Touring Club Argentino, que presenten su tarjeta de identidad.

RUFINO (F. C. P.)

Martillero público. — Señor Alfredo Ocampo, 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.

SACANTA (F. C. C. A.)

Hotel y Garage de José Borroto y Cia., conceden un descuento del 10 % a los socios, sobre los gastos de hotel solamente.

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 CARAS

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

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

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

Farmacia de H. H. Sivori, 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 Andruet, hace un descuento a los asociados al T. O. A. de 15 o/o.

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

COSQUIN

Hotel—"Cosquin Hotel", de Antonio Barrone, hace un descuento del 15 olo a los socios.

DEVOTO (F. C. C. C.)

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

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

HERNANDO (F. C. C. A.)

Hotel de Florencia Dellapiana, Boulevard San Martín; concede una rebaja del 10 % sobre los precios establecidos para el público.

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, conceden 10 % de descuento a los socios.

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

LAS VARILLAS

Garage de Julio Tristany, especialidad en composturas 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 Pélica, 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., hace un descuento 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 Lucasati.

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 Franciso Cardú. Calle Laprida número 250; hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

TERRITORIOS NACIONALES

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 348, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 10 olo.

POSADAS

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

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 Mozatti, calle General Vedia y 25 de Mayo, concede a los socios del T. C. A. un 10 olo de descuento.

CRUBUT

COMODOBO BIVADAVIA

Hotel Colón, de Arturo Bruzio, 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 Osmarones, 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. C. 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 repuestos para automóviles de Carranco 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. los 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.

Hotel "Nuevo Paris", de Pérez y González, concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

GENERAL PICO

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

Garage de Antonio Stabile, 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 Cosmos" de Aragoni Hnos., Ocoña esq. Estrella, concede el 10 olo a los socios.

VILLA ENCARNACION

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 Braemer, cuenta con comodidades para los turistas que visiten aquella región; hace un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS

BUENOS AIRES

Adolfo Alsina.	" Nicanor Icaza
Azul	" Luis J. Vázquez
Bahía Blanca	" José F. Quincoces
Balcarce	" Juan Patallagoyti
Banfield	" Antonio D. Estévez
Baradero.	" Pedro Rithner
Barrión de Mitra.	Dr. Francisco Gardey
Belvis.	" Miguel J. Marimón
Bragado.	" Rodolfo N. Ibarra
Cabildo.	" Agustín Roux
Carlos Pellegrini.	" Francisco D. Pons
Carmen de Areco.	Dr. Carlos M. Espil
Carmen de Patagones	Sr. Benito Pita
Coronel Pringles	" Migonne y Cortaleszi
Coronel Brandsen.	Dr. Santo L. Gutiérrez
Coronel Durrage	Sr. Antonio B. Costa
Coronel Vidal, F. C. S.	" Silvestre Capalbó.
Charlone	" José M. Blanco e
Catamarca	" Justiano Osares
Castelli.	" José Ventura Arrue
Castilla.	" Pedro Espil
Coronel Suárez	" Enrique Betanaz
Chasabuco.	" Terencio Benetti
Chivilcoy.	Dr. Luis Grinella.
Dolores.	Dr. Luis Barbosa
E. Lavalle (F. C. M.)	" Teodoro M. Peñaranda
El Paraíso	Sr. J. Santiago Silva
Est. Valdés.	Leopoldo M. Seco
Est. Vivorati	" S. O. Galán Dehesa
General Amélie.	Sr. Ricardo Becaraza
General Rodríguez.	" A. Vengochoa-Cheves
General Paz (Ranchos)	Dr. Obdulio E. Oestre
General Villegas	Sr. Ulpiano García
Huancabundo.	Sr. David H. Maitland
Hendonson	Dr. Lor. V. Aguerregaray
Juárez.	" Joaquín L. Sarraola
Junín	" Ricardo Solari
José O. Paz	" José A. Altube
La Plata.	Dr. Lucio Scalzo
Luján.	" Florentino L. Barco
Lancón.	" Amadeo Pérez
Las Flores.	" Arturo Alba
Las Heras.	" Antonio R. Chioconzi
La Rioja (F. C. S.)	" Antonio Segadana
Lomas.	" Pedro T. Acovado
Maipú.	" Ricardo Otamendi
Mar del Plata	" Luis Stantien
Mercedes	" Paris Giannini
Miramar	Dr. Saturnino M. Zayas
Monte.	Dr. Ramón N. Márquez
Morlo.	" Francisco P. Prach
Marcos Paz.	" Juan B. Barriola
Necocheas.	" Pablo Bonaio
9 de Julio.	" Juan Calandré
Olavarría.	" Ramón A. Rendón
O'Brien.	" Roberto Denney
Pehuán.	" Vicente J. Gallo
Pergamino	" Francisco Della Valle
Puán.	" Anastasio V. Laro
Punta Alta	" Rómulo Patrón Biau
Pila.	" Daniel A. Salinas
Quiroga (F. C. O.)	" Enrique R. Meiller
Rawson	" Andrés P. Sanguinai
Rivers	" Ernesto R. Bóttola
Rojas.	" Francisco M. Iribarne
Saavedra.	" Cipriano P. Vital
San Miguel.	" Pedro E. Scala
San Enrique	" Acencio Elorza
San Nicolás.	" Guillermo Frier
San Antonio de Areco.	" Fernando Speroni
San Vicente	" José M. Carranza
Tibaldi.	Sr. Carlos Polti
Tandil	" Juan Francisco Mujica
Tigre.	" Andrés S. Marabotta
Tres Arroyos (F. C. S.)	" Antonio Cattáneo
25 de Mayo	" Lorenzo Arriau
Zárate	Dr. Julio Rojas Boer

CORDOBA

Oórdoba.	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 Dandur
Laboulaye.	" Eduardo Methol
Leones	" Atruro A. Benvenuto
Monte Maíz	Dr. C. Rabbolini Pitarre
Moreros	" Oscar Lavisse
Morrison	" José M. Venzuela
Río Cuarto.	" Damiana G. Elbach
San Francisco (F. C. A.)	" F. Hurtado Cabot
Villa Dolores (F. C. P.)	" Benito Iglesias th.)
Villa María	Sr. Jorge Coca

CATAMARCA

Catamarca, calle Salta 958	L. Bustamante
Chumbicha	Sr. Pedro Buenador

CORRIENTES

Itussingé	" Ricardo Portela
Santa Lucía	Santiago M. Sologá

ENTRE RIOS

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

MENDOZA

Mendoza.	Sr. Jorge Céspedes
----------	--------------------

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
Araquite.	" Enrique Destefani
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
Fisherston (F. C. C. A.)	" Luis A. Pradolongo
Fortín Tostado	" José Vignolo
Grütly (F. C. S. F.)	" Felipe R. Madoery
Herailia	" Marcelino Urmeneta
La Rubia (F. C. C. A.)	" Blas P. Pendireni
La Salada (F. C. C. C.)	" Jorge S. Vesco
Los Sembrados	" Juan Cappelli
Pilar (F. C. S. F.)	" Alberto Botta
Rafaela.	Dr. Samuel Borda
Reconquista.	" Clodomiro D. Amado
Roldán (F. C. C. A.)	Hugo J. Ceretti
Rosario	" Alfredo J. Rouillón
Rosario	Alberto Tamburini
Rosario, Córdoba 951	" Luis A. Pradolongo
Rosario, 25 Diciembre 881	" Paulino Sánchez
Rufino	" Jorge J. Echeandia
San Guillermo (FCCA)	" Fernando L. Mazzi
San Javier.	" Silvio Greca
San Jerónimo Sud	" Hugo V. Mellesi
San Justo	" Eduardo Acuña
Sta. Clara de Saguier	" Carlos G. Pereyra
San Urbano	" Francisco Corte
Suardi	" Guillermo Gross
Sunchales.	" José Lombella
Venado Tuerto	" Pedro José Coasa
Villa	Dr. Arturo Romero Acuña
Villa Constitución	Dr. Juan E. Milich

TUCUMAN

Tucumán, Rivadavia 555.	Dr. José Bulacio.
-------------------------	-------------------

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

OHACO

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

OHUBUT

Ocho Raso.	Sr. Augusto Meyers
Osmarones.	" Augusto Meyers
Esquel.	Dr. Juan M. Celisio
Comodoro Rivadavia.	" Walter Moehring
Colonia Sarmiento	" Gregorio Revilla
Península Valdés	Baldomero Fernández
Trelaw.	" Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles	Sr. Joaquín Losada
Barracón	" Diego P. Krieger
Cerro-Oreá	Sr. Joaquín Blanch
Concepción de la Sierra.	Sr. Julio Mosera
Corpus	" Enrique L'Escar
Itacaramizé	" Antonio Carniero
Picada San Javier (k. 19)	" Fernando Alegre
Pic. de S. Javier (h. 33)	Sr. José Sartori
Poásada.	" Robert de Blossat
San Ignacio	" María Eberbé
San Javier	Sr. Salvador Lentini
San José	" Luis Vera
San Pedro	" José María Dornelles
Santa Ana	" José Márquez

NEUQUEN

San Carlos de Bariloche. Dr. José Venstroughen
 San Martín de los Andes. Sr. Juan Carlos Ortega
 Zapala. " Pedro C. Ortega

PAMPA CENTRAL

Atreuce (F. O. P.). Sr. José E. Olímunt
 Cereales. Sr. Alberto Piancola
 Debilas. " Enrique Gutiérrez
 General Acha. " Casimiro Gallego
 General Pico. " Juan B. Bastard
 Guatraché. " Gerónimo Geveo
 Jacinto Arauz. " Cosme Romero (hijo)
 Macachán. " José E. Olímunt
 M. Riglos. " Esteban Rolia
 Naicé. " Dloro Di Leo
 Santa Rosa de Toay. " Francisco del Valle

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.). " Gregorio Maza
 Belson. Sr. Pedro P. Penca
 Obolo-Choel. " Gerardo Palacios
 Contraalmirante Cordero. " Teodoro Conde
 Maquichao. " Juan Brusino
 San Antonio Oeste. " Emilio Franke

SANTA CRUZ

Bahía Laura. Sr. Marcelo Schupbach
 Coile. " Avelino Argiello
 Colonia Las Heras. " Federico Mau

DELEGADOS DEL EXTERIOR

CHILE

Santiago de Chile. Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid. Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

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

PARAGUAY

Asunción. Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VAJEROS

Señores: Eugenio Fournier, Ernesto Baldrich, Gerardo Rodríguez, Aníbal Pardini, J. R. Bordaberry, E. Castanera, Eduardo Terré, Dagoberto Rentzell, Bartolo Asterano, Nazario Inocencio Bally, Ricardo Juan Pardo.

DELEGACIONES

En José C. Pan

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

En 9 de Julio

Presidente, señor Juan Olandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbio, Ramón M. Poratti, Rafael Elizalde y doctor Alberto Dehenan.

En Coronel Pringle

Subcomisión: Presidente, señor Julián Migana; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesoroero, señor Carlos Ferrare; vocales: doctor Roberto Landivar, señores Juan V. Bouloq, Lorenzo Pipa y José Bilotá.

RISARIO DE SANTA FE (F. C. C. A.)

Presidente honorario, don Alfredo J. Rouillón; presidente, don Luis A. Pratolongo; secretario, don Paulino Sánchez; tesoroero, don Esteban N. Morcillo; vocales: José Maristany y Domingo E. Minetti; suplentes: Enrique Coccolone y Francisco Chiesa.

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Febrero de 1922.

VITALICIO Presentados por:
 Sebastián Boggiano. Luis A. Pratolongo
ACTIVOS
 Vicente Ferrario. Jaime J. Usera
 Luis Nicolás Ferrario. "
 Aureliano Berrante. "

Victoriano Stoisa. José Culasso
 Juan Bressan. "
 Antonio Culasso. "
 Victor Trossero. "
 Mateo Giorgis. Ernesto L. Otamendi
 Dr. Emilio Torres. "
 Bartolomé C. Podestá. "
 Gelindo Bigliardi. Pablo Giussani
 José Alonso Rivera. Alberto Rozes
 Juan Piedimonte. "
 Olaff Peterson. "
 Torroba Hnos. "
 Antonio González. "
 Truttali Hnos. "
 Ing. E. Possell. "
 D. Pedro Politeo. Santiago M. Atherdi
 Francisco Bolla. "
 Luis Rinaldi. "
 Angel Franceschi. "
 Mauro Rinaldi. "
 Juan L. Klingner. "
 Cesar Torriglia. "
 Fortunato Torriglia. "
 Walter B. Voegeli. "
 Teófilo A. Tuyaque. "
 Luis J. Lux. "
 Alberto Savini. "
 Felix Ayerdi. "
 Juan Dodarico. "
 Juan B. Broda. "
 Mariano Alcázar. "
 Francisco A. Bazzi. "
 Pablo Saint. Emilio Saint
 Bruno Fiorini. Guillermo Stepphun
 Hector Fiorini. "
 Antonio Díaz. Pablo A. Rafals
 Jorge A. Sola. Alfonso A. Ferrero
 Pedro Ingaramos. "
 Santiago Solotaler. "
 Tomás Mondelli. "
 Florencio Dellapiana. "
 C. Maliboni. "
 Gastor L. Bustamante. J. A. Di Marco
 Mamerto Barriouneco. Pedro Bugnader
 Roberto Dietrich. "
 Arturo S. Vértiz. Dagoberto Rentzell
 Rosendo Casañas. "
 Alberto J. Buganem. Enrique M. Sinclair
 Ing. Angel Laplaza Cabral. Rómulo Yegros
 Teodoro A. Vinelli. "
 Atilio Massone. "
 Onias G. Cáceres. "
 Ing. Carlos Alberto Mai. Ing. A. Laplaza Cabral
 Vicente López Torre. Jorge Cuen
 Alfredo Orfila. Mateo Unreuz
 Luis Bignami. "
 Alberto M. Magnasco. "
 Pedro T. Bolle. "
 Enrique E. Orthe. "
 José M. Tizano. "
 Dr. Daniel Thamm. "
 Cándido Azona. Pedro Pascual Poner
 Rabil Azona. "
 Rafael Roselli. Francisco M. Iribarne
 José M. Guerrero. "
 Daniel Sánchez. Paulino Sánchez
 Domingo Brehbia. "
 Eduardo Tamburini. "
 Sra. María Amalia Valle. Luis A. Pratolongo
 Srta. Colombia Pratolongo. "
 Carlos Ventura. "
 Dr. Emilio F. Solari. "
 Pedro J. Tricerri. "
 Silvio Tricerri. "
 Juan A. Pérez. "
 Atilio Castagnino. "
 Emilio Jiménez. "
 José Luis Raimondi. J. A. Raimondi
 Enrique Morales Gorleri. Juan E. Gorleri
 Patricio Ecurdia. "
 Ernesto Wehmuller. Pedro Giacosa
 José Giacosa. "
 G. Mathieu. "

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.

EXPRESO INTERNACIONAL

EMPRESA DE VIAJES Y DE EXCURSIONES

BUENOS AIRES (Casa Matriz)
U. Telef. 2829, Avenida

(Casa en) PARIS EXPRINTER
2 Rue Scribe.

Dirección Telegráfica (Exprinter)

Dirección Telegráfica (Exprintexte)

MONTEVIDEO
25 de Mayo, 419

RIO DE JANEIRO
Av. Rio Branco, 183

PORTO ALEGRE
Rua dos Anuradas, 293

GRANDES EXCURSIONES A EUROPA

Individuales o acompañadas con estadías de hoteles

VIAJES CIRCULARES POR: España, Portugal, Italia, Suiza, Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda, etc.

AGUAS TERMALES DE: Francia, España, Italia y Portugal.

GRANDES BALNEARIOS: Biarritz, Niza, San Sebastián, Ostende, San Maurizio, etc.

SUD-EXPRESS Lisboa-Paris:

Venta y reserva de billetes de FF. CC. y de Coches-camas

EXCURSIONES, VIAJES y ESTADIAS EN SUD AMÉRICA

LAGOS ANDINOS:

Nahuel-Huapi, Lacar, Pirehueico, Riñihué, Llanquihué, Todos los Santos, etc.

Primer itinerario:

Buenos Aires, Bariloche, Peulla, Pt. Varas, Bariloche, Neuquén, Buenos Aires. **\$ 650**

Segundo itinerario:

Buenos Aires, Bariloche, Peulla, Pt. Varas, Valdivia, Concepción, Santiago, Buenos Aires. **\$ 900**

Tercer itinerario:

B. Aires, Montevideo, P. Arenas, Concepción, Pt. Varas, Bariloche, Buenos Aires. **\$ 860**

Cuarto itinerario:

Buenos Aires, Zapala, San Martín de los Andes, Huahun, Pto. Fui, Enco, Guay-Guay, Valdivia, Pt. Varas, Ensenada, Peulla, Pt. Blest, Bariloche, Neuquén, Buenos Aires. **\$ 675**

Quince itinerarios modificables a indicaciones del cliente

PLAYAS ARGENTINAS—

Mar del Plata, Miramar, Necochea, Quequén, Ostende.

PLAYAS URUGUAYAS—

Ramírez, Pocitos, Carrasco, Atlántida, Solís, La Floresta, Piriápolis, Punta del Este.

ESTACIONES TERMALES ARGENTINAS Y CHILENAS—

Cacheuta, Puente del Inca, Jahuel, Cauquenes, Panimavida.

SIERRAS DE CORDOBA y del TANDIL—

Ascochinga, Capilla del Monte, Valle Hermoso, La Cumbre, La Falda, etc.

En nuestras excursiones están incluidos las estadías de hotel, billetes de vapor y ferrocarril — Servicio de auto La Quiaca Atocha: reserva y venta de pasajes en nuestras oficinas — Ferrocarriles Argentinos, Chilenos, Peruanos, Bolivianos, Uruguayos, Paraguayos y Brasileños: reserva y venta de billetes de ferrocarriles y camas en nuestras oficinas—Cambio de monedas, emisión de giros, cartas de crédito, cheques del viajero sobre cualquier parte del mundo — 4.000 Corresponsales

Para informes, presupuestos, reserva de habitaciones, dirigirse personalmente o por carta a

EXPRESO INTERNACIONAL

Galería General Güemes - Edificio Supervielle

SAN MARTIN, 154

res, siendo, por consiguiente, sus efectos más perjudiciales para la sociedad. Quien lea los ensayos de Carlos Francisco Adams y de Enrique Adam titulados: "Un capítulo d'Erié (A Chapter of Erié)" y "La conspiración del oro en Nueva Yor (The Gold Conspiracy in New-York)", verá allí relatados los actos de hombres cuya influencia en el sentido del mal es más poderosa sobre la sociedad que la de una banda de anarquistas o de ladrones.

Hay otros miembros de nuestro mundo comercial, que, siendo en realidad perfectamente honrados, son, sin embargo, casi tan perniciosos como los malvados. El agitador popular, con sus discursos incendiarios e inconsecuentes, no puede hacer tanto daño como el comerciante o el industrial de espíritu estrecho, duro y egoísta, que se esfuerza deliberadamente en mantener a sus obreros en una condición de dependencia que les haga incapaces de unirse contra él. Cada vez que un hombre de tales condiciones se eleva a cierta posición, deja el recuerdo de su nombre y de sus actos como una herencia desdichada para todos los que le sigan.

Pero, como se comprende, los peores enemigos de América, son los que se oponen a esa libertad ordenada sin la que no podría vivir nuestra República. El agitador popular que induce a la multitud al desorden y a la efusión de sangre, es, en el fondo, el más peligroso enemigo del obrero, como no lo es menos el que lo apoya, es decir, el legislador, que para conquistarse votos, ataca a la justicia y al ejército, porque ponen término a los motines. Los americanos tenemos, de una manera general, el derecho de ser optimistas, pero sería una locura cerrar los ojos para no ver que hay negros nubarrones en el horizonte.

Durante el verano de 1894, todo americano capaz de reflexionar debió, de seguro, fijar muchas veces la atención en ciertos rasgos de nuestro carácter nacional, que el desarrollo de los sucesos ponía en evidencia de un modo desconsolador. El demagogo, en todas las formas en que puede presentarse, es tan perjudicial en una sociedad libre, como el cortesano en un régimen despótico. La actitud de muchos de nuestros políticos con respecto a la gran huelga de julio del año antes citado, mereció que cayera sobre sus cabezas la vigorosa reprobación de todo americano amante del bien de su patria. Por mucho que se dijera, no podrían exajerarse los perjuicios causados por el ejemplo y los actos de un hombre como el gobernador Altgeld, del Illinois. Que fuera o no sincero con las opiniones que sustentó, eso es lo de menos; lo exacto es que resultó tan acérrimo enemigo de un gobierno razonable como el mismo Tweed (1), y que es capaz de hacer mucho mayor mal que éste. El gobernador que empezó perdonando a los anarquistas y cuyo acto más notable ha sido después hacer una campaña violenta y baja, pero vana afortunadamente, con-

tra la elección de un juez recto que condenó a aquéllos, es el enemigo de todo verdadero americano y, en particular, de todo obrero honrado. No faltaba ya más sino verle, en el caso de una conmoción civil, proceder como un adversario de los que sostienen el imperio de la ley y como amigo de los que resisten contra ella, y esforzarse, ayudado por los más despreziables políticos, cazadores de empleos, en evitar el cumplimiento de toda medida que pudiera contener el desorden y castigar a los alborotadores.

Sin la admirable acción del gobierno Federal, Chicago hubiera visto repetirse los sucesos de arís durante la "Commune": el Illinois hubiera sido destrozado por una violenta guerra social, y la responsabilidad de tantos males y de tantas vidas sacrificadas no tendría que remontarse en su origen a otro que al gobernador Altgeld. Afortunadamente, se obró en Washington con rapidez y con energía. El senador Davis, de Minnesota, dió el ejemplo del patriotismo, cuando los ánimos estaban aún aturridos y vacilantes; el presidente y el "attorney", general Olney, procedieron con prudencia y entereza, y gracias a ellos se salvó el peligro. El alcance de la victoria obtenida por las autoridades federales, representantes de la ley y del orden, ha sido tal vez una de las causas de que con tanta rapidez se haya olvidado lo que hicieron; pero ahora conviene recordar a muchas personas de escasa penetración, que la víspera del terrible cataclismo, el gobernador del Illinois hizo cuanto pudo por causar a su país un mal tan grande como ninguno de los que proyectara Benedicto Arnold, y que, si nos salvamos, fué por la conducta resuelta de la justicia federal y del ejército regular. Es de notar que aquel gobernador, aun cuando fué el más visto, no era el único que obraba de aquel modo; estaba con él Waite, del Colorado, y la mayor parte de los gobernadores populistas de los Estados del Oeste; el republicano de California y el demócrata de Dakota del Norte, compartieron también con él la vergüenza, sin que importe el más mínimo saber si al adherirse al partido del tumultuoso populacho, obedecieron aquellos hombres a su debilidad, a su timidez o a ese espíritu demagógico que es lo que, más que ninguna otra cosa, pone en peligro la existencia de las instituciones libres.

Es de notar también, por el contrario, que la conducta de Mr. Mac-Kinley, gobernador a la sazón del Ohio, le hizo acreedor a la gratitud de todos los buenos ciudadanos.

Todo verdadero americano, todo hombre que reflexione, hará bien en pensar en el mal que produce el desbordamiento de las gentes turbulentas, cuando disfrutan del derecho de elegir sus jefes y llevarlos al poder. Si el gobierno estuviera de un modo general en manos de hombres como Algeld, la República perecería en un año, y sería muy justo que así ocurriera, porque la elección de tales representantes prueba que el pueblo que los designa es indigno de gobernarse a sí mismo.

(1) William Tweed, célebre político, jefe de la "Tammany Society", reconocido como conusionario en la administración municipal de Nueva York.—(N. del T.)

NEUMATICOS

PIRELLI

Los de más sólida reputación

PARA AUTOMÓVILE;

PARA AEROPLANOS

PARA MOTOCICLETAS

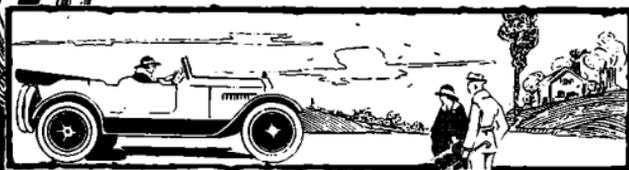
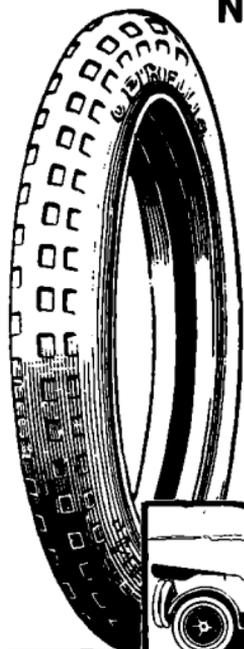
PARA BICICLETAS

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

PIRELLI Sociedad Anónima Platense

1544 - SANTA FE - 1552, BUENOS AIRES

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



SASTRERIA

DE

Terencio Gaig y Hnos.

ESPECIALIDAD EN
TODA CLASE DE
TRAJES SOBRE MEDIDA

ESMERALDA 426

U. Telef. 3060, Libertad

BUENOS AIRES

Dr. Rafael Beláustegui

ABOGADO

ESTUDIO: CALLAO 1040

U. T. 3221, JUNCAL

BUENOS AIRES

TIXI & SCHAFFNER

IMPRESORES

VENEZUELA 336-BUENOS AIRES

Esteban Tello

ESTUDIO DE INGENIERIA

CONSTRUCCIONES DE CAMINOS
EN GENERAL

U. T., Juncal 1208

CHARCAS, 867

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



METASELO
EN LA CABEZA

que tira Vd. dinero usando
 sus neumáticos mal inflados.

DOVAL

PRESIÓN GARANTIDA
 150 LIBRAS

Compresor de aire para inflar en 2 minutos
 los mayores neumáticos de automóviles.

La vida del neumático depende del perfecto inflaje (presión de aire).
 Un perfecto inflaje no es posible obtenerlo con bombas de mano.

El compresor "DOVAL", UNICO en su GENERO por PERFECCION,
 infla a la presión necesaria con aire frío, puro y continuo.

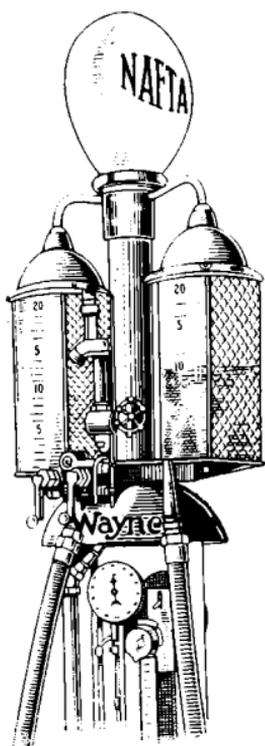
El compresor "DOVAL" se aplica breve y facilmente a todo automóvil
 sin tocar el motor, sin engranajes, sin tocar ni tener que ver las bujias.

RESULTADO { DOVAL significa duración de neumáticos... 2 veces más
 Y GANANCIA { DOVAL significa duración de cámara... 3 veces más

PRECIO DEL EQUIPO \$ 65.-- c/L.

Atendemos pedidos de agencias en el interior.
 Soliciten Catálogo T, que remitimos GRATIS.

"DOVAL" MECHANIC'S WORKS Co. - Medrano 242 - Buenos Aires



Estoy satisfecho...

porque al fin puedo cerciorarme de que me entregan **EXACTAMENTE** la cantidad de Nafta que pago.

VER Y MEDIR

es lo que los Automovilistas piden en vano en los Surtidores de antiguo sistema.

Hoy este anhelo es un hecho en los modernos Surtidores

ROJO Y BLANCO

Unicos en Buenos Aires que tienen la

Bomba WAYNE legitima

con **MEDIDOR VISIBLE** y con

FILTRO PURIFICADOR

UBICACIONES

— DE LOS —

SURTIDORES

ROJO y BLANCO

- 1 Córdoba 2850
- 2 Larrea y Rivadavia
- 3 Uruguay y Via-
monte
- 4 Independencia y
Saavedra
- 5 Boedo y San Juan
- 6 Caballito (J. M.
Moreno)
- 7 Flores (Boyacá y
Rivadavia)
- 8 Canning y Triunvi-
rato
- 9 Coronel Díaz y
Santa Fe
- 10 Pabellón de las Ro-
sas
- 11 Av. Alvear y Ace-
vedo (Jardín Zoo-
lógico).
- 12 Hipódromo
- 13 Av. Vértiz y Olle-
ros
- 14 Cabildo y Pampa
- 15 Caseros y Bdo. de
Irigoyen
- 16 Boca (Alm. Brown
y P. Mendoza).
- 17 Alm. Brown (C.
Amarilla)
- 18 Gaona y D. Alvarez
- 19 Rivera y Dorrego
- 20 M. de Oca y Rocha
- 21 Monroe y Colodre-
ro (Villa Urquiza)

BOMBAS PARA NAFTA Y ACEITE, SISTEMAS MODERNOS PARA EXPENDIO DE LÍQUIDOS VOLÁTILES

ALLEGRUCCI & DI TELLA
CORDOBA 2854 BUENOS AIRES

UNIÓN TELEFÓNICA 2352, MITRE :: COOP. TELEFÓNICA 1097, OESTE

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

Pero hay otras personas culpables, aparte de los que cometen faltas a la luz del día. No se puede juzgar con excesiva severidad a los ricos que lo sacrifican todo a la adquisición de sus riquezas. No hay en el mundo tipo más despreciable que el del americano, buscador de millones, insensible a todo deber, indiferente a todo principio, que no piensa más que en reunir una fortuna, y que luego utiliza ésta en los usos más bajos, en especular en la Bolsa, en arruinar a las compañías ferroviarias, en permitir a su hijo que lleve una vida de ociosidad y de grosero despilfarro, o en comprar para su hija algún holgazán indígena o un extranjero de alto rango social.

Un hombre de esta clase es particularmente nocivo cuando alguna vez funda un colegio o dota una iglesia, porque las buenas gentes del pueblo, que por regla general no suelen atenerse mucho a la lógica, olvidan en estos casos su culpabilidad. Hombres de esta clase se preocupan tan poco del obrero, al que oprimen, como del Estado, al que ponen en peligro, y aunque no son numerosos los que a este tipo pertenecen en todos sus pormenores, son muchos los que a él se aproximan, constituyendo una verdadera maldición para el país, en tanto mayor grado, en cuanto más se parezca al modelo que se acaba de señalar.

El hombre que se conforma dejando que la política vaya de mal en peor, y que toma a chacota la corrupción de los políticos; el que se resigna viendo la mala administración de justicia, sin hacer un esfuerzo inmediato para reformarla, deserta abiertamente del cumplimiento de su deber y prepara el camino para infinitos males en el porvenir. La indiferencia grosera por el bien y la ceguera igualmente torpe acerca de los inevitables resultados que ha de producir la corrupción y la injusticia, son perjudiciales sobre toda ponderación; y no obstante, tales defectos constituyen la característica de un gran número de americanos que se creen perfectamente respetables y que en tal concepto son tenidos por sus pacíficos conciudadanos.

Otra categoría que se confunde con la anterior, y que es casi tan perjudicial como ella, es la de los hombres de ideales puramente materiales. Son éstos los que se hallan dispuestos a obrar en favor de un buen gobierno, cuando confían en que pagará y que someten todas las consideraciones a su estrecha medida de mercaderes; los que son incapaces de apreciar una cualidad, si no ven en ella un valor mercantil; los que no comprenden que un poeta puede hacer mucho más por su país que el propietario de una fábrica de clavos; los que, en fin, no se dan cuenta de que la prosperidad comercial, por grande que sea, no puede suplir las virtudes heroicas, ni puede resolver por sí sola los terribles problemas sociales que el mundo civilizado tiene en la actualidad, puestos sobre el tapete. El materialista puro tiene indudablemente la vista extraviada.

En un artículo publicado recientemente, Mr.

Edward Atkinson ha dicho accidentalmente que el ejército regular no podía en los momentos actuales prestar a su país "ningún servicio útil o efectivo", y en efecto, dos meses antes de que esta singular afirmación se imprimiera, el ejército regular había salvado a Chicago de la triste suerte que París tuvo en 1870, y había evitado en el Oeste una terrible guerra social. Al final de aquel escrito, su autor se lanza a una curiosa rapodia contra la marina de guerra, quejándose de que existía, no por las vidas que pueda costar, sino, muy particularmente, porque los buques de combate "destruyen el comercio".

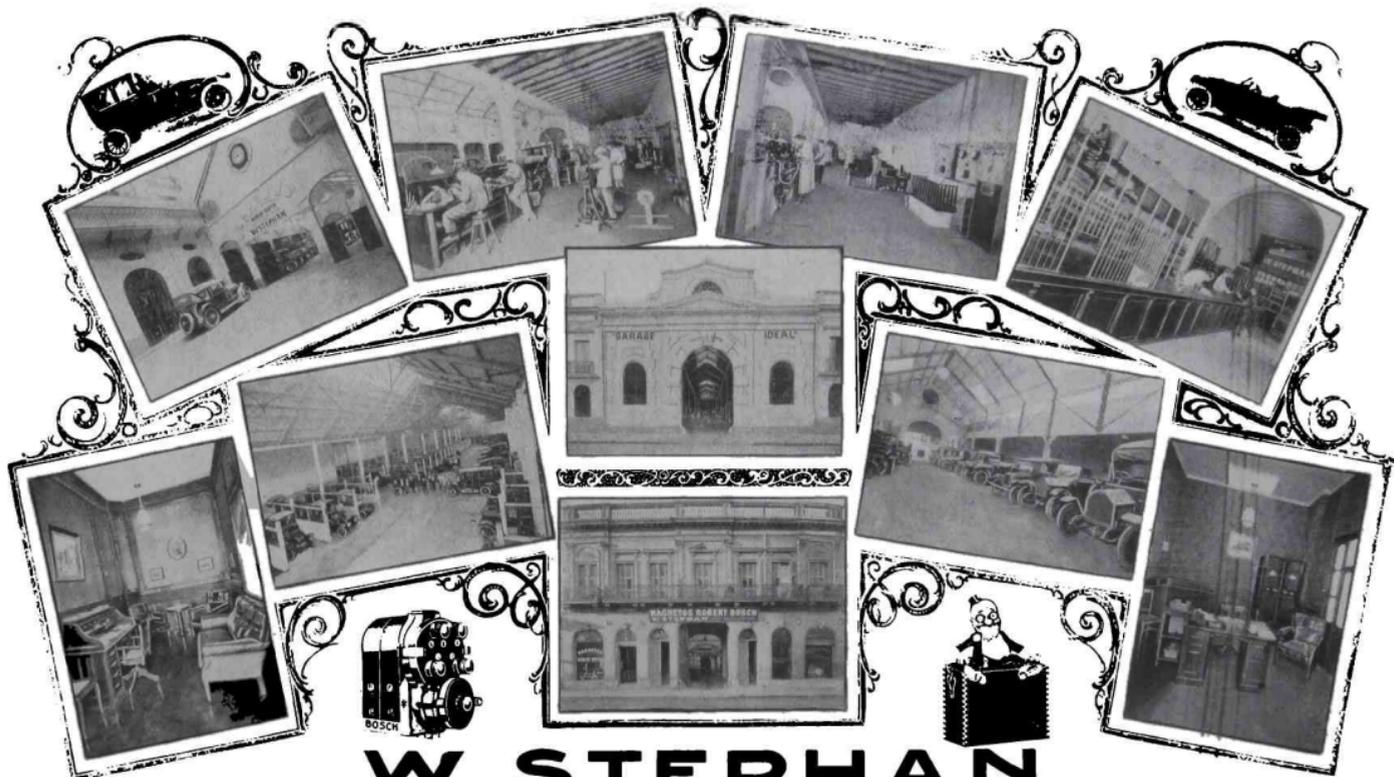
Para los hombres de cierta clase, el comercio y los bienes materiales son mucho más sagrados que la vida y el honor, y tienen más importancia que los altos pensamientos y las emociones sublimes, que son, en realidad, las únicas que producen la grandeza de una nación.

Creen, con una fe que llega a ser casi comovedora por su misma candidez, que "el Ángel de la Paz vestido con su traje de indiana libre de impuestos" ha dirigido a los hombres su consejo final, cuando les ha encargado que empleen todas sus energías en producir la oleomargarina a céntimo o a menos la cuarterola, o en importar tejidos de lana que resulten un poco más baratos que los fabricados en el interior del país. Estos solemnes charlatanes se esfuerzan por obtener un ideal uniendo hábilmente la imaginación de un tendero de ultramarinos, con el corazón de un mono de Bengala. Esos hombres son incapaces de sentir un estremecimiento de generosa emoción, y de experimentar en sus corazones el más pequeño de esos latidos que dan al mundo estadistas, patriotas, guerreros y poetas, y que hacen de una nación algo más que una materia que se eleva un poco sobre la superficie de la tierra.

En la última página de su artículo, Mr. Atkinson, ofreciendo amablemente su panacea, su remedio de charlatán, dice que "todas las potencias del mundo desaparecerán ante una política de reciprocidad comercial, sin obstrucciones". ¡La necesidad no podía llegar más lejos!

Ciertos populistas creen poder establecer una circulación monetaria sobre la única base del comercio de trigo y de algodón; otros confían en la simple adopción de una política mercantil internacional ingeniosamente combinada, para poner término al complicadísimo problema de la miseria social, contra el que se estrellan, sin conseguir el más mínimo resultado, todos los esfuerzos del librecambio londinense y del proteccionismo berlinés. Unos y otros se hallan igualmente faltos de lógica. Considerados individualmente, representan en el mundo del trabajo y del pensamiento sociales un elemento casi imponderable; pero si se les mira en conjunto, constituyen un verdadero peligro, porque dan cuerpo a una opinión que se ha abierto paso desde hace algunos años entre muchas personas respetables.

Los que se precian de tener un ideal pura-



W. STEPHAN

UNICO REPRESENTANTE DE LA **ROBERT BOSCH, A. G. STUTTGART (ALEMANIA)**
GARAGE "IDEAL" URUGUAY 1045 * 1339 CHARCAS 1339

mente mercantil, ignoran, en apariencia cuando menos, que ideal semejante es uno de los más despreciables y sórdidos del mundo, y que ninguna sociedad de bandidos de la Edad Media ha llevado una vida más mísera que la de aquellos para quienes la industria y el comercio lo son todo, y para los que las palabras honor nacional y gloria, valor y generosidad, han perdido toda significación. El ideal puramente mercantil, el de los hombres que tienen "el trabajo material por patria", es, en su esencia, degradante y envilecedor. Hoy más que nunca es cierto que ningún hombre ni ninguna nación viven únicamente de pan; el trabajo y la actividad son virtudes indispensables, pero por sí solas resultan insuficientes. Nuestras excitaciones al perfeccionamiento cívico nacional, deben encaminarse a un fin más noble que el de alcanzar únicamente ventajas materiales.

Tenemos muchos ejemplos malos; pero afortunadamente, los hombres que han impreso huella más profunda en la mentalidad de nuestro país, son los que tras de su existencia dejaron una estela cuya influencia se inclina hacia el bien.

El especulador sin escrúpulos que amontona enormes riquezas empleando malos procedimientos para con el prójimo; el capitalista que oprime al obrero; el agitador que perjudica al proletario más que nadie procurando infundirle la idea de que debe confiar no en sí mismo, sino más que en nada en la caridad de los individuos

o del Estado o en la protesta violenta; el hombre público que se entrega a la demagogia y a la corrupción; el periodista que no ataca al político corrompido o que ofende caluniosamente al honrado; el jefe de partido que, por efecto de un estrabismo mental o moral procura provocar la guerra civil o social, todos ellos, cualquiera que haya podido ser su importancia en un momento dado, no han logrado hasta hoy dejar una huella profunda en la vida nacional. Los que realmente han influido de un modo profundo en el desarrollo del carácter de nuestro país, fueron, en general, hombres cuya acción se ejerció en el sentido del bien y que se mostraron los más decididos adversarios de las malas tendencias que se iniciaban en su época. Los grandes autores que escribieron en prosa o en verso han hecho mucho por nosotros; los grandes oradores cuyas palabras ardientes en favor de la libertad, de la unión, del buen gobierno, resonaron en nuestras asambleas legislativas, han hecho más todavía; pero el mayor bien lo han realizado los que nos han hablado más por medio de actos que por palabras, cuando estas palabras iban revestidas del sentido y del misterioso poder que las acompaña siempre que proceden los hombres que saben expresarse también por medio de obras.

La grandeza de una nación estriba en su facultad de realizar algo en el presente, y nada puede impulsarla más hacia adelante que la conciencia de haber hecho algo en el pasado.

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



construidas solamente en cromonickel de primera calidad.

Obtendrá con ellos la satisfacción que experimenta el que usa siempre lo más nuevo.

A su disposición tengo infinidad de direcciones de personas que las usan quienes podrán informarle de sus resultados.

TALLER MECANICO

Domingo Sorondo

Billinghurst 34

Buenos Aires

Unión Telefónica 1540, Mitre

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

Stewart PRODUCTS



*Insignia de los
Accesorios*

Stewart

La marca de distinción
de lo mejor en accesorios
para automóviles

WILLIAM COOPER & NEPHEWS Ltd.

INTRODUCTORES

MAIPÚ 87 - BUENOS AIRES

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

EL IDEAL AMERICANO

POR TEODORO ROOSEVELT,
EX-PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS

CONTINUACIÓN

II

EL VERDADERO AMERICANISMO

Se ha abusado tanto de la palabra patriotismo, que el Dr. Johnson ha podido definirla en tono festivo, diciendo que es "el último argumento de un bribón". El Dr. Johnson hubiera podido dar una definición semejante a la palabra "reforma", de la que no se ha hecho menos abuso que de la anterior. Es de advertir que estas dos bromas son sólo admisibles en la medida en que, gentes poco escrupulosas, emplean palabras de sentido elevado para cubrir intenciones despreciables. El que no ve que el amor patrio es una virtud fundamental, a pesar de los picaros que lo, explotan con fines personales, de muestra escasa pruencia y un conocimiento poco elevado del deber; y del mismo modo resulta débil el estadista que al ver los abusos que constantemente se comenten en la política, como en todos los órdenes de la vida, vacila en corregirlos, porque la palabra "reforma" se oye salir con frecuencia de los labios de gentes necias o malvadas.

Esto que ocurre con relación al patriotismo y a las reformas, es igualmente exacto en lo que toca al americanismo. No faltan nunca miserables dispuestos a hacer fracasar los movimientos reformistas o a sacar partido de las iniquidades existentes, en nombre del americanismo, pero esto no impide que el hombre más útil a su país sea en realidad aquel en quien el americanismo es más intenso y sincero. Servirse de una idea noble como una máscara para lo malo, es una acción criminal; pero lo es más aun atacar aquella por la única razón de que pueda ser mal empleada. Los que cometen abusos en nombre del patriotismo, de las reformas y del americanismo, no pasan de ser una parte de esa clase que ha existido en todos los tiempos y que no dejará de existir jamás: la de los hipócritas y demagogos, la de los que en todos los momentos están dispuestos a robar las palabras orden, rectitud y justicia para utilizarlas en mal sentido.

Precisamente los americanos más animosos y honrrados son los que menos simpatías sienten hacia los que, en nombre del americanismo, fomentan las prácticas viciosas en nuestros gobiernos o suscitan obstáculos a los reformadores. Es censurable oponerse a un movimiento bienhechor, fundándose en que no ha dado resultados en otro país, o sostener un abuso existente, con el pretexto de que hace ya mucho tiempo que lo sufrimos, como es también indigno y torpe apelar a los juicios nacionales contra un proyecto de reforma. Tan pueril es oponerse al librecambio, fundándose en que Inglaterra lo

ha adoptado, como defenderlo con esta misma razón. Cuando se trata de la legislación aduanera, lo conveniente es estudiar los efectos producidos en el pasado, así en otras naciones como en la nuestra; pero al deducir conclusiones, sería insensato despertar prejuicios contra un sistema porque esté en boga en un país, ni en su favor porque los economistas de otra nación lo hayan considerado como muy beneficioso en las circunstancias particulares de su patria. Igualmente, el intentar resolver el difícil problema de nuestra administración municipal, no deja de ser un absurdo negarse a aprovechar lo que es bueno en Manchester o Berlín, por la razón de que estas ciudades son extranjeras, como sería un error copiar ciegamente lo que allí se hace sin tener en cuenta nuestras condiciones, que pueden ser abiertamente distintas. En cuanto al error de oponerse a la reforma del servicio civil, llamándolo "chinesca" porque los exámenes escritos se han empleado en China, es tan lógico como si nos opusiéramos a emplear la pólvora para los cañones, porque los primeros que la utilizaron para tal objeto fueron también los súbditos del Celeste Imperio. En una palabra: el hombre que por ignorancia o por interés personal apela a los prejuicios americanistas para oponerse a lo extranjero e impulsa a los americanos contra las medidas bienhechoras, debiera ser mirado por sus compatriotas con el más profundo desdén. Esto en lo que toca a los que recurren al espíritu de americanismo para mantenernos en el error, pero sin que deba olvidarse que el menosprecio hacia tales gentes no nos ha de cegar con respecto a la nobleza de la idea que se esfuerzan por envilecer.

Tenemos en América muchos problemas graves por resolver, muchos peligros amenazadores que combatir, muchas obras útiles que realizar, si, como creemos y esperamos, no nos falta la prudencia, la fuerza, el valor y la virtud que son precisos; pero es indispensable ver las cosas como realmente son. No debemos entregarnos a un optimismo. Entre todas las naciones del mundo, la nuestra es la que mejores augurios puede hacer acerca de sus futuros destinos. Disfrutamos de ventajas excepcionales y estamos, por otra parte, amenazados por extraordinarios peligros; todo parece prometernos un fracaso o un éxito igualmente ruidosos. Creo firmemente que triunfaremos, pero no debemos de ningún modo esquivar los peligros de que estamos amenazados, porque este sería precisamente el modo de sucumbir; antes al contrario, nos conviene trabajar con calma para descubrir el alcance de cada uno de nuestros males, reconocerlos francamente y atacarlos luego con una

Sigue en la pág. 4365



ACEITES Y GRASAS MINERALES

LOS QUE EN LA PRÁCTICA

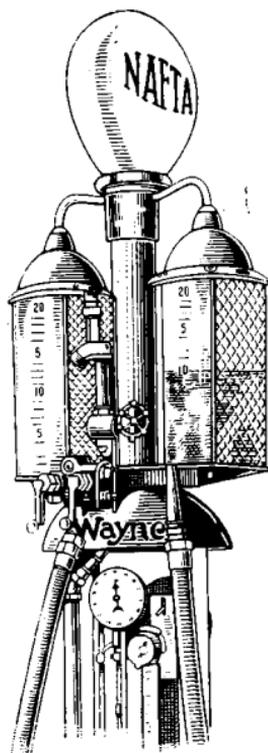
RESULTARON SER

LOS MEJORES

Cymbeline Oil Works Co.

PERÚ 863 - BUENOS AIRES

Unión Telsf. 3787, Buen Orden



Estoy satisfecho...

porque al fin puedo cerciorarme de que me entregan **EXACTAMENTE** la cantidad de Nafta que pago.

VER Y MEDIR

es lo que los Automovilistas piden en vano en los Surtidores de antiguo sistema.

Hoy este anhelo es un hecho en los modernos Surtidores

ROJO Y BLANCO

Unicos en Buenos Aires que tienen la **Bomba WAYNE legitima**

con **MEDIDOR VISIBLE** y con **FILTRO PURIFICADOR**

UBICACIONES
— DE LOS —
SURTIDORES
ROJO y BLANCO

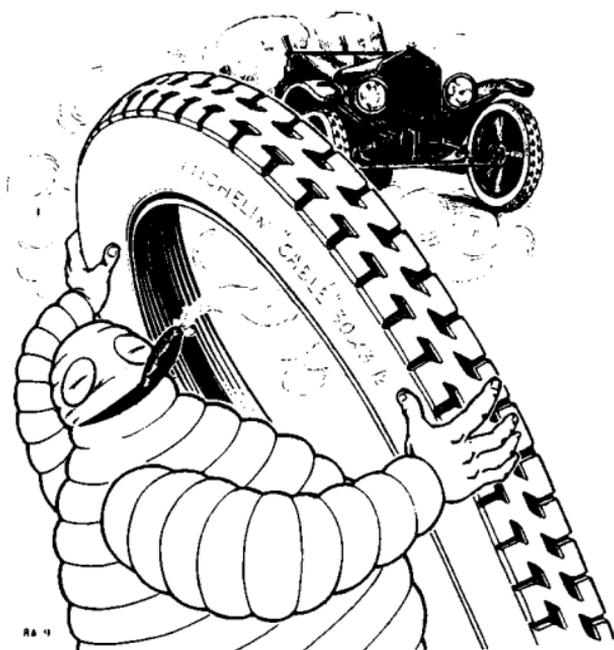
- 1 Córdoba 2850
- 2 Larrea y Rivadavia
- 3 Uruguay y Viadonte
- 4 Independencia y Saavedra
- 5 Boedo y San Juan
- 6 Caballito (J. M. Moreno)
- 7 Flores (Boyacá y Rivadavia)
- 8 Canning y Triunvirato
- 9 Coronel Díaz y Santa Fe
- 10 Pabellón de las Rosas
- 11 Av. Alvear y Acevedo (Jardín Zoológico).
- 12 Hipódromo
- 13 Av. Vértiz y Olleiros
- 14 Cabildo y Pampa
- 15 Caseros y Bdo. de Irigoyen
- 16 Boca (Alm. Brown y P. Mendoza).
- 17 Alm. Brown (C. Amarilla)
- 18 Gaona y D. Alvarez
- 19 Rivera y Dorrego
- 20 M. de Oca y Rocha
- 21 Monroc y Colodro (Villa Urquiza)

BOMBAS PARA NAFTA Y ACEITE, SISTEMAS MODERNOS PARA EXPENDIO DE LÍQUIDOS VOLÁTILES

ALLEGRUCCI & DI TELLA
CORDOBA 2854 BUENOS AIRES

UNIÓN TELEFÓNICA 2352, MITRE :: COOP. TELEFÓNICA 1097, OESTE

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



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

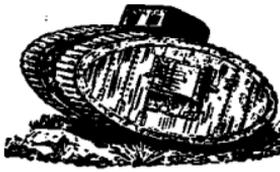
Sírvase mencionar "TOURING CLUB ARGENTINO", al escribir a los anunciantes.

TANK

MARCA REGISTRADA

Usando Aceites
y Grasas marca TANK
se consigue

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



TRADE MARK

Conservación perfecta
Economía del consumo
Limpieza admirable.
Tranquilidad y éxito.

THE UNION REFINING Co.
PENNSYLVANIA (U. S. A.)

ES EL LUBRIFICANTE IDEAL

PARA AUTOS, LANCHAS, AEROPLANOS
MOTOCICLETAS, TRACTORES

Redestilados de Parafina de los mejores PETRO-
LEOS DE PENNSYLVANIA.

Son NEUTROS. Altamente VISCOSOS. Absolu-
tamente FILTRADOS.

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

LA INDUSTRIAL

CASA FUNDADA EN 1880

Importación y Exportación

PASTORINI, DELGADO & STELLA Cía. 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.

voluntad inflexible. Esos males son muchos, y la campaña no debe dirigirse al mismo tiempo contra todos; pero es indispensable una condición para resolver esos problemas: un americanismo ardiente e intenso. No saldremos victoriosos de los peligros que obstruyen nuestro camino, ni llegaremos a la verdadera grandeza, ni alcanzaremos nunca el verdadero ideal que nos señalaron los fundadores de nuestra gran República federal, si no somos americanos de corazón, de alma, de ambición, convencidos de la responsabilidad que lleva con siglo tal nombre, y orgullosos de todo encomio del glorioso privilegio de ostentarlo.

La cuestión del americanismo presenta dos o tres aspectos, pues dicha palabra puede ser empleada de dos o tres maneras que expresan la oposición a lo que es dañoso, y poco deseable por tanto. En primer término, queremos ser americanos de única y gran nación, dejando a un lado el patriotismo local y seccionador.

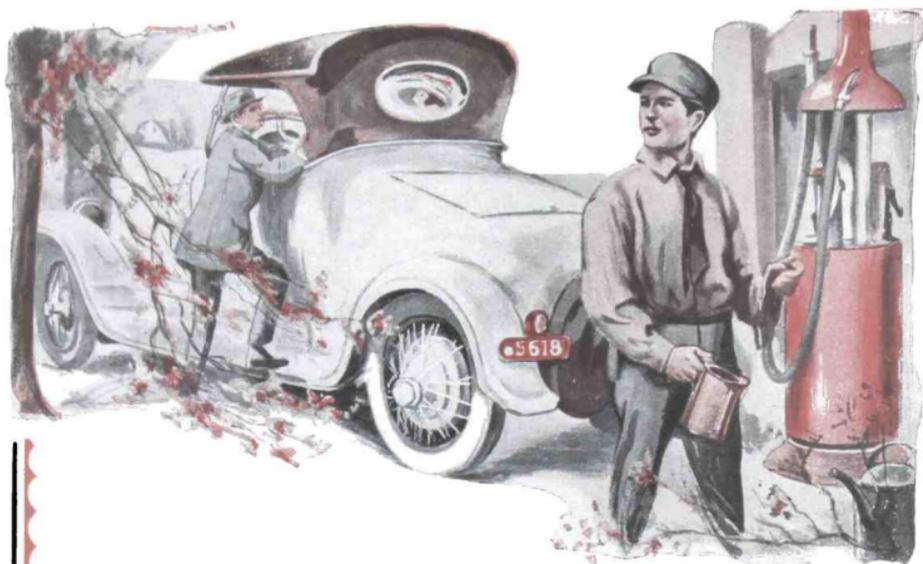
No queremos desarrollar en política, en literatura, ni en arte, el perjudicial espíritu de campanario, esa exaltación exagerada de la pequeña sociedad a expensas de la nación grande y que produce lo que se ha llamado patriotismo de pueblo. En el terreno político, la satisfacción dada a ese espíritu fué la causa principal de las calamidades que arruinaron a las antiguas repúblicas griegas, a las italianas de la Edad Media y a los pequeños Estados alemanes del pasado siglo. Ese espíritu de patriotismo provincial, esa incapacidad para adherirse sinceramente a la nación en conjunto, ha sido la causa primordial de la anarquía que sufren los pueblos sudamericanos, que nos ofrecen el espectáculo, no de una nación federativa que se extiende desde Río Grande al cabo de Hornos, sino de una multitud de pequeñas nacionalidades quisquillosas y revolucionarias, de las que ni una sola figura entre las potencias.

Esta cuestión de la nacionalidad americana ha sido resuelta entre nosotros, sin embargo, de una vez para siempre, y ya no corremos el peligro de ver renovarse en nuestra historia los vergonzosos desastres que arruinaron las posesiones españolas en este continente, desde que

sacudieron el yugo de España. Realmente, sufrimos mucho menos que en otros tiempos el espíritu de campanario; pero, no obstante, se manifiesta alguna que otra vez, y por ello conviene que no se olvide cuán ridículo resultaría hablar de una literatura del Norte o del Sud, de una escuela artística o científica del Este o del Oeste. Joel Chandler Harris es un escritor nacional en absoluto, y lo mismo sucede con Mark Twain. No escriben éstos para la Georgia, Missouri o California, ni para Illinois o el Connecticut; escriben como americanos y para todos los que pueden leer el inglés. Saint-Gaudens vive en Nueva York, pero sus obras encajan igualmente en el carácter de Boston o de Chicago. Es de sumo interés que tengamos un desarrollo literario completo en los Estados Unidos, pero es lo que debemos que Nueva York, Boston, Chicago o San Francisco sean el foco de las letras o de las artes de nuestra patria.

La cuestión que venimos tratando tiene un segundo aspecto. El patriotismo local o de campanario es pernicioso, pero es peor todavía la carencia de todo patriotismo. Algunos filósofos nos aseguran que el porvenir, el patriotismo, tal como lo entendemos, no será considerado como una virtud, sino sencillamente como una etapa en el camino seguido hacia la concepción de otro patriotismo nuevo que alcanzará a toda la raza humana y a todo el mundo entero. Puede ser que tengan razón, pero los tiempos de que nos hablan esos filósofos están todavía alejados de nosotros muchos siglos. Realmente, los pensadores de esta clase viven tan adelantados que no prestan ningún servicio útil a la actual generación. En tiempos tan lejanos, que no podemos formarnos idea de los sentimientos que dominarán entre los que entonces vivan, podrá suceder que el patriotismo monogámico sea mirado con desprecio; pero en el estado actual de estas cuestiones, que no han variado desde hace dos o tres mil años, ni variarán seguramente en otros dos o tres mil, las palabras "hogar" y "patria" tienen una gran significación. En la actualidad, la traición, lo mismo que el adulterio, siguen figurando entre los delitos más graves que pueden cometerse.

Sigue en la pág. 1989



"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.

Solicítenos 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 Representa en la distribución de Chile NEW YORK, U.S.A.
CHILE 778 — BUENOS AIRES