



AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida

SUMARIO

El deber del Congreso. — Copia del Memorial elevado al II. Congreso de la Nación por el Touring Club Argentino. — Resolución del Primer Congreso Nacional de Vialidad en el orden nacional. — Para la ley general de caminos: los proyectos elevados al Congreso de la Nación. — El problema vial y su solución. — Juntas de fomento de caminos: institución del "día del camino". — Apuntes de un viaje a los Lagos Andinos. — El turismo en los colegios. — El gran desfile de rodados. — Delegado viajero en Mendoza. — Primer Congreso Nacional de Vialidad: nómina de adherentes. — El problema del combustible: la utilización del alcohol. — El costo del camino. — La población de Buenos Aires. — Los problemas fundamentales del camino. — La loa del río. — Materiales nacionales que pueden emplearse en la construcción de caminos. — Carretera en el cinciento La Plata. — Vialidad: informes de caminos. — El Touring Club Argentino: sus fines. — T. C. A. (administración).

EL DEBER DEL CONGRESO

La C. D. del Touring Club Argentino, en cumplimiento de la resolución aprobada por el Primer Congreso Nacional de Vialidad, ha elevado a la Cámara de Diputados los proyectos de leyes que fueron sancionados por dicha asamblea en su última sesión plenaria, acompañándolos de los antecedentes y fundamentos respectivos.

La Cámara es la llamada, ahora, a formular, sobre la base de los trabajos sometidos a su estudio, el definitivo proyecto de ley nacional de los caminos para tomarlo en consideración en el presente período parlamentario.

Es de desear, por el bien del país y por su progreso económico, que el poder legislativo, sobreponiéndose a los intereses políticos que presiden por lo común sus deliberaciones, preste atento oído a la aspiración nacional de que fué órgano elocuente el Congreso de Vialidad, y trate con elevación de espíritu un problema tan fundamental, como el de los caminos, que desde hace largo tiempo reclama perentoriamente la atención de los poderes públicos.

Todo el concienzudo estudio previo que requiere la elaboración de una ley orgánica, fué realizado ya por el citado Congreso de Vialidad, de modo que la tarea de la cámara consistirá tan sólo en coordinar y unificar los antecedentes y elementos suministrados, haciendo una obra propia unitaria y coherente, lo cual es función eminentemente legislativa.

Dada la diversidad de miras y tendencias que alternaron en los debates de la conferencia de caminos, no es improbable que los proyectos aprobados por la misma no ofrezcan entre sí el carácter de homogeneidad y de unidad que debe revestir una ley general destinada a aplicarse en un país organizado federativamente.

El Parlamento es el cuerpo político indicado para resolver, en definitiva instancia, la forma de conciliación entre la autonomía de los Estados federales y el principio federativo de nuestra organización política. Entendemos que el punto no presenta dificultad alguna, porque existen antecedentes legales que armonizan las dos tendencias, sin

que en la práctica se haya vulnerado la jurisdicción de las provincias o disminuído su capacidad jurídica o su personalidad constitucional.

La aplicación de las leyes nacionales que ofrecen beneficios a las provincias que se acogan a ellas, no ha suscitado hasta la fecha inconveniente alguno de orden práctico o de índole legal como para desear la fórmula armónica que presentan dichas leyes. Pero, repetimos, el examen de este punto es privativo del Congreso, expresión de la soberanía y de la unidad nacionales.

Lo que en primer término interesa a la Nación toda es la sanción de una ley general que determine el sistema de obras públicas a construirse y provea a tal fin de recursos permanentes de rinde seguro y percepción fácil. Tan esencial como el régimen legal de la vialidad es el sistema de tributación sobre que repose, dependiendo el desarrollo del plan técnico, de la seguridad, rendimiento y eficacia de los arbitrios financieros.

En el extenso plan de recursos, aprobado por el Congreso Nacional de Vialidad, tienen los legisladores bases suficientes para formar los fondos destinados a la construcción y conservación de caminos, fuera de la partida global que anualmente se afecta por presupuesto a dicho efecto y sin contar con el producto de la contribución creada

por la Ley 5315.

Sean cuales fueren los renglones impositivos que se establezcan, lo primordial es que reúnan los caracteres de estabilidad y permanencia que la naturaleza de las obras requiere y la continuidad del plan a desenvolverse, reclama. No es cuestión de que la construcción de los caminos se suspenda a lo mejor, ya por estar agotadas las partidas o por insuficiencia de los recursos. Por tales razones, antes de adoptar un plan financiero cualquiera, sería conveniente estudiar a fondo el carácter y rinde de los impuestos, los gastos de su recaudación, si es dable crear tributos especiales o resulta más práctico echar mano de una cuota-parte de gravámenes existentes.

En suma, todos los materiales imprescindibles para abordar la tarea de dictar una legislación completa obran ahora en manos del Congreso. Al poder legislativo toca el deber de completar la patriótica y elevada labor de la Conferencia de Vialidad, inspirándose en sus conclusiones que traducen firmes anhelos colectivos. Si las cámaras dejáran de hacerlo, darían a entender con su actitud que las aspiraciones nacionales les son extrañas y que ellas responden a otra voz que no es la del pueblo dispuesto a labrar la grandeza económica del país si se pone al servicio de su esfuerzo la fuerza civilizadora del camino.

Copia del Memorial elevado al H. Congreso de la Nación por el Touring Club Argentino

Buenos Aires, Agosto 3 de 1922.

Al señor Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, coronel R. Pereyra Rozas.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la resolución votada por el Primer Congreso Nacional de Vialidad, reunido en esta capital en la segunda quincena del mes de Mayo del corriente año, — resolución que "autoriza a la Comisión Directiva del Touring Club Argentino para que, como Institución permanente de este Congreso, realice las gestiones necesarias ante los poderes públicos a fin de que se cumplan los votos sancionados en el sentido de obtener las leyes indispensables para mejorar la vialidad en la República", —

por el digno intermedio del señor Presidente, tengo el honor de dirigirme al H. Congreso de la Nación, acompañando los siguientes proyectos de leyes:

- a) Proyecto de Ley Nacional de Caminos presentado por el Touring Club Argentino.
- b) Proyecto de Ley Nacional de Caminos presentados por la Delegación de la Provincia de Buenos Aires.
- c) Proyecto de plan de recursos para una ley nacional de vialidad redactado por la Comisión Financiera del Primer Congreso Nacional de Vialidad y aprobado por el mismo.

Acompaño igualmente, como antecedentes pa-

ra la ley a dictarse, de conformidad a lo resuelto por el mencionado Congreso de Vialidad, los siguientes proyectos:

- 1.º Régimen económico de los caminos rurales.
- 2.º Clasificación y determinación de la jurisdicción administrativa de los caminos.
- 3.º Proyecto de ley de creación de un Consejo Nacional de Vialidad.

Asimismo aprobóse la siguiente declaración:

"El Primer Congreso Nacional de Vialidad considera que es de urgencia que el Congreso de la Nación reforme la ley número 5315, en el sentido de que se entreguen a las provincias y los territorios los fondos provenientes de ella y los que provengan de otras leyes especiales que dictare el Congreso de la Nación, para que las citadas provincias y territorios los inviertan directamente en la construcción de sus propios caminos, sin perjuicio de la inspección y control del P. E. nacional y empresas."

Nada tiene que agregar esta Institución a los antecedentes que elevo a la consideración de ese H. Congreso para que sean tenidos en cuenta en la redacción de un proyecto de ley general de la vialidad, reclamada con urgencia por la opinión nacional, brillantemente exteriorizada en el recordado Congreso de caminos.

Al dejar cumplido el voto unánime del mismo, sólo me resta significar la perentoria necesidad que existe, de sancionar cuanto antes una legislación orgánica, coherente, unitaria y completa sobre la materia, a fin de colocar al país en condiciones de realizar su progreso económico con la menor suma de trabas posible.

De todos los problemas que solicitan la atención de los poderes públicos en la hora presente, el de la vialidad es, innegablemente, uno de los más fundamentales, si no el más fundamental y básico, por cuanto su solución importa facilitar la producción, intensificar el comercio, estimular poderosamente la actividad industrial, desarrollar el espíritu social en los centros rurales, cooperar a la difusión de la enseñanza

primaria, propender, en una palabra, al progreso colectivo en todos los órdenes del esfuerzo común.

En los proyectos que acompaño, y en la Memoria General del Primer Congreso Nacional de Vialidad, que oportunamente se remitirá a ese H. Congreso, existen sobrados elementos de documentación, consulta, experiencia, estudio y juicio para que el H. Congreso pueda formular, con dichos antecedentes a la vista, una ley general, un sistema completo de obras públicas, de acuerdo con las necesidades presentes y futuras del país.

Corresponde a ese H. Congreso la tarea de articular en ley las aspiraciones nacionales relativas a vialidad que fueron expuestas en el Primer Congreso Nacional de Caminos y que dieron origen a los trabajos que tengo el honor de someter a la consideración de los señores legisladores.

La opinión toda de la República, en lo que tiene de más calificado y representativo, clama por la pronta solución del problema de la vialidad. Sería patriótico recoger ese clamor de las fuerzas vivas de la nación y satisfacerlo en forma digna y conveniente a los intereses generales. Una demora más en la solución de cuestión tan primordial y tan magna, podría retardar la evolución económica nacional y repercutir ingratamente sobre la ingente masa de valores económicos con la cual están ligadas las vías de comunicación rápida y barata. Por ello urge afrontar el estudio de los trabajos aprobados por el Congreso de Vialidad, que son importantes bases para la articulación de un proyecto de ley general.

La institución que presido, se permite invocar los sentimientos patrióticos de los señores legisladores para pedir la atención preferente del H. Congreso sobre el trascendental asunto de la vialidad nacional y la pronta sanción de una ley sabia y previsor.

Saludo al señor Presidente con mi mayor consideración.

Rómulo Yegros.
Secretario

Ezequiel P. Paz.
Presidente

Resolución del 1.º Congreso Nacional de Vialidad EN EL ORDEN NACIONAL

"El Primer Congreso Nacional de Vialidad, convencido de la necesidad y urgencia de resolver el problema del camino, tantas veces planteado por las exigencias perentorias y cada vez más apremiantes de la economía nacional,

RESUELVE:

Artículo 1.º Someter a la consideración del Honorable Congreso de la Nación, los siguientes proyectos de leyes sobre la materia:

- a) Proyecto de Ley Nacional de Caminos presentado por el Touring Club Argentino.

- b) Proyecto de Ley Nacional de Caminos presentado por la Delegación de la provincia de Buenos Aires.
- c) Proyecto de plan de recursos para una ley nacional de vialidad redactado por la Comisión Financiera del Primer Congreso Nacional de Vialidad y aprobado por el mismo.

Art. 2.º Recomendar al Honorable Congreso, como antecedentes para la ley a dictarse, los siguientes trabajos:

- a) Régimen económico de los caminos rurales, por el doctor Nicánor A. de Elía, De-

legado de la Facultad de Agronomía y Veterinaria.

- b) Clasificación y determinación de la jurisdicción administrativa de los caminos, por la Delegación de la Provincia de Salta.
- c) Proyecto de ley de creación de un "Consejo Nacional de Vialidad", por Eloy Faña Núñez.

Art. 3.º Autorizar a la Comisión Directiva

del Touring Club Argentino, para que, como Institución permanente de este Congreso, lleve a cabo las gestiones necesarias ante los poderes públicos, a fin de que se cumplan los votos sancionados, en el sentido de obtener las leyes indispensables para mejorar la vialidad en toda la República, asimismo para que organice oportunamente otros Congresos Nacionales de Vialidad".

PARA LA LEY GENERAL DE CAMINOS

LOS PROYECTOS ELEVADOS AL CONGRESO DE LA NACION

LOS VOTOS DEL PRIMER C. N. DE VIALIDAD

Publicamos a continuación los trabajos que el Touring Club Argentino, dando cumplimiento a una resolución del Primer Congreso Nacional de Vialidad, ha elevado a las cámaras como antecedentes de la ley general de caminos a dictarse.

En la imposibilidad material de insertar en el presente número todos esos trabajos, que se insertarán "in extenso" en la Memoria del Congreso, iniciamos hoy su publicación con el propósito de continuarla en los números sucesivos.

Nuestros lectores apreciarán por sí mismos la importancia de los estudios de la referencia y de las soluciones en ellos recomendadas para el problema trascendental de la vialidad.

Va, en primer término, el proyecto de legislación elaborado por la comisión del T. C. A., que contiene las bases legales, técnicas y financieras esenciales para la resolución del problema.

El proyecto de ley presentado por la delegación de la provincia de Buenos Aires, no deja de ofrecer puntos dignos de ser tomados en consideración.

Los demás trabajos remitidos al Congreso nacional como antecedentes del proyecto de legislación a formularse, presentan indicaciones útiles que el legislador tendrá en cuenta para que la obra sometida a la sanción del poder legislativo, sea lo más completa y eficiente posible.

Nada podemos agregar a la resolución recaída en estos trabajos en la sesión plenaria del Primer Congreso Nacional de Vialidad. Las cámaras de la nación son las llamadas ahora a hacer suyo lo que les parezca conveniente.

Proyecto de Ley Nacional de Caminos formulado por la Comisión Especial que representó al Touring Club Argentino en el Congreso y que estaba constituida por los señores doctor I. Ruiz Moreno, ingenieros Pedro Bazán, F. A. Soldano, Manuel F. Castello, J. Molina Cívít y Esteban Tello.

Consta de 69 artículos, divididos en cuatro Capítulos.

Por el artículo 1.º se clasifican los caminos en cinco grandes categorías: nacionales genera-

les, de acceso a las estaciones ferrocarrileras, provinciales, municipales y vecinales.

En los artículos subsiguientes se establecen con precisión los caracteres propios de cada categoría, la jurisdicción de los caminos y la expropiación, por razones de utilidad pública, de las tierras necesarias para caminos públicos.

El Capítulo II versa sobre la distribución de los gastos. Los puentes y caminos nacionales se construyen, modifican y conservan a expensas del fondo nacional de caminos. Los de acceso a las estaciones ferrocarrileras se construyen y conservan a expensas de recursos especiales creados por la ley.

El gasto de construcción de los caminos provinciales está una parte a cargo de la provincia y la otra parte a cargo de la Nación.

La construcción de los caminos municipales se hará con los recursos que suministran los municipios, las provincias y la Nación en una proporcionalidad determinada.

El Capítulo III está consagrado al órgano administrador del fondo nacional de caminos, o sea, a una Dirección General de Caminos de la Nación que se compondrá de un presidente y cuatro vocales, nombrados por el P. E. con el acuerdo del Senado por un período de cinco años.

Esta dependencia tendrá por objeto administrar el fondo nacional de vialidad, formular el plan de caminos nacionales, construirlos, conservarlos, celebrar convenios con los gobiernos provinciales que se acojan a los beneficios de la ley, procurando armonizar la acción de la Nación como la de las provincias y municipios.

El Capítulo IV dispone la creación de un fondo nacional de caminos, destinado exclusivamente a costear el estudio, construcción y conservación de puentes y caminos en todo el territorio de la Nación.

Dicho fondo se formará con los siguientes recursos:

1.º — Con las sumas que la Ley de Presupuestos y leyes especiales imputen a obras de vialidad.

2.º — Con la contribución de las empresas ferrocarrileras estatuida en el art. 3.º de la Ley 5215 y el importe de los derechos aduaneros a que dicho artículo se refiere; pagada esa fecha

3.º — Con los recursos que las leyes de presupuesto de las provincias acogidas a la ley acuerden para obras de vialidad.

4.º — Con el 50 % de los derechos aduane-ros sobre carruajes, automóviles y camiones de tracción a sangre o mecánica y de cualquier máquina montada sobre ruedas destinada al tráfico, así como de sus piezas de re-puesto.

5.º — Con un impuesto equivalente al costo de construcción de una zona de 3 metros de ancho de los caminos que sean recorridos por líneas de tranvías.

6.º — Con una contribución de caminos a que estarán sujetas las propiedades comprendidas dentro de la zona de influencia de los caminos.

7.º — Con el producido del 15 % de los im-puestos internos.

8.º — Con la cuota terminal de \$ 0.40 por tonelada de carga recibida o despachada en las estaciones de acceso a las líneas férreas.

9.º — Con el pago del impuesto por uso de balsas de transporte en los ríos.

10. — Con las patentes de rodados.

11. — Con las donaciones.

12. — Con el producto de la venta de planos y pliegos de condiciones de obras sacadas a li-citación por la Dirección del ramo.

13. — Con las multas por infracciones a las disposiciones legales y reglamentarios sobre vialidad.

El fondo nacional se dividirá en cuatro par-tes:

- a) Para la red vial nacional.
- b) Para la red vial de acceso a las estacio-nes ferrocarrileras.
- c) Para la red vial provincial.
- d) Para la red vial municipal y vecinal.

Fundamentos

El miembro informante de la comisión redac-tora del proyecto de ley los expuso amplia-mente en el Congreso Nacional de Vialidad.

Proyecto de Ley Nacional de Caminos pre-sentado por la Delegación de la provincia de Buenos Aires.

1. — Se clasifican los caminos en tres cate-gorías: nacionales, provinciales y municipales.

Pertencen a la primera categoría los cam-i-nos que parten de la capital federal y cruzan varias provincias.

Pertencen a la segunda categoría los que unan a pueblos de una misma provincia.

Pertencen a la tercera categoría los que así sean establecidos por las Legislaturas o Gobier-nos provinciales y municipales.

2.º — Las vías a trazarse serán en línea rec-ta y consultarán las condiciones naturales y topográficas de las regiones.

El ancho de las calzadas pavimentadas o de macadam será de 6 metros hasta una distancia de 50 kilómetros de la capital federal y de las ciudades de mayor población de 200.000 habi-tantes; de 5 metros en los 20 kilómetros próxi-mos a las ciudades de 50.000 habitantes y de

4 metros en los demás recorridos. Los caminos tendrán a ambos lados 1 metro de tierra firme.

3.º — Se declara obligatoria la contribución vecinal para la conservación de los caminos en casos que se especifican.

4.º — Se fija la carga máxima de los vehícu-los y el diámetro mínimo de las llantas.

5.º — Se crea un fondo nacional de caminos con: a) el 60 % de las utilidades del Banco Agrícola-Ganadero e Industrial a crearse; el 50 % sobre los depósitos a plazo fijo en los bancos; el 10 % de las utilidades anuales de los bancos y el importe de las multas por in-fracción a la ley.

6.º — Se establece como única contribución de las empresas ferrocarrileras, para la repara-ción de los caminos de confluencia a las esta-ciones, el transporte gratuito de piedra.

7.º — Se dispone la creación de Comisiones vecinales honoríficas destinadas a secundar la construcción de las obras.

8.º — La Dirección General de Puentes y Ca-minos de la Nación fiscalizará las obras.

Proyecto de plan de recursos para una ley na-cional de vialidad, redactado por la Comisión Financiera del Primer Congreso Nacional de Vialidad y aprobado por el mismo.

Honorable Congreso de Vialidad:

Vuestra Comisión Financiera conceptúa que el estudio realizado con anterioridad a la con-vocatoria de este Congreso, tanto por el Tou-ring Club Argentino como por la Dirección de Puentes y Caminos de la Nación y por varios señores delegados llena los fines que el mis-mo Congreso de Vialidad persigue, de dotar a la república de una Ley General de Caminos.

La ley que dicte el H. Congreso de la Na-ción derivada de estos importantes trabajos, proveerá por sus disposiciones de carácter le-gal y su organismo rentístico a la construcción y conservación de los caminos nacionales y de acceso a las estaciones, como asimismo a los provinciales, municipales y vecinales.

Que en la unidad económica que representa la nación, todas las actividades y organizacio-nes comerciales e industriales, cualquiera que sea su naturaleza, están igualmente interesa-das en la realización de la obra fundamental y definitiva de los caminos a fin de facilitar la circulación de la riqueza y su más ventajosa colocación en los mercados de consumo.

Que a este fin, todos sus habitantes deben concurrir directa o indirectamente a dotar el fondo general de caminos de los recursos ne-cesarios para su más amplia construcción y conservación.

Por estos fundamentos, vuestra Comisión Fi-nanciera os propone el siguiente plan de re-cursos:

1.º — Con una suma fija anual de cinco mi-llo-nes de pesos moneda nacional que se incor-porará a la Ley de Presupuesto.

2.º — Con la contribución de las empresas de ferrocarriles establecida por el artículo 8.º de la Ley 5315 hasta el 1.º de Enero de 1947, y

el importe de los derechos de aduana a que ese artículo se refiere, pasada esa fecha.

3.º — Con el 50 % de los impuestos de aduana referentes a carruajes, y automóviles y camiones de tracción a sangre o mecánica y de cualquier máquina montada sobre ruedas, destinada al tráfico, así como de sus piezas de reemplazo.

4.º — Con un impuesto de medio centavo por litro de nafta o cualquier otro combustible líquido y un centavo por litro de aceite lubricante.

5.º — Con un impuesto equivalente al costo de construcción de una zona de tres metros de ancho de los caminos afirmados que sean recorridos por líneas de tranvías, o cuya concesión pueda ser hecha por los gobiernos de la Nación o de las Provincias, siempre que la primera contribuya a la ejecución y conservación de las mismas, que pagará la empresa concesionaria.

6.º — Con el 10 % aumentado en 2 % anual hasta llegar al 30 % del producido de los impuestos internos, que será destinado únicamente a construcción y conservación de las redes provinciales y nacionales.

7.º — Con la cuota de cuatro centavos por cada cien kilos de carga recibida o despachada en las estaciones de acceso a las vías férreas.

Igual gravamen recaerá sobre las mercaderías expedidas por los puertos que no hayan abonado anteriormente este impuesto.

8.º — Con el pago del impuesto que se fije por el uso de balsa de transporte a través de los ríos.

9.º — Con las patentes de rodados de los Territorios federales fuera del radio de acción municipal.

10. — Con las donaciones.

11. — Con el producido de venta de planos y pliegos de condiciones de obras sacadas a licitación por la Dirección General de Caminos.

12. — Con las multas por contravenciones a los reglamentos de vialidad que en adelante se dotarán por el Superior Gobierno de la Nación, Provincias y Municipales.

13. — Con la prestación de trabajo por parte de los conscriptos cuando se trate de caminos nacionales que unan la Capital Federal con capitales de provincias, Territorios Nacionales y fronteras del país, por cuanto ellos deben ser considerados como caminos militares dentro de los reglamentos que proponga la autoridad militar.

14. — Con el 50 % de las utilidades realizadas y líquidas de un Banco Agrícola-Ganadero Industrial a crearse, en caso de ser el puramente del Estado o con el 20 % de las utilidades líquidas que pueden corresponder a éste, si fuese mixto.

15. — Con el tres por mil sobre el monto de los depósitos a plazo fijo y en Caja de Ahorros de todos los Bancos del país.

16. — Con el 5 % sobre las utilidades realizadas y líquidas de los Bancos y Compañías de Seguros.

17. — Con el 50 % de todo lo que el Gobierno perciba por concepto de arrendamientos de bosques, yerbales y pastajes en los Territorios Nacionales.

18. — Con un centavo por hectárea que abonarán todas las tierras de propiedad particular ubicadas dentro de los límites de los Territorios Nacionales.

20. — Aconseja igualmente la publicación de los trabajos presentados con intervención de sus autores a lo selectos de que sirvan de antecedentes cuando el Honorable Congreso Nacional entre a estudiar la Ley general de caminos.

Proyectos acompañados, como antecedentes para la ley a dictarse.

"Régimen Económico de los Caminos Rurales", por el delegado de la Facultad de Agronomía y veterinaria, doctor Nicanor A. de Elía

El concepto poco preciso y hasta equivocado sobre el régimen económico de los caminos rurales, que ha originado en la misma administración de justicia jurisprudencias peligrosas, como ser, entre otras, la sentada en el caso Lahitte de Sáenz Peña, Cipriana, versus Amadeo Duche y Francisco Méndez Goncalvez, de fecha 24 de Agosto de 1921 de la Excmá Cámara de lo Civil de la Capital Federal, que estableció que "los compradores no están obligados a pagar el importe de la superficie ocupada por los caminos públicos que pasan por los lotes de campo adquiridos", me han inducido a presentar el siguiente proyecto, para que si lo tuviera a bien este Congreso, lo remitiera al Honorable Congreso de la Nación, a fin de que se incluyera en el título "De la compraventa" del Código Civil, la siguiente disposición: "Los compradores de predios rústicos están obligados a pagar el importe de la superficie ocupada por los caminos públicos que pasan por los lotes de campos adquiridos cuando ellos hubieran sido constituidos a título de servidumbres."

Este proyecto lo fundo en la razón anteriormente indicada, y atento que nuestro régimen común, es el de la servidumbre, y no el del dominio absoluto del Estado General o de los Estados Particulares. Nuestros Códigos Rurales corroboran esta tesis, cuando establecen que las superficies ocupadas por los caminos públicos, serán restituidos a los dueños actuales de los terrenos que los hubieran cruzado, con excepción de aquellos ejecutados mediante juicio de expropiación o por construcción sobre terrenos fiscales, en cuyo caso podrán adquirirllos al Estado General o Estados Particulares según su respectiva jurisdicción.

Despacho de la Comisión de Legislación

La Comisión de Legislación entiende que se trata de una cuestión interesante y que puede ser de trascendencia por las cuestiones que provocará y las dificultades que está llamada a ocasionar. Resuelve, en consecuencia, trasladar este asunto al Honorable Congreso de la

Nación, pidiéndole su estudio y resolución, a fin de fijar la verdadera interpretación legal.

Clasificación y determinación de la jurisdicción administrativa de los caminos.

Proyecto de Declaración presentado por la Delegación de Salta, ingenieros señores A. Alvarez Tamayo y A. T. Cornejo.

1.º — Los caminos públicos de la República deben clasificarse en nacionales, provinciales y municipales.

2.º — Se consideran nacionales los que sirven necesariamente a la circulación general del país, a la defensa nacional, al comercio exterior y al tráfico ferroviario federal, a saber: los que unen capitales de provincias entre sí, con la capital federal o con las capitales de Territorios; los que unen un campo de maniobras permanente, o cuartel del ejército con un camino nacional o estación ferroviaria; los que van a las fronteras, desde igual arranque que los anteriores; los que van a los puertos desde el mismo arranque, y los que acceden a estaciones ferroviarias, desde 20 kilómetros, en todo rumbo.

Considerándose provinciales todos los caminos públicos de los Estados, no incluidos en otras clasificaciones.

3.º — Que las legislaturas y el Congreso Nacional deben adoptar en las leyes de caminos que dicten la clasificación precedente, y

4.º — Que las legislaturas locales deben atribuir la jurisdicción federal sobre los caminos nacionales.

Del estudio comparado de la clasificación de caminos de la República y en otros países, surge la conveniencia de adoptar en nuestro país la propuesta por los autores, que está basada en razones de orden técnico, económico y administrativo.

Proyecto de ley de creación de un "Consejo Nacional de Vialidad", por el señor Eloy Fariña Núñez.

Artículo 1.º — Créase un cuerpo deliberante y ejecutivo, que se denominará Consejo Nacional de Vialidad, con asiento en la capital federal.

Art. 2.º — Los representantes de los Estados Federales constituyen el Consejo Nacional de Vialidad, el que será presidido por el Ministro de Obras Públicas de la nación, en representación del Gobierno Federal y de los Territorios Nacionales.

Cada provincia tendrá derecho a la designación de un representante con voz y voto en el consejo.

Art. 3.º — El Consejo Nacional de Vialidad tendrá por objeto el cumplimiento de la ley nacional de vialidad y de su reglamentación, a cuyo fin aplicará con autonomía propia la renta general de caminos.

Art. 4.º — El Consejo Nacional de Vialidad se organizará sobre la base de la actual Dirección General de Puentes y Caminos que queda refundida en dicho cuerpo, como rama consul-

tiva técnica y ejecutora de las obras públicas.

Art. 5.º — Desde la promulgación de la presente ley, destínase a renta general de caminos el 25 % del producto de los impuestos internos nacionales.

Art. 6.º — Destínase igualmente a renta general de vialidad el producto total del impuesto a la nafta.

Art. 7.º — A los fines del artículo anterior, créase un impuesto interno de \$ 0.05 m/n. sobre la nafta, o cualquier otra substancia que se emplee como combustible en la tracción mecánica, a razón de un litro como unidad tributaria.

Este impuesto se pagará en la forma que determine el P. E., a la salida de aduana, depósito fiscal o fábrica, encargándose a la Administración de Impuestos Internos de su percepción y control.

Art. 8.º — El Ministerio de Hacienda de la Nación, por intermedio de la Tesorería General, entregará mensualmente al Consejo Nacional de Vialidad los fondos a que se refieren los artículos 5.º y 6.º

Art. 9.º — El Consejo Nacional de Vialidad, como cuerpo deliberante y ejecutivo, se regirá por un reglamento propio, que será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. 10. — Queda facultado el P. E. para reglamentar esta ley.

Art. 11. — Comuníquese, etc.

EL PROBLEMA VIAL Y SU SOLUCION

A los lectores

En el deseo de acumular la mayor suma de puntos de vista y opiniones en torno del problema de la vialidad, para cuya solución el Touring Club Argentino, en cumplimiento de lo resuelto por el Primer Congreso Nacional de Vialidad, ha elevado a la Cámara de Diputados de la nación los antecedentes respectivos, hemos resuelto organizar una encuesta entre nuestros lectores, pidiéndoles quieran contestar las preguntas formuladas en el siguiente cuestionario:

1.º Política nacional de caminos: ¿es conveniente la centralización federal o la descentralización administrativa?

2.º Plan de recursos: ¿Qué impuestos deben ser destinados a la construcción y conservación de las obras? Su naturaleza y su carácter.

3.º ¿En qué forma deben cooperar las provincias, los territorios y las municipalidades a un sistema nacional de caminos?

4.º ¿Debe confiarse a un nuevo organismo técnico-administrativo todo lo concerniente a la aplicación de la ley general de caminos?

5.º ¿Cuáles son los caracteres que debe reunir una legislación nacional de vialidad. Sus principales disposiciones.

6.º Criterio técnico del planteo del problema vial.

7.º ¿Cuál es la doctrina de la Constitución sobre la materia?

Juntas de Fomento de Caminos

INSTITUCION DEL "DIA DEL CAMINO"

PROYECTO DEL SENADOR CALDERON

El ambiente nacional creado en torno del problema de la vialidad por el Primer Congreso de Caminos, celebrado en Mayo del corriente año, comienza a dar sus frutos en forma de iniciativas, proyectos de leyes y resoluciones administrativas que han surgido con posterioridad a la organización del certamen.

Vamos a ocuparnos de una de esas iniciativas, lanzada en la provincia de Buenos Aires. Ella se debe al senador doctor Miguel C. Calderón, quien ha presentado un proyecto de ley encaminada al mejoramiento de la vialidad.

En dicho proyecto se establece la creación de Juntas Regionales de Fomento de Caminos, constituidas por siete miembros: un presidente, que será el intendente o comisionado municipal; dos concejales y cuatro propietarios electores de cada municipio, los que desempeñarán su cometido con la cooperación del asesor técnico municipal y durarán en el ejercicio de sus funciones todo el tiempo que dure el intendente o comisionado.

Dichas Juntas deberán realizar todos los actos que consideren útiles para el mejor desarrollo, conservación y mejora de los caminos.

Sus recursos estarán formados por las cantidades que anualmente, con tal fin, voten las municipalidades, incorporándolas a sus presupuestos; por el impuesto a los caminos, que será entregado quincenalmente a los presidentes en cada distrito, y por las subvenciones que con este mismo objeto voten los poderes públicos nacionales y provinciales.

Las Juntas tienen la facultad de hacer el replanteo de las trazas de los ejidos, el proyecto de nuevos caminos, la modificación de su trazado y todo lo relativo a la mejora de la vialidad en la provincia.

El proyecto dispone también la institución del "día del camino" en la provincia, día que el P. E. declarará feriado, propiciando con ocasión de la fiesta la participación directa y voluntaria del pueblo en la ejecución de obras de vialidad, a fin de que los vecindarios se sientan vinculados de una manera efectiva a la obra realizada por las Juntas.

Estatúyese igualmente que cada período de seis meses se realicen Congresos de Vialidad en las ciudades más importantes de la provincia, los que funcionarán bajo la presidencia del ministro de Obras Públicas, que tendrá la superintendencia de todas las Juntas, las cuales estarán representadas por uno de sus miembros en los Congresos a realizarse con el objeto de resolver los distintos problemas relacionados con la vialidad.

El autor del proyecto, fundándolo, expresa que se persigue el propósito de una mayor descentralización de caminos, concordante con el principio constitucional que informa nuestra orga-

nización de justicia y nuestra fisonomía política y administrativa en general, con la formación de Juntas de fomento, constituidas en una acción armónica por autoridades y particulares, a fin de que las inversiones de fondos se efectúen por las personas que precisamente conocen las verdaderas necesidades de cada partido.

Nada hay que objetar al principio en que está basado el proyecto, coincidiendo sus disposiciones con doctrinas sustentadas en las páginas de esta Revista desde muchos años atrás. En efecto, tiempo ha que venimos preconizando la conveniencia de constituir juntas vecinales de fomento, en las que se asocie la acción municipal a la iniciativa vecinal.

La institución del "día del camino" es otra idea enunciada por el T. C. Argentino y la organización del Congreso de Vialidad, es otro de sus propósitos.

Respecto a que sea necesaria, útil y conveniente una mayor descentralización de caminos, cabe observar que si bien es cierto que los vecinos de una localidad son las personas que conocen mejor las verdaderas necesidades de cada partido, debe tenerse en cuenta, por otro lado, que las vías locales deben responder a un plan general, a un sistema que, sin desatender las exigencias del tráfico vecinal, consulte las necesidades generales del tráfico provincial, o sea, intervecinal.

Los particularismos locales no pueden, ni deben prescindir de las conveniencias de las regiones, las zonas, las provincias, la nación entera, porque los caminos son vías de carácter público, hechas para satisfacer las aspiraciones y anhelos de la comunidad social.

Por ello encontramos acertada la idea complementaria de organizar periódicamente Congresos de Vialidad, donde el interés general se sobreponga al egoísmo localista, noble y fecundo egoísmo indiscutiblemente, pero que, si no coincide con el anhelo colectivo, puede llevarnos a realizar obras inconexas y desarticuladas, sin unidad de conjunto, ni cohesión de sistema.

Dentro de sus líneas generales, el proyecto del doctor Calderón es digno del aplauso que le tributamos por su afán de progreso y la noble preocupación patriótica que su iniciativa pone de relieve.

Apuntes de un viaje a los Lagos Andinos

Son raras en nuestro país las excursiones por las bellas regiones andinas. Toda la multi-forme belleza encerrada en esas ricas partes de territorio argentino, permanece para muchas gentes cubierta por la bruma de lo ignoto. Y es de lamentarse. Hay en la Argentina lugares donde la Naturaleza ha sido pródiga en el derroche de sus dones. Los lagos andinos, y comarcas cercanas, son sitios de encanto milimonochesco. Pero... se prefiere ir a Suiza en busca de emociones artísticas. Europa atrae al turista argentino. Y le atrae cual señuelo. Olvidamos, nosotros, cuanta riqueza natural encierran algunas regiones del suelo patrio.

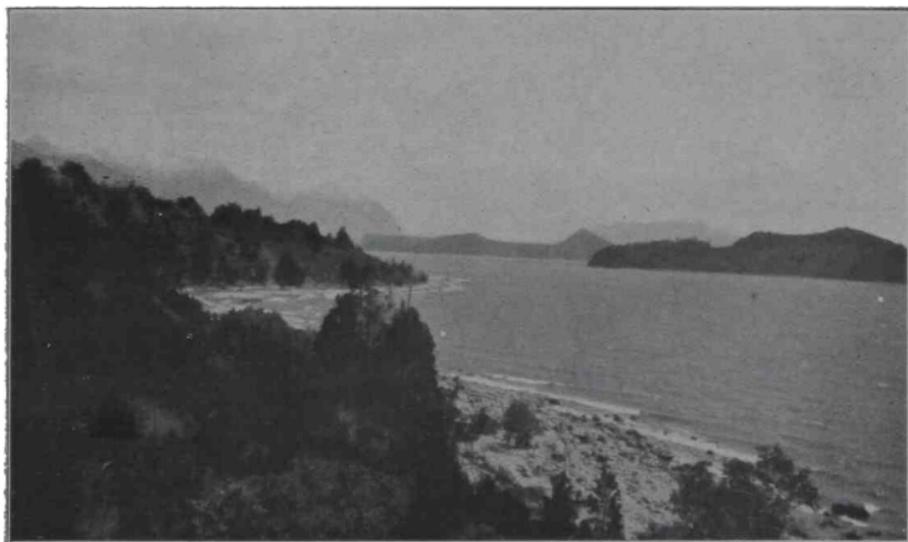
El señor don Enrique Saint, nuestro consocio, acaba de realizar un viaje, largo e interesante, por los lagos argentinos. Y su esposa, la señora Andrea M. de Saint, que a su exquisita feminidad gala, como las dotes de una sutil observadora, ha llevado al papel, cual las impresiones de un diario, anotaciones acerca de esa agradable excursión. Es el de esta dama, un trabajo que suscitará, sin duda, la atención

marcas recordadas por la ágil pluma de la señora de Saint, habremos hecho, en parte, obra buena y de divulgación nacionalista al acoger en estas páginas el relato precitado.

Itinerario: Neuquén, Bariloche, Puerto Blest, Lago Frías, Peulla, Lago todos los Santos, Lago Llanquihué, Puerto Varas, Puerto Montt, Isla Chiloe, Esturios, Reñihue, Coman o Bodahüé, Reloncaví, Valdivia, Lago Rihühüé, Perihueico, Lago Panguipulli, Lago Iacar, Lago Lolog, San Martín de los Andes.

No tengo, por cierto la intención de hacer un relato completo y detallado, del magnífico viaje que acaba de realizar mi esposo a los lagos Andinos; viaje en el cual lo acompañamos yo y nuestros hijos.

Otros viajeros antes que yo, y con mayor documentación describieron aquellas admirables regiones, por demás ignoradas hasta ahora, y lo hicieron en varios libros sumamente interesantes, desde todos los puntos de vista: ya histórico, ya topográfico, ya geológico, etcétera. No citaré al gran naturalista y fisiólogo Darwin, quien escribió su valiosa obra "Del origen de las especies", a raíz de una expedición



Lago Nahuel Huapi e Isla Victoria

de los lectores, y sobre todo, servirá para difundir conocimientos sobre las bellas y casi ignoradas regiones argentinas del Sur. Si esta narración, cuya primera parte va a leerse, logra influir en el ánimo de algunos turistas nuestros y les sugiere el deseo de visitar las bellas co-

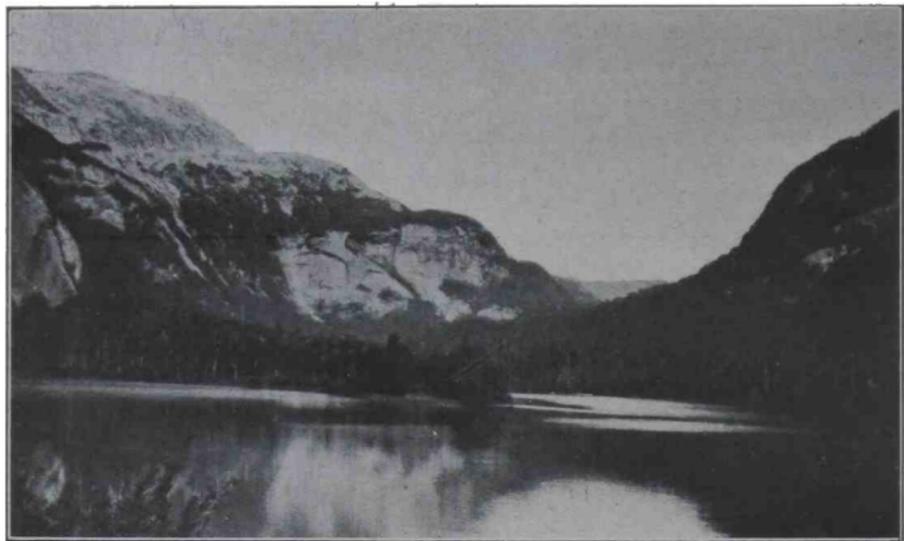
científica a Sud America, pero sí, entre los modernos, al doctor I. Ruiz Moreno, a Bailey Willis, a Emilio B. Morales y a Ada Maria Eflin, quien en su libro "Paisajes Cordilleranos", detalló con tanto acierto su viaje a los lagos Andinos. Es muy probable que esos libros no los ha leído la generalidad del público; sólo los

habrán hojeado, personas que se toman interés por aquellas regiones, y los reales amantes del gran turismo y profundos apreciadores de bellos paisajes, es decir, unos pocos franceses, ingleses y alemanes.

Me es doloroso constatarlo, pero en mi largo viaje, muy contados fueron los argentinos, con quienes me he encontrado. ¿Por qué esa indife-

vida social, o, de las habituales preocupaciones, ser huésped en un simple chalet de madera, lleno de poesía, donde se halla ampliamente lo necesario, aunque sin lo superfluo, y todo ello encuadrado por los más ideales sitios que la naturaleza creara!

Si no hubiéramos desoido consejos y opiniones de unos y otros, jamás hubiéramos ni



Parque Nacional. — Lago de Los Cántaros

rencia rayana en la ingratitud, hacia esa naturaleza tanto generosa, que casi a las puertas de Buenos Aires brinda el espectáculo de su perfecta belleza, majestuosamente salvaje? ¿Qué error el bautizar a aquellas regiones "La Suiza Argentina"! Error este, que Suiza puede, indudablemente, considerar como un motivo de orgullo. El doctor Moreno, dice que "Suiza es una reducción habitada de la Patagonia, en esta fase de los lagos"... Tiene razón el doctor Moreno; yo conozco los "fyords" de Suecia y todas las Suizas europeas, pero ahora y para siempre, quedo presa de religiosa admiración ante lo que es "vuestro", "bien vuestro".

Es evidente que los medios de locomoción, distan mucho de ofrecer todas las comodidades que se hallan en una excursión de las tan banalmente consagradas por la moda, a Mar del Plata, Córdoba, etcétera. Sin embargo, con buen humor, y un poquito de buena voluntad, el traslado a ese inolvidable Edén, se hace no sólo facilísimo sino que agradable, por el interés que a cada paso, en eso que se nombra "el desierto" se manifiesta al viajero. Posiblemente sea esa travesía entre Neuquén y San Carlos de Bariloche que atemoriza; quizás se teme no hallar todo el lujo y confort de los grandes hoteles. ¿A qué viene ese temor? ¿Decidme, al contrario, si no parece "delicioso", "ideal" como lenitivo del "surmenage" de la

familia y yo emprendido tal viaje. El volcán en erupción hasta pocos días atrás, los 3000 y pico de bandoleros, a quienes se atribuían veleidades de llegarse hasta los territorios de Neuquén y Río Negro, y otras muchas cosas a cual más desconsoladoras... ¿Nuestros propios amigos, aún los más animados, nos vieron partir con compasiva inquietud! A pesar de todo dejamos Buenos Aires, cruzamos el desierto de Neuquén a Bariloche en automóvil, sin cansancio y sin mayores molestias. A mitad del camino, o sea al término de la primera jornada, hallamos para cenar y pernoctar, la casa de comercio de un vasco-francés. En ella nos fué brindada la más cordial hospitalidad; menú exquisito, habitaciones de un aseo por encima de todo encomio, y por sobre todo esto, exigencias retributivas más que equitativas. Lo afirmo, aunque contradiga formalmente así, lo que pudieran haber pretendido turistas que nos precedieron o siguieron. Del volcán y de sus peligros para el turista... de los bandoleros... será que habrán juzgado nuestras personalidades poco dignas de interés... el hecho es que no fuimos molestados ni en sueños.

Sin embargo, un incidente que nos acaeció en el desierto, nos vino a recordar que los bandoleros no eran legendarios, y que los pocos habitantes esparcidos por aquellos pagos, no dudaban de su existencia, y que, por lo tanto,

les era indispensable mantenerse siempre en guardia. Habiendo estallado un neumático de nuestro automóvil, determinamos dejar al "chauffeur" entregado en la tarea de reemplazarlo, y seguir nosotros adelante, a pie para combatir el frío matutino. Luego de algunos kilómetros de rápida marcha por la arenosa carretera, divisamos una casa, y, felices ante la idea de hallar por fin seres vivientes, nos dirigimos hacia la puerta de la aislada morada, pero un perro negro, que por allí andaba suelto, nos salió ladrando al encuentro, cual canchero y celoso guardián del apartado lugar. Ante tan agresivo recibimiento resolvimos prudentemente esperar la llegada del automóvil, a unos pocos metros de la casa, la que, por otra parte, parecía deshabitada. Pasan algunos ratos y por fin el automóvil nos alcanza, y salen entonces del almacén sus propietarios, dos sirios, quienes conmovidos nos confiesan el susto enorme que les habíamos dado. Viendo llegar por el camino tan poco frecuentado, un grupo de individuos desconocidos (¿por supuesto!...) y empujados, los pobres hombres nos tomaron por un destacamento de vanguardia de una banda de malhechores y decididos a defender su pellejo se habían atrincherado en la casa, esperándonos tras la puerta con los Winchesters amartillados. Ellos estaban decididos a tirarnos a quemarropa si tratábamos de franquear el umbral; cosa que con toda inocencia hubiéramos hecho, si la providencial aunque descortés intervención del canchero negro. Esas pobres gentes, asombradas ante la idea de la tremenda desgracia que podía haber sucedido, se disculparon como mejor podían, y, nos contaron como explicación del temor que nuestra inesperada presencia habíales causado, que con tres días de anterioridad, una gavilla de maleantes, había asaltado una estancia de las inmediaciones.

Desde ese día, no oímos más hablar de bandoleros, es decir que durante todo nuestro viaje, los únicos que nos fué dado ver de cerca, fuimos nosotros mismos... En cuanto al volcán, recién en la etapa del segundo día, cerca de Pilcaniyen, notamos ciertos torbellinos de polvo grisáceo, cenizas, asentadas de la última erupción, violentamente levantadas por el viento, frecuentemente recio en esos parajes. Fueron éstos los primeros síntomas del daño que puede causar una lluvia de cenizas a la vegetación la más lozana, reduciéndola en breves instantes y por bastante tiempo, a la nada. Muchos cuentan sobre una reacción natural, y hasta creen en posibles beneficios aportados por estas cenizas, que transformaciones fisiológicas naturales podrán convertir en abono; pero la mayoría inclina por la constatación del inmenso daño inmediato; el ganado sufre horriblemente las consecuencias de la destrucción de los pastoreos, ocasionado por las cenizas. Hay sitios a orillas del Nahuel Huapi, donde la capa es de m. 0.30 y hasta m. 0.40 de espesor; el aspecto de las cenizas es el de la piedra pómez. La impresión de tristeza causada

por la vista de los rastros del terrible flagelo, dura afortunadamente poco para nosotros, pues en la tarde del mismo día cruzamos por la inmensa estancia de San Ramón, propiedad del príncipe de Schauenburg Lippe, y a 40 kilómetros más lejos, de pronto, divisamos las limpidísimas aguas del lago "Nahuel Huapi", ese día, majestuosamente calmas. ¡Qué emocionante impresión la que nos embarga en ese instante! ¡Nos aproximábamos a la tierra de promisión! Y olvidábamos, en un segundo, y para siempre, el cansancio de los dos días de travesía en automóvil.

He ahí Bariloche y su pequeño puerto, sus características casas de madera, recuerdan aldeas suecas o noruegas. La luz eléctrica alumbraba su calle principal, y nos es dado admirar el elegante chalet en construcción, destinado al Banco de la Nación Argentina. Costeamos el lago al salir del centro de Bariloche, para llegar a la villa del Ingeniero y geólogo señor F. Frey, donde nos fué brindada durante nuestra permanencia, harto breve a deseo nuestro, la hospitalidad más llena de cordiales atenciones.

Contrariamente a lo que puedan pretender ciertas personas exageradamente exigentes, el turista es el niño mimado en Bariloche, y tendrá siempre muy presente, la amabilidad espontánea que las autoridades y los habitantes más conspicuos de la diminuta ciudad. Ellos pusieron a nuestra disposición, todo cuanto nos fuera necesario para nuestras excursiones: caballos, baqueanos, lancha de la Gobernación, etc. Son estas pruebas de gentil buena voluntad, que



Lago "Los Horcones"

después de todo, no son en manera alguna obligatorias por parte de particulares. Y es por ende, lamentable que frecuentemente malos turistas no sepan apreciarlo como se merece. Algunos, hasta llevan la ingratitud al punto de publicar infinidad de fantasías denigrantes para los barilocheños, contando, con increíble profusión imaginativa, peligros de viaje, que de ser ciertos, pondrían los pelos de punta! El hacer alarde de héroe, es de buen tono... pero esos señores, harían mucha mejor obra quedándose muy acurrucados cerca de la estufa, que haciendo tan funesta e injusta propaganda...

EL TURISMO EN LOS COLEGIOS

En muchos países europeos y en Estados Unidos de América, la práctica del turismo se ha impuesto definitivamente. Tanto se ha difundido el saludable "touring", que bien puede afirmarse que en algunas grandes ciudades la mayoría de la población lo ha adoptado, en su propio e indudable beneficio. ¿No podría hacerse lo mismo entre nosotros y, especialmente, entre los alumnos de los colegios nacionales?

La respuesta a esta pregunta no debe formularse sino en sentido favorable si es que se desea contribuir al desarrollo físico de nuestra juventud, pero, no obstante, consideramos oportuno transcribir el siguiente artículo de "Mundial", en el que sintéticamente se encara tan interesante cuestión:

Caminando por las calles de nuestra hermosa capital hemos visto muchas veces tranvías llenos de pequeños que bajo la vigilancia de sus maestros o maestras peregrinan de un extremo a otro de la ciudad para visitar sus edificios, monumentos o jardines públicos. Eso es entre el elemento estudiantil de instrucción primaria.

Cuando esos mismos niños avanzan en su educación y llegan al Colegio Nacional cesan esas excursiones tranviarias pues se supone que ya conocen la ciudad natal y que además se pueden mover solos sin necesidad de la vigilancia de maestros. Es decir, las fronteras geográficas para el turismo pedagógico concluyen en nuestro país tan pronto como se abandonan las salas de las escuelas primarias. Al penetrar en las aulas de la enseñanza secundaria y superior sobra y basta con los textos de geografía patria para ensanchar los horizontes nacionales de la juventud. Es este un gran error y así lo comprenden los países europeos y los Estados Unidos que emplean todos los medios a su alcance para fomentar el turismo estudiantil.

Lo que hacen otros países—

En ellos los estudiantes tienen las mejores oportunidades para conocer a su país y aún a los estados vecinos justamente durante sus cursos en los colegios nacionales y en las universidades. No les basta a las autoridades de esas instituciones con llenar la cabeza de los futuros ciudadanos con libros y experimentos en los laboratorios. Organizan excursiones, a costo mínimo por cabeza a centros industriales, a regiones montañosas, a la capital de la nación, a sus grandes puertos, a las provincias más lejanas. Con la ayuda del Ministerio de Instrucción, o de los consejos locales de educación se obtienen trenes o vapores especiales a precios reducidísimos. Las comidas y los alojamientos se calculan sobre bases muy sencillas con tal de ser higiénicos y saludables.

Se emplean muchas veces las comodidades que otras instituciones de enseñanza pueden ofrecer en las ciudades y lugares a visitarse y se hace un presupuesto y se fija de acuerdo

con ello la cuota de cada excursionista. El aviso correspondiente, junto con una lista de los objetos más indispensables que hay que llevar se fija en los pizarrones respectivos días antes de la partida y se agrega que para llevar a cabo la excursión se necesita tal número fijo de excursionistas que se inscriben, pagando su cuota, en la oficina del rector. Nunca deja de presentarse un número suficiente de estudiantes, maestros y profesores, y así se emplea el sistema "cooperativo" para viajar y conocer otros lugares. Además se hace así democracia. Es hermoso ver la llegada de los excursionistas a las estaciones. Todo su equipaje consiste en una pequeña maleta con lo más indispensable y con "vivas" y "hurra" se alejan del pueblo o ciudad natal en busca de nuevos horizontes momentáneos.

Lo que puede hacerse aquí—

¿Cuántos estudiantes de la capital conocen la ciudad del Rosario, Córdoba, Mar del Plata, etc.?

Muy pocos. Sin embargo no debe ser difícil poder convenir entre los diversos colegios nacionales un intercambio de facilidades, que permitan el alojamiento y la alimentación de grupos numerosos a precios baratísimos al visitarse mutuamente. Con todo y sobre todo debería haber en la capital un local permanente, para alojar lo más económicamente posible a excursiones estudiantiles del interior.

Como estas peregrinaciones serán de interés público el gobierno debería recabar de las empresas tarifas extraordinarias, para tales viajes, puesto que generalmente bastará agregar uno o más vagones a cualquier tren expreso. Esto en cuanto a excursiones breves, de varios días solamente; pero también hay los campamentos y excursiones de vacaciones que pueden cultivarse aquí como en los demás países en que se considera, al estudiante como a hijo predilecto de la nación que debe velar en toda forma por ellos.

Visita a países vecinos—

¿Sería muy costoso enseñarles a los estudiantes argentinos capitales como Montevideo y Asunción? De ninguna manera. No se requiere ningún lujo. Comida sana, albergue higiénico y a base de 400 o más estudiantes por excursión podrían organizar las autoridades de enseñanza viajes baratísimos.

Las empresas y hoteles cooperarían—

Tenemos la completa seguridad de que tanto los ferrocarriles, las compañías de vapores, hoteles, fondas, etc., todos cooperarían en el fomento de esta clase de "touring" estudiantil, y la reciprocidad de servicios de las instituciones de enseñanza serviría para aunar más estrechamente los lazos de unión que debe haber entre la juventud estudiosa de todas partes.

EL GRAN DESFILE DE RODADOS

UN NUEVO NUMERO DE LAS FIESTAS PATRIOTICAS

INICIATIVA DEL TOURING CLUB ARGENTINO

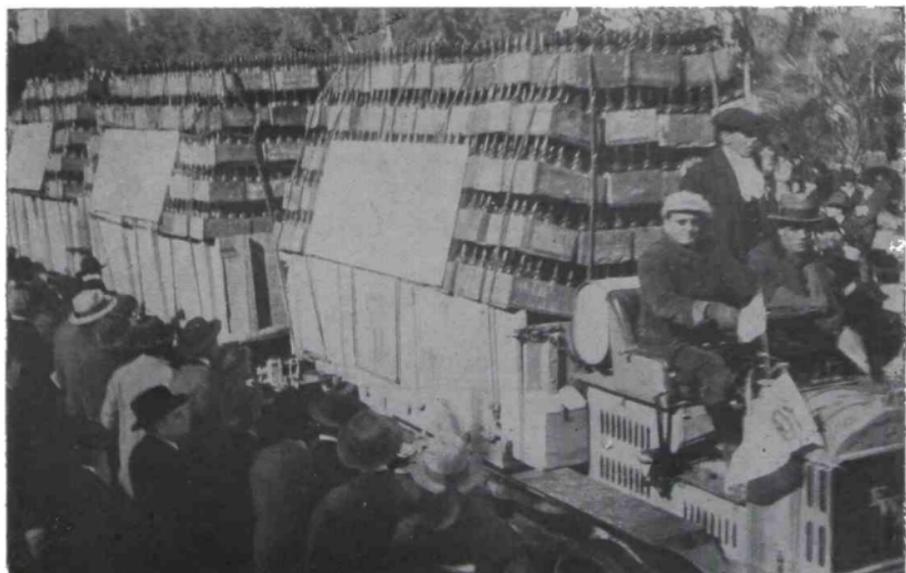


Curiosa e interesante carreta primitiva

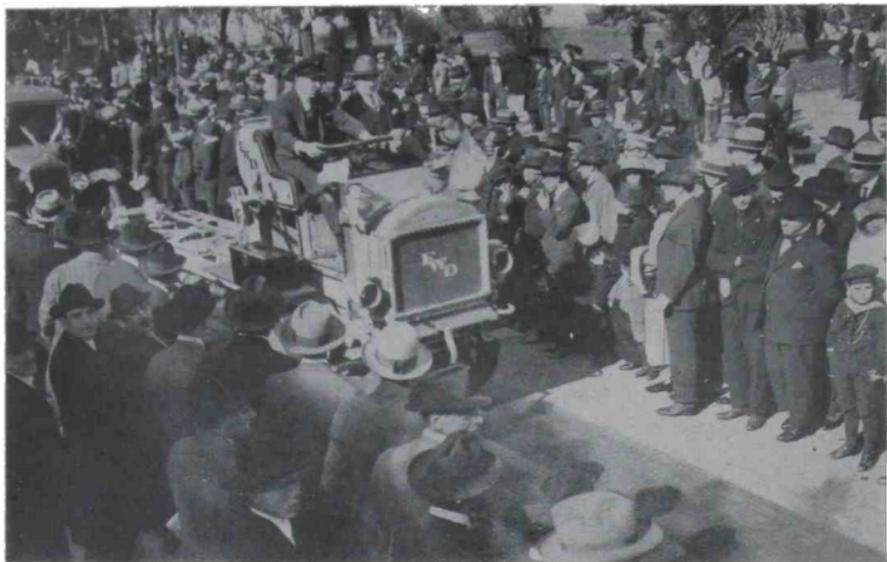
Toda la población de la capital ha de recordar aún con agrado, el singular desfile de rodados que bajo los auspicios del Touring Club Argentino, en homenaje a la efeméride patriótica y en honor de las delegaciones concurren-

tes al Primer Congreso Nacional de Vialidad, se realizó con inmejorable éxito el 25 de Mayo último, por la mañana.

Fue aquel acto, un elocuente exponente de la importancia trascendental de las cuestiones



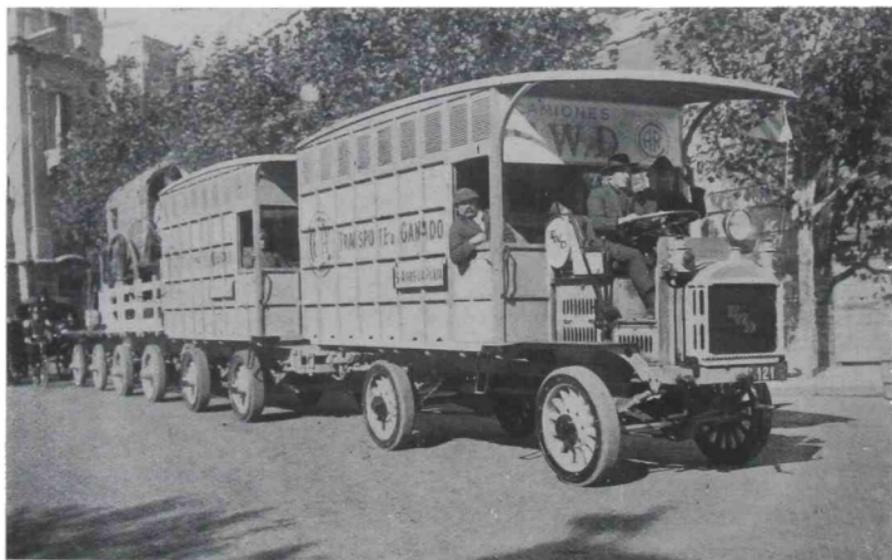
Los grandes camiones modernos que presentaban singular contraste con los antiguos coches de encomiendas.



Tipo de camión moderno

que abordaría el Congreso reunido entonces en la capital de la república y del enorme progreso alcanzado en el país por los sistemas de comunicación. Desde la chirriante ca-

El público y la prensa supieron apreciar el simbolismo de esa procesión de tan variados rodados y sin reservas aplaudieron la iniciativa del Touring Club Argentino y de la Comi-



Tren sin rieles

rreta tucumana hasta los maravillosos "trenes sin rieles", desfiló por las principales calles de la capital, aquella mañana memorable, todo lo que constituye el nervio de la potencialidad productora del país.

gión de Propaganda del Primer Congreso Nacional de Vialidad, que unieron sus esfuerzos para el mayor brillo del acto.

Apreciando debidamente esta recepción auspiciosa de la iniciativa y teniendo en cuenta

que según sus estatutos, una de las finalidades primordiales del Touring Club Argentino, es el fomento de los modernos sistemas de transporte como medio indirecto de mejorar las condiciones de la vialidad, la Comisión Directiva del Touring Club Argentino, en una de sus últimas sesiones, en la que también aprobó el informe de las comisiones organizadoras del

Así, pues, el original acto que tanto interés despertó en mayo último, atrayendo al centro una enorme multitud de personas, pasará a ser una de las acostumbradas celebraciones del 25 de Mayo, en sustitución de fiestas muy respetables pero que no concedian con el progreso de la ciudad de Buenos Aires. Indudablemente, el desfile de 1923 resultará mucho más atra-



Otro de los varios camiones que figuraron en el desfile

Congreso vial, consideró ampliamente este asunto y resolvió instituir para lo sucesivo, como un número permanente de las fiestas mayas, el desfile de rodados antiguos y modernos que se efectuará todos los 25 de Mayo, en el carácter de homenaje a la Institución y de las casas importadoras de rodados modernos al aniversario de la Revolución de Mayo.

yente que el primero, por el agregado de diversos números pintorescos que no pudieron incluirse en el anterior, en virtud de las muchas cuestiones que requerían la atención de la Comisión de Propaganda.

Publicamos con este artículo algunas vistas tomadas durante el desfile del 25 de Mayo último.

DELEGADO VIAJERO EN MENDOZA

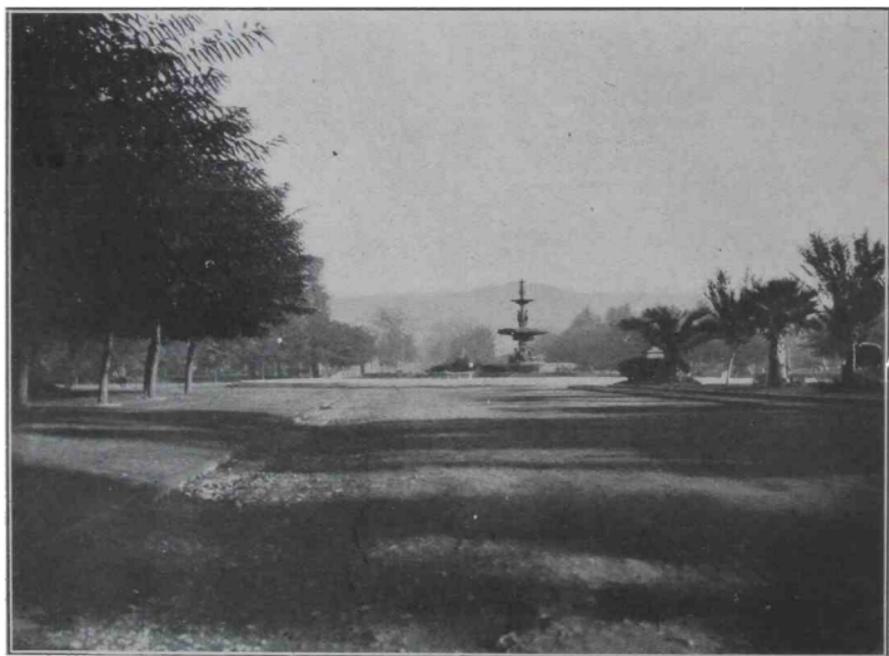
Sabido es por nuestros lectores que el T. C. A., empeñado como lo está en una obra tan amplia como la del mejoramiento de la vialidad del país, no escatima esfuerzos para cooperar con su acción y su propaganda a la labor de los poderes públicos. Así en las localidades del país, desde Jujuy a los canales fueguinos y desde el Atlántico hasta la cordillera, ha conseguido la adhesión de sus actuales delegados, quienes realizan desinteresadamente una obra altamente patriótica. A esos delegados fijos, débense agregar los que con carácter de viajeros recorren las provincias y territorios nacionales, a fin de señalar en la Revista las observaciones que recogen en sus largas y a veces arriesgadas excursiones. Entre éstas podríamos re-

cordar las de los señores Terré y Baldrich, Rontzell, Ricardo J. Pardo, Castanera, etc., por los territorios de Misiones y patagónicos, Santa Fe, Córdoba, etc., respectivamente.

Los positivos resultados obtenidos en los viajes anteriores decidieron a las autoridades de la institución a designar a uno de sus socios, el señor Lorenzo Capra, delegado viajero en Mendoza. En esa ciudad, a la que el señor Capra llegó en vísperas de la realización del Primer Congreso Nacional de la Vialidad, nuestro delegado viajero ha efectuado una activa propaganda en favor del T. C. A., no sólo consiguiendo nuevos adherentes si que también interesando a los poderes públicos en el complejo problema de los caminos.



Mendoza. — Plaza San Martín



Mendoza. — Una calle de la Plaza Independencia

A este respecto nos es muy grato consignar que el Gobernador de la Provincia, doctor Carlos W. Lencinas, le concedió una larga audiencia, en la que el mandatario mendocino se manifestó un decidido partidario del fomento de la vialidad y prometió interesarse preferente-

mente, como parte de su programa, de la política caminera.

Como complemento de sus gestiones en Mendoza, el señor Capra nos envió una interesante colección de fotografías, algunas de las cuales utilizamos para ilustrar estas líneas.

Primer Congreso Nacional de Vialidad

NOMINA COMPLETA DE ADHERENTES

Publicamos a continuación la nómina completa de los gobiernos, municipalidades, instituciones, empresas, etc., que se adhirieron al Primer Congreso Nacional de Vialidad, celebrado recientemente en esta capital, bajo los auspicios del Touring Club Argentino, con los proficuos resultados que el país ya conoce por las publicaciones periodísticas.

Ministerio de Obras Públicas de la Nación. — Delegado: ingeniero Ariodante Giovacchini, director general interino de Ferrocarriles.

Provincia de Buenos Aires. — Delegados: diputado nacional doctor Isafas R. Amado, senador Carlos F. Biocca, ingeniero N. Bessio Moreno, ingeniero Donato Gerardi e ingeniero Julio A. Cores.

Provincia de Córdoba. — Delegado: Ingeniero Arturo Pagliari.

Provincia de Santa Fe. — Delegados: ingenieros Ramón Araya, Angel Lapieza Cabral y Alejo Infante.

Provincia de Entre Ríos. — Delegados: Ingenieros Alberto F. Laurencena, Alfredo Gandana y Pablo Gorostiaga.

Provincia de Mendoza. — Delegados: ingenieros Juan Manuel Taboada, José María Speroni y señor Humberto Giol.

Provincia de Salta. — Delegados: doctor Alberto Alvarez Tamayo e ingeniero Abel Cornejo.

Provincia de Santiago del Estero. — Delegados: ingenieros civiles Manuel Gallardo y Manuel Ordóñez.

Provincia de Tucumán. — Ingeniero Mario Bron y agrimensor David G. Araoz.

Provincia de San Juan. — Delegados: ingenieros Emilio Olmos y Manuel J. Claps.

Provincia de Jujuy. — Delegado: doctor Raúl Bertres.

Provincia de San Luis. — Delegado: ingeniero N. Campbell.

Territorio Nacional de La Pampa.—Delegados: doctor Pedro O. Luro, ingeniero Luis Eraña y señor Ignacio Laza.

Territorio Nacional de Misiones. — Delegados: capitán de navío José M. Durand e ingeniero Luis Pastoriza.

Territorio Nacional de Río Negro. — Delegado: señor Carlos Evrat (hijo).

Territorio Nacional del Chaco. — Delegados: señores Juan S. Mc. Lean, Juan M. Rossi y Pablo Begue.

Territorio Nacional de Formosa. — Delegado: doctor Isidoro Ruiz Moreno.

Territorio Nacional de Santa Cruz. — Delegados: capitán Angel S. Iza y señor Alejandro Menéndez Behety.

Territorio Nacional de Tierra del Fuego. — Delegados: doctor Carlos Molina y doctor Carlos Menéndez Behety.

Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires. — Delegados. concejales señores Leonardo O. Costas, Enry C. Thompson y Alejandro Comolli.

Universidad. Facultad de Ciencias Económicas. — Delegados: doctor Julio N. Bastia, ingeniero Carlos M. Ramallo e ingeniero y doctor Manuel F. Castello.

Facultad de Agronomía y Veterinaria: ingenieros Domingo Selva y F. Pedro Marotta y doctor Nicanor A. de Elía.

Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Córdoba. — Delegado: ingeniero Arturo Pagliari.

Facultad de Derecho y C. Sociales de Córdoba. — Delegado: doctor Pablo Mariconde.

Facultad de C. Físicas, Mat. y Astr. de La Plata. — Delegados: ingeniero Donato Gerardi y agrimensor Juan M. García Durand.

Universidad Nacional del Litoral. — (Sin representación.)

Universidad Nacional de Córdoba. —Delegado: doctor Ramón J. Cárcano.

Universidad Nacional de Tucumán. — Delegado: ingeniero G. Sorteix.

Ferrocarriles del Estado. — Delegado: ingeniero Miguel Salvat.

Ferrocarril Provincia de Santa Fe. — Delegados: ingenieros Enrique Chanoudie y Enrique G. Chanoudie y doctor Manuel Augusto Montes de Oca.

Ferrocarril Central de Córdoba. — Delegado: señor Guillermo H. Horrocks.

Ferrocarril del Sud. — Delegado: señor Leopoldo Phillips.

Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. — Delegados: señores Carlos E. Grier y Mark E. Yorke Eliot.

Ferrocarril al Meridiano V. — Delegados: señores Leopoldo Gard y Eusebio D. Frías.

Ferrocarril Central Argentino.—Delegados: doctor Pedro F. Agote e ingeniero C. H. Roberts.

Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. — Delegados: doctor Rodolfo Bulrich y señor James C. Angel.

Cámara de Comercio de los Estados Unidos de N. América. — Delegado: señor A. H. Renard.
Cámara de Comercio Italiana. — Delegado: Cav. Uff. Alfredo Gessaroll.
Cámara de Comercio Francesa. — Delegado: señor G. E. Artaux.

Municipalidades

Azul (Buenos Aires). — Doctor Fernando Bunge e ingenieros Eduardo Naulé, Alejandro Marquestau e Ignacio Aztiria y señor Luis J. Vázquez.
Anguil (Pampa). — Ingeniero Alejandro Pico.
Avellaneda (Buenos Aires). — Ingenieros civiles José D. Aphalo, Juan Esperne y Raúl de Keemmeter.
Bahía Blanca (Buenos Aires).—Ingeniero Francisco Mearseillán (hijo).
Bariloche (Río Negro). — Ingeniero Horacio Anasagasti.
Casilda (Santa Fe). — Señor Emilio Cruz.
Ceres (Santa Fe). — Señor José Melián.
Coronel Suárez (Buenos Aires). — Señor Luis Conturbi.
Cruz Alta (Córdoba). — Señor Juan J. Lancetremere.
Cañada de Gómez (Santa Fe). — Señor Santiago M. Alberdi.
Correa (Santa Fe). — Señores Quintín de Acevedo Machado e Ignacio Andino.
Coronel Dorrego (Buenos Aires). — Señores Antonio B. Costa y Ricardo A. Durañona.
Chabás (Santa Fe). — Señores Pedro Beltramiño y Alejandro Antognazzi.
Florenco Varela (Buenos Aires). — Señor José Luis Garibonín.
Gálvez (Santa Fe). — Señor Alberto B. Lanata.
Helvecia (Santa Fe). — Señor Adrián Patroni.
Intendente Alvear.—Señor José Ignacio Blanco.
Ingeniero Luigg (Pampa). — Señor Carlos A. Codazzi.
Junía (Buenos Aires). — Señor ingeniero Emilio Martínez Bisso.
La Plata (Buenos Aires). — Ingenieros José Miguel Sagastume, Benjamín Sal y Carlos F. de León.
Lomas de Zamora (Buenos Aires). — Ingenieros Juan Darquier, Horacio Santamaría y Carlos S. Seguí.
Mar del Plata (Buenos Aires). — Señores Rufino Inda y Gregorio Gorozo.
Merlo (Buenos Aires). — Señores Angel M. Lagomarsino, Pedro S. Etcheverry y Juan José de Herrera.
Macachín (Pampa). — Señores Tulio González y Sixto Castrolabio.
9 de Julio (Buenos Aires). — Señores Eduardo A. Fauzón y Ramón N. Poratti.
Olavarría (Buenos Aires). — Señores Juan A. Errecart, Félix Etchepare, Victoriano Arroyo R. A. Rendón, Pedro A. Bousquet, José M. González y Juan B. Sarciat.
Paraná (Entre Ríos). — Señor Francisco Bertozzi.
Posadas (Misiones). — Capitán de navío José E. Durand.
Rawson (Chubut). — Señor Oreste Franzoni.

Río Gallegos (Santa Cruz). — Doctor Luis García Herrera.
Resistencia (Chaco). — Señores Raimundo de la Zerda y Juan S. Mc. Lean.
Santo Tomé (Corrientes). — Señor Laurentino Sienna Carranza.
Santa Isabel (Santa Fe). — Señor Juan Di Battista.
San Rafael (Mendoza). — Ingeniero civil Enrique Dupont.
San José de la Esquina (Santa Fe). — Señor Luis P. Ré.
Tapalqué (Buenos Aires). — Señores Luis G. Balcarce y Eugeino P. Grañé.
Villaguay (Entre Ríos). — Señor Leopoldo Herrera.
Viedma. — Ingenieros Carlos R. Gallardo y J. M. Contin y señor Francisco Pita.
Zapala. — Ingeniero Carlos Coello.

Diversos adherentes

Automóviles Dort. — Ingeniero Adrián R. Lajous y señor Gerardo E. L. Hanson.
Ingeniero Ramón Araya.
Automóvil Club Argentino. — Ingeniero Esteban Carbone.
Doctor Juan G. Beltrán.
Buenos Aires Automóvil Club. — Señor Gregorio Edelberg e ingeniero Carlos Bosch Arana.
Ingeniero civil Juan A. Briano.
Ingeniera señorita Elisa B. Bachfeu.
Comisión Pro Camino de Mar del Plata a C. Brandsen. — Señor J. L. Bidadart.
Ingeniero Benito J. Carrasco.
Comisión Local del T. C. A. en Correa (Santa Fe).—Señores Santiago M. Alberdi, Angel González y Juan Dodorico.
Comisión Local del T. C. A. en San Gerónimo Sur (Santa Fe). — Señores Daniel Sánchez, Otto Kuns y David Sánchez.
Comisión Local del T. C. A. en el Rosario de Santa Fe. — Señores Alfredo J. Rouillon y Esteban N. Morcillo.
Club de Gimnasia y Esgrima del Rosario. — Doctor Ricardo Foster y señor Manuel Ortiz de Guinea.
J. A. Cordeal — (E. E. U. U. de N. A.)
Comisión Local del T. C. A. en Punta Alta (Buenos Aires).—Capitán de fragata Arturo Cueto.
Comisión de Caminos de Cañuelas a la C. Federal. — Doctor Pedro Caride Massini y señor Juan Esteban Ezcurra.
Comisión de Caminos de Castelli. — Señor Federico L. Martínez de Hoz.
Centro Nacional de Ingenieros. — Ingenieros Vicente Añón Suárez, Juan Agustín Valle, Carlos M. Palacio y Carlos E. Meaurio.
Centro Nacional de Ingenieros Agrónomos. — Señor Saturnino Zemborain.
Dartigueolongue y Toulouse.—Señor Alfredo Toulouse.
Estado Mayor del Ejército. — Mayor Juan D. Monferini.
Ford Motor Company. — Señores H. S. Gekins, T. H. Mc. Cornel, L. Masón, P. J. Dover y G. Matray.

Henry H. Peabody y Cia. — Señor Willard T. Clark y Francisco Vignati.
 Ingeniero José I. Girado.
 Ingeniero Eduardo Huergo.
 Ingeniero C. V. Isbert.
 Instituto Geográfico Militar. — Teniente coronel Enrique Jáuregui.
 International Harvester Company. — Señor Geo L. Lindgren.
 J. I. Case Threshing Machine Co. — Señor Manuel P. González.
 Asociación Liga Agraria. — Doctor Lorenzo V. Ruiz.
 Ingeniero Emilio Lorenzo.
 Ingeniero Carlos E. Meaurio.
 Ingeniero Ricardo Mafía.
 Ingeniero Emilio A. Negri.
 Coronel e ingeniero Adrián Ruiz Moreno.

Sociedad Rural del Chaco. — Señores Juan S. Mc Lean, Carlos Grünelsen y Patricio Cole.
 Sociedad Pomológica Argentina. — Doctor Hugo Novaro e ingeniero Carlos Thays.
 Ingeniero José M. Sagastume.
 Sociedad Rural Argentina. — Doctor Jorge Lavalle Cobo.
 Sociedad Rural de la Pampa. — Señores Alfredo Bonino y Haraldo Eckell.
 Sociedad Forestal Argentina. — Ingeniero Carlos Thays.
 Sociedad Rural del Río Negro y Neuquén. — Ingenieros civiles Carlos R. Gallardo y Ernesto Gramondo y señor T. D. Taylor.
 The Studebaker Corporation. — Señor H. D. Humpstone.
 Doctor Estanislao S. Zeballos.
 Ingeniero H. Ruiz (hijo).

EL PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE

La Utilización del Alcohol

En presencia de la carestía de la nafta o ante la necesidad de encontrar un sucedáneo que la supla, se vienen realizando en nuestro país desde hace tiempo pruebas experimentales de la posible aplicación del alcohol puro industrial, o sea, el alcohol producido por la destilación de las melazas, residuos de la elaboración del azúcar, en la tracción de los automóviles.

Un distinguido profesor de química que dicta la asignatura en la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires, nos asegura haber encontrado la solución del problema, gracias a la cual podrá utilizarse el alcohol étílico en reemplazo de la nafta, o combinado con este combustible líquido en proporción que no conocemos.

Sabemos también que un industrial, que persigue la solución del mismo problema, pero, al parecer, por otra vía, por la desnaturalización del alcohol puro, en forma y condiciones de que el nuevo combustible reúna los caracteres de un artículo de comercio de económico expendio.

Sería de desear que se llegase a un resultado satisfactorio y práctico al respecto, a fin de dar salida a la enorme producción de alcohol que se elabora anualmente en las destilerías del país, gran parte de la cual se emplea en la fabricación de bebidas o se desnaturaliza para usos y aplicaciones tanto industriales como científicos.

El alto impuesto con que está gravado el producto, podría dificultar su empleo como combustible líquido, pero es de creer que, una vez resuelto el problema de su aplicación, se modificaría la ley impositiva, imponiendo al alcohol destinado al uso de los automóviles, una tasa moderada, como la que rige para el alcohol desnaturalizado que se emplea en la iluminación, calefacción, barnices, betunes, vinagres, etc.

Entendemos que la dificultad derivada del alto gravamen puede ser fácilmente eliminada, si se conviene en reducirlo a una tasa mínima, de diez centavos cada litro, por ejemplo, con

lo que la renta fiscal procedente de este renglón impositivo, lejos de mermar, aumentaría, pues sabido es que, en esta materia, a mayor impuesto corresponde menor rendimiento rentístico, siendo mayor la renta cuando el gravamen es menor. Y esto es así, porque, con un impuesto moderado, aumenta el volumen del consumo, compensándose la reducida cuantía del gravamen con el aumento del consumo, mientras que, con una tasa de guerra, como la vigente, a razón de un peso el litro de noventa y cinco grados, el monto de la tributación restringe considerablemente el expendio, gravitando de paso sobre el volumen de la producción.

La producción actual de alcohol en la República — hablamos del alcohol industrial hecho de melazas o maíz, no del procedente de la destilación de los orujos — es importantísima y pudiera serlo más si mañana se hallara el medio de usarlo como combustible. Las destilerías anexas a los ingenios azucareros de Tucumán producen anualmente una cantidad ingente que se almacena en los depósitos fiscales, a falta de salida. Gran parte del monto de la elaboración anual podría aprovecharse en fines menos nocivos que su empleo, como materia prima, en la fabricación de bebidas espirituosas, esto es, el fomento del grave mal social del alcoholismo.

Hasta desde este punto de vista, de la restricción del alcoholismo, convendrá la utilización del alcohol como combustible, problema que ya está teóricamente resuelto y que experimentalmente parece haberse solucionado también, no requiriendo sino una pequeña modificación ventajosa en la maquinaria de los vehículos.

Hubiéramos deseado dar a nuestros lectores amplios detalles sobre tan interesante asunto; la reserva natural con que se nos informara al respecto, nos veda entrar en mayores pormenores. Esperemos, entre tanto, el resultado de las últimas pruebas que en estos días han debido practicarse ante una junta de técnicos.

EL COSTO DEL CAMINO

LO QUE DEBEN SABER LOS CONTRIBUYENTES

Aun cuando, entre nosotros, la construcción de caminos carece de un régimen fiscal impositivo propio, no es menos evidente que todos los habitantes del país contribuyen en forma directa o indirecta, mediante el pago de los gravámenes indirectos y de las contribuciones directas, a las rentas generales del gobierno nacional, de las cuales se destina una partida aproximada de cinco millones de pesos a la construcción de puentes y caminos.

Ahora bien: los contribuyentes del erario público no deben ignorar, por consiguiente, que el costo de los caminos repercute sobre su potencia o resistencia tributaria. O, dicho en otros términos, hay una relación estrecha entre los baches que se forman en las vías y los agujeros que el Fisco produce en el bolsillo de los contribuyentes.

Sabido es que a nadie se le ocurre descuidar la conservación, en perfectas condiciones de seguridad, de la escarcela, donde guarda las blancas; pero también es preciso vigilar el bolsillo público y determinar el límite de su resistencia impositiva.

Ilustrémoslo con ejemplos gráficos demostrativos que tienen la elocuencia de las lecciones de cosas.



Un punto situado en el Este. — Este camión de mucho poder, puede abrirse paso como un arado, a través de caminos regulares, pero sólo se hará general el servicio de expresos-autos, cuando éstos puedan recorrer los caminos públicos.

No puede haber ningún género de duda respecto a la necesidad de tener buenos caminos; esto es algo que se admite como un axioma en el universo entero. Lo único que interesa saber en la actualidad, es la política a adoptarse.



Camino principal entre Lockport y las cataratas del Niágara, cerca de Lockport

La construcción de los caminos presenta dos fases:

1.ª Construir caminos a un precio relativamente bajo, destinando una suma, que cubriera

su mantenimiento durante unos años, mayor al del gasto inicial.

2.ª Construir un camino duradero, invirtiendo una suma inicial mayor, destinando una menor para el mantenimiento de aquél.

La primer política

- Gasto mínimo.
- Camino en buenas condiciones, durante parte del período que no esté en reparación.
- Construcción de mayor extensión.
- Impuestos anuales excesivos, absorben los fondos que debían ser aplicados al sistema de caminos en buenas condiciones.

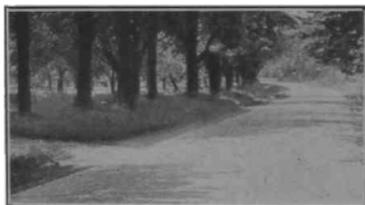
Son éstos los caminos que no convienen a los contribuyentes.



Camino Pekin-Cambria, situado a una cuarto de milla del desvío Pekin

¿Cuáles son las características que presentan la segunda política?

- Mayor gasto inicial.
- Es permanente su buena conservación, siendo las reparaciones que en el camino se efectúen de tal índole, que no impedirán que se las recorra en superficie lisa (100 % de compensación, durante los 365 días del año).
- Mayor cobro de intereses, debido al mayor gasto inicial — que constituye una pequeña parte de los gastos de mantenimiento cobrados por un camino de menos precio, — y que permiten destinar una parte mayor de la suma anual dedicada a nuevas construcciones.



Camino Wilson — Cambria — Wilson

Esta clase de camino, retribuye el dinero que su mantenimiento cuesta, pues es de orden permanente.

Su duración se puede calcular muy acertadamente, pudiendo los contribuyentes de impuestos alargar sus vencimientos, sin gravarse per-

sonalmente, ni tampoco a sus sucesiones.

Esto no sucede con el camino construido bajo la primer política. Generalmente pagada por medio de una emisión de cédulas a largo plazo, el camino se gasta, antes de haberse recuperado el dinero y los intereses que su construcción ocasionaron.

En la construcción de caminos, huelgan los cálculos más o menos aproximados, y aquellos que se llevan de cifras y hechos comprobados, respecto al mantenimiento de los caminos, deberían de tomar mayor interés en el servicio que éste rendiría. Llevada por esta idea, la Asociación de Automóviles del Estado de California por medio del Departamento de Ingenieros Agrícolas de la Universidad de la ciudad, ha llevado a cabo una serie de ensayos de máximum de resistencia, sobre varias clases de superficies.

Para ello se cargó un camión en la forma común, el cual recorrió los siguientes tipos de pavimentación, llevando una determinada velocidad constante.

Camino	Tracción en libras por tonelada
Camino de tierra, 3/4 pulvo de 2 pulgadas de espesor	99.3
Camino de tierra, barro duro, contrapiso fuerte	218.0
Arenilla compacta en buenas condiciones	82.3 y 75.0
Arenilla suelta	263.0
Macadamizado, en buen estado.	64.3
Macadám embetunado en buenas condiciones	78.2
Concreto, sin alisar, y liso	27.6
Concreto con superficie de 3/8 pulgadas, embetunada y protegida	49.2

¿Cuál fué el resultado?

Según el informe textual, "al comprobarse la tracción necesaria para mover la carga sobre

el camino de tierra, se llegó a la conclusión de "que el "camino de tierra, en buenas condiciones", era el tipo que sobresalía entre todos los demás. Esta prueba, no fué comprobada, pues la demostración de ella dió por resultado que la tracción fué de 3 1/3 veces mayor que la registrada sobre concreto sin alisar, y dos veces mayor que sobre concreto con una superficie de 3/8 pulgadas de espesor.

Conveniencia que aporta al chacarero

Hechas las comparaciones entre la menor tracción registrada, para mantener en movimiento una carga de tres toneladas sobre un camino nivelado de concreto sin alisar, que significaba 83 libras (carga de tres toneladas), a razón de 27.6 libras por tonelada, y la tracción necesaria para marchar sobre barro duro con una carga de 654 libras, o 218 libras por tonelada, se deduce que hay lugar para deliberar.

Sobre el camino de concreto, los animales tiraban conjuntamente 83 libras, correspondiéndole a cada uno de éstos, sólo 41 1/2 libras, mientras que sobre el barro duro, la tracción fué de 654 libras, tocándole a cada caballo 327 libras.

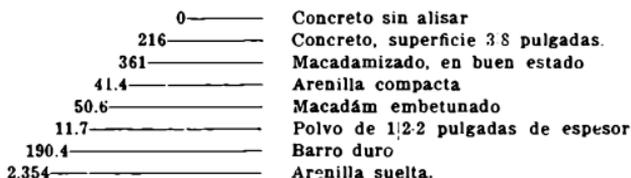
La diferencia existente entre el camino de concreto y el de barro, fué de 571 libras, o sea de 285 1/2 libras por cada caballo, de un desgaste inútil.

Tal desgaste diario, durante la estación invernal, en todas partes de casi todos los Estados de los Estados Unidos, significa una pérdida, que se puede comparar con los balances bancarios, cuando se aluden a las que sostuvieron esas entidades, y afirman: "las liquidaciones fueron gravadas por las condiciones habituales de la temporada".

En la vialidad, las "condiciones habituales", son, barro.

El barro, es el resultado de los caminos mal construidos con baches. ¿Qué parte le corresponde al contribuyente en ello?

Demostración gráfica de la diferencia de la tracción en libras por tonelada, sobre diferentes caminos, como lo indican los ensayos de California:



Tracción adicional en libras por tonelada, sobre caminos no tan consistentes como el de concreto sin alisar.

La tabla demuestra que si la resistencia a la fuerza de tracción es de 27.6, en una superficie de concreto, ofreciendo una menor resistencia, será de 0.

Los propietarios de automóviles están también interesados en el problema de los buenos caminos y del costo de la tracción. En ensayos recientemente efectuados en Cleveland, Ohio, con camiones White de 5 toneladas, llevando una carga completa, gastaron un galón de com-

bustible en un recorrido de 11.78 millas, por un camino de concreto, y la misma cantidad en un recorrido de 578 millas por camino de tierra en mala condición.

Otros caminos ofrecieron las siguientes resistencias de tracción, en cifras de millas por galón:

Camino de buena arena	7.19	por galón
Camino de excelente arena..	9.39	" "
Vía de macadám embetunado	9.48	" "
Ruta de buen ladrillo	9.88	" "
Camino de ladrillo superior .	11.44	" "
Vía de concreto	11.78	" "

Cuadro

5.78	Tierra (término medio)
7.19	Arena buena
9.39	Excelente arena
9.48	Macadám embetunado
9.88	Buen ladrillo
11.44	Superior ladrillo
11.78	Concreto.

Cuadro demostrativo de las millas que pueden ser recorridas, consumiendo un galón de gasolina sobre diferentes tipos de caminos.

Si el término medio anual del millaje automovilístico se calcula en 8.000 millas, y la mitad de esta distancia es recorrida sobre caminos "regulares y mediocres", consumiendo en resumen, un galón por cada ocho millas, es obvio que el millaje será una tercera parte mayor cuando se haga el trayecto sobre caminos de superficies sólidas. Esto equivale a un ahorro de 165 galones de combustible, que, a razón de veinticinco centavos por galón, equivale aproximadamente a \$ 41.00 dólares.

Todo lo cual, en buen romance, quiere decir que los caminos bien construidos son, a la postre, más económicos que los hechos a la ligera, provisoriamente, con tendencia a rutas definitivas y permanentes, como se estilaba por lo

común en los países jóvenes donde todo se improvisa.

En resumen, son dignos de ser tenidos en cuenta los resultados obtenidos en California, de que damos cuenta en las líneas anteriores. Dichos resultados pueden generalizarse y ser aplicables a nuestro medio, con las variaciones que imponga la diferencia de la naturaleza de la superficie, que conviene no perder de vista en estas pruebas experimentales que no revisiten la exactitud matemática de las demostraciones científicas.

Lo innegable es la correlación establecida entre el costo del camino y la cuantía del impuesto sufragado por el contribuyente. Los caminos pantanosos son, no sólo un factor de atraso, sino también fuentes inagotables de pendientes y pérdidas hasta que se los transforme en vías regulares de cómodo tránsito.

La población de Buenos Aires

En estos últimos tiempos y como una consecuencia del mejoramiento en los servicios de la navegación de ultramar, se ha discutido con cierto acaloramiento, cuál es la población actual de Buenos Aires.

A fin de suministrar a nuestros lectores datos que merezcan ser tenidos en cuenta, damos más abajo un cuadro estadístico, que señala el aumento de la población del municipio como resultante del crecimiento vegetativo y por el ex-

ceso de la inmigración sobre la emigración. Este cuadro está preparado de acuerdo con los datos suministrados por la Prefectura Marítima al Registro Civil y los propios de la Oficina de Estadística de la Municipalidad, dependencia que tenía fijada la población de Buenos Aires al 31 de Enero de 1922 en 1.712.380 habitantes.

He aquí el cuadro confeccionado por la aludida dependencia comunal:

MOVIMIENTO DE VAPORES

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	ENTRADAS		SALIDAS		DIFERENCIA	
	Buques con pasajeros	Pasajeros	Buques con pasajeros	Pasajeros	Buques con pasajeros	Pasajeros
Ultramar.....	40	7.505	19	3.761	+ 21	+ 3744
Uruguay.....	102	16.220	104	15.794	- 2	+ 426
Paraguay.....	8	127	8	125	-	+ 2
Brasil (fluvial).....	-	-	-	-	-	-
Cabotaje.....	124	4.676	123	4.255	+ 1	+ 421
Totales.....	274	28.526	254	28.935	+ 20	+ 4593

POBLACION DE LA CAPITAL

Población el 31 de Enero de 1922.....	1.712.380 habitantes
+ Crecimiento vegetativo.....	1.395
Total.....	1.713.775 habitantes
+ 20 % del exceso de la inmig. sobre la emigración.....	707
Población al 28 de Febrero de 1922.....	1.714.482 habitantes

Los problemas fundamentales del camino

I

Resolver lo que ha dado en llamarse "el problema de los caminos", significa, en realidad, resolver una serie de cuestiones fundamentales relacionadas con la vialidad nacional, tan complejas e importantes todas y tan estrechamente vinculadas unas a otras, que la acción de los gobiernos no alcanzará nunca toda su eficacia mientras no se tenga un concepto claro y bien definido de la solución que corresponde adoptar para todas y cada una de ellas.

El reciente Congreso de Vialidad ha obtenido un lisonjero éxito por el interés y entusiasmo que ha despertado en las esferas dirigentes, y por el mérito e importancia de algunos de los trabajos presentados; pero en el brevísimo espacio de tiempo que han durado sus sesiones, no ha abordado ni ha podido abordar ni menos aun resolver aquellas cuestiones fundamentales.

El estudio atento y comparativo de esos trabajos nos conducirá, sin embargo, con razonamientos de una sana lógica y de una técnica elemental, a presentar, para algunos de esos problemas, las soluciones definitivas que el país necesita y espera, y enunciar para los demás todas las soluciones posibles, dentro de las cuales podrá circunscribirse la discusión futura de esos temas.

Entendemos por cuestiones o problemas fundamentales del camino los que pasamos a enumerar, clasificados en tres grupos, que son:

1er. grupo — Problemas técnicos: 1.º Construcción de caminos; 2.º Conservación de caminos; 3.º Trazado de caminos.

2.º grupo — Problemas financieros: 4.º Fuentes de recursos; 5.º Modo de inversión.

3er. grupo — Problemas legales administrativos: 6.º Jurisdicción de los caminos. 7.º Organización de la Dirección General de Puentes y Caminos.

Pasaremos ahora a tratar estos problemas, ordenada y separadamente, extrayendo de los trabajos presentados al congreso lo que ellos contienen como contribución efectiva para su so-

lución, por la semejanza de su organización político-administrativa y, además, porque recientemente ha atravesado el período de crecimiento en que nosotros nos encontramos.

PROBLEMA 1.º—CONSTRUCCION DE CAMINOS

La cuestión a resolver, es simplemente esta: ¿Qué clase de caminos debemos construir? ¿De tierra o pavimentados? Y aquí surge inmediatamente una cuestión previa fundamental. El camino de tierra ¿es o no una obra de carácter permanente?

Como contribución para la solución de este problema, ha presentado al congreso un trabajo muy importante la delegación de la provincia de Entre Ríos, conteniendo el resultado obtenido en tres caminos de tierra que el gobierno de aquella provincia mandó construir, con fines experimentales, para la adopción de un tipo de camino de una red general.

Ese trabajo, digno de elogio por su precisión, su claridad y su espíritu eminentemente práctico, viene a destruir un prejuicio arraigadísimo en nuestro país, que atribuye al camino de tierra una duración efímera. Ministros, legisladores y altos funcionarios, en discursos, mensajes y memorias oficiales, afirman, a menudo, que el camino de tierra es una obra provisional destinada a desaparecer en brevísimo plazo bajo la acción de las lluvias. Profesionales de nota que sólo superficialmente han estudiado esta cuestión, han hecho idénticas afirmaciones en publicaciones y conferencias, y esto nos induce a presentar al lector la exposición de principios técnicos elementales que nos llevan a conclusiones definitivas respecto a este problema.

Un camino pavimentado y lo que generalmente denominamos "camino de tierra" no son dos cosas esencial y totalmente diferentes, como generalmente se cree.

En un terraplén de caminos hay que distinguir dos partes: la base, sombreada en la figura 1.ª y el coronamiento. La base es siempre

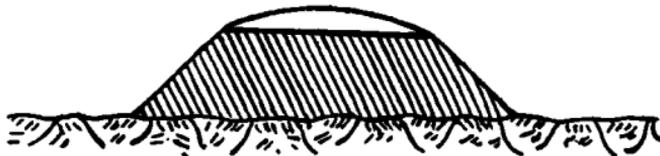


Figura 1

lución, y teniendo, a la vez, en vista las soluciones que a idénticos problemas se han dado en los Estados Unidos de Norte América, país que, hasta donde lo permite nuestra propia idiosincrasia nacional, nos proponemos tomar como modelo, con preferencia sobre cualquier nación europea, por la similitud de caracteres físico-geográficos de su territorio, por la analogía de su producción y, por lo tanto, de sus traspor-

de tierra y la diferencia entre uno y otro camino sólo estriba en el coronamiento; se deduce inmediatamente que para construir un camino pavimentado es necesario ante todo construirlo de tierra. El camino de tierra es la base en que ha de asentarse el futuro camino pavimentado.

Para determinar el carácter de estabilidad de un camino de tierra, vamos a considerar por

separado: 1.°, la duración de la base; 2.°, la duración del coronamiento.

Demostremos que la base es una obra de carácter perfectamente permanente.

Para reducirnos al caso más general, haciendo omisión de casos particulares y aislados, nos referiremos solamente a los trechos de caminos construidos sobre lagunas, cañadas, etcétera. El elemento de destrucción que hay que considerar es el agua, cuya acción destructo-

velocidad de las aguas ha excedido un cierto límite que puede llamarse "límite erosivo"; la ingeniería posee los medios de mantener la velocidad de las aguas por debajo de ese límite, reduciendo la pendiente longitudinal del camino con el criterio y con los medios usados para limitarla en los canales de irrigación, por ejemplo. Queda así eliminada en términos generales toda causa de destrucción, y la obra básica de tierra construida en esas condiciones



Figura 2

ra se ejerce de dos maneras: 1.° por penetración; el agua es absorbida por los costados C D, fig. 3, se infiltra y moja las partículas de tierra de la base, y si llega a impregnarlas hasta la saturación destruye su consistencia y las convierte en partículas de barro; 2.°, por arrastre: esta acción destructora se ejerce en los casos en que el agua corre en el sentido longitudinal del camino; entonces arranca de los costados C y D partículas de tierra que transporta en suspensión. Si el terraplén está construido según indica la figura 2, la parte A ejerce sobre la parte sumergida B una presión considerable que impide la penetración del agua. Es el caso de una esponja sumergida que no se impregna de agua si la mantenemos comprimida con la mano. En cambio, si el nivel de las aguas máximas ocupa con relación al camino la posición indicada en la fi 3 o una más alta aún, el agua se infiltra sin dificultad y el terraplén se convierte en un montón de barro.

La primera condición de estabilidad de la

tiene todos los caracteres de una obra permanente.

Los trabajos experimentales realizados en Entre Ríos confirman plenamente estas conclusiones. Se construyeron tres caminos: el de acceso a Puerto y Pueblo Brugo, longitud 12.871 metros; costo total, incluyendo obras de arte, etcétera, \$ 166.801.42; el de acceso a estación María Grande, longitud 11.853 metros, costó 27.292.17 pesos y el de Paraná a Crespo, longitud 15 kilómetros, costó \$ 41.812.72. Las tres obras se han visto sometidas a pruebas energéticas a raíz de una serie de lluvias, abundantes y continuadas, en que la precipitación ha llegado en el primero de estos caminos a 259 milímetros en menos de dos meses. Los resultados respecto de la conservación de la parte básica han sido completamente satisfactorios y refiriéndose a ellos dice el autor del trabajo presentado al Congreso de Vialidad, ingeniero Alfredo Giandana, que "serán el mejor argumento para destruir una creencia general de

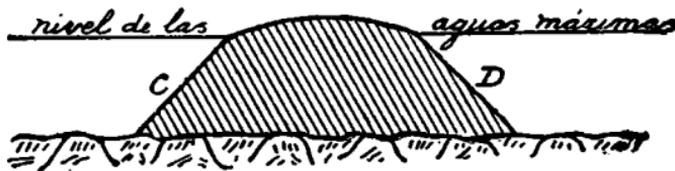


Figura 3

obra básica de tierra consiste, pues, en hacer sobresalir el terraplén arriba de la línea de aguas máximas en la proporción suficiente para obtener tal presión en la parte sumergida y esta primera condición es suficiente para el caso de aguas tranquilas, que es precisamente el caso más general en nuestras llanuras.

Si se trata de aguas que corren a lo largo del camino hay que considerar, además, la segunda causa de destrucción: el poder de arrastre de aquéllas. El agua socava los costados del terraplén; pero está demostrado que ese poder de arrastre no entra en acción sino cuando la

"que en los caminos de tierra cada lluvia que se produce anula los trabajos hechos para su construcción. Y esta función educadora será muy beneficiosa como contribución al éxito de cualquier iniciativa para la construcción de toda una red de caminos de esta naturaleza".

Concordando con los resultados obtenidos por el ingeniero Giandana podemos citar otros casos prácticos en nuestro país. En los caminos generales de la provincia de Buenos Aires, encontramos terraplenes construidos en la época del ingeniero Luis Huergo que aún se mantienen

en perfecto estado, y en diversas regiones del país hay algunos buenos caminos construídos por la extinguida comisión de la ley Mitre hace ocho o diez años. Pero el ejemplo más notable nos lo presentan los terraplenes de nuestros caminos de hierro. Desde el punto de vista de su duración, un terraplén básico de camino carretero está en las mismas condiciones que un terraplén de ferrocarril y nadie podría seguramente sostener que los extensos terraplenes de los 35.000 kilómetros de ferrocarriles de la red nacional son obras provisionales, pues muchos de ellos han sido construídos hace ya más de medio siglo.

El arraigado prejuicio que combatimos tiene su origen en el hecho de que con frecuencia nuestros caminos de tierra han sido mal construídos; las aguas han alcanzado con relación al camino el nivel que indica la fig. 3 y, a ve-

ces un nivel que indica la fig. 2. No queremos con ello decir que tal defecto de construcción se deba siempre a errores de los técnicos que proyectaron o construyeron el camino porque muchas veces es muy difícil y hasta imposible determinar anticipadamente el nivel máximo que alcanzarán las aguas en el momento de la máxima precipitación; pero es indudable que este prejuicio, tan difundido entre los técnicos, ha contribuído a tales deficiencias de construcción. Se pone poco cuidado en estas obras porque de todos modos se las considera efímeras y las obras resultan, en efecto, efímeras, porque se ha puesto poco cuidado al construir las. Giramos así permanentemente dentro de un círculo vicioso.

Hasta aquí nos hemos ocupado de la duración de la parte básica.

C. Sense.

LA LOA DEL RIEL

(Especial para el Touring Club Argentino)

I

Bajo el sol que en llamas desborda y se vierte desde el cielo apenas teñido en añil, se extiende uno como silencio de muerte sobre la llanura desolada y vil.

La tierra es fecunda y el clima auspicioso, el agua se ofrece como con fervor, y el lano se encuentra, con todo, en reposo, cansado, como una mujer sin amor.

Diríase, acaso, que un designio oculto mantiene la vida suspendida en él; que no fué creado ni para el tumulto, ni para el arado, ni para el laurel.

La indiada sin freno, la hacienda bravia, las fieras salvajes que al acecho están, son los solos seres que en la paz del día lo pueblan y guardan con celoso afán.

Todo yace inerte, ni un germen palpita; Mayo cubre el campo con su inmenso tul... ¡Y no obstante hay algo que flota y se agita, en la Madre Pampa, bajo el cielo azul!

Algo que trasunta la esperanza ardiente, la ilusión soberbia de un futuro fiel; algo que adivina y algo que presiente, sin saberse cómo, la invasión del riel.

II

*(Fumando sus pipas
pasaron sonrientes
unos hombres rubios
con ojos celestes.
¡Qué lejos veían
de atrás de sus lentes!*

*Miraron el valle
desierto y agreste,
trazaron dos rasgos
en unos papeles,
y "¡All right!" exclamaron,
sonriendo, entre dientes).*

III

Hay, así en la aldea como en la floresta, una como pascua de resurrección, por la que se visten con galas de fiesta las cosas, las gentes y el huerto en sazón.

Hasta donde alcanza la vista, se observa mecidiéndose el trigo maduro en la mies, y tal es su encanto, que a veces enerva, clamando por alas el alma y los pies.

Las haciendas pastan solas en los prados, sin guardias, que el campo está ya, — para mí— dividido en cruces por los alambrados como una pizarra para el Ta-teti.

La tierra morena se da, se prodiga; sus ubres copiosas brindándose van, y he ahí a los hombres, con fe y sin fatiga, que en cópula eterna con ella se están.

Y hay acres olores de vida profunda, de polen, simientes, de gérmenes, pus; de vida que gesta en la entraña fecunda, pugnano con ansias de salir a luz.

¡Y el campo es el viejo yermo desolado!...
¿Quién obró el milagro del futuro fiel?...
¡Díganlo los sabios, que al pie de mi arado,
yo tan solo canto la loa del riel!

J. L. Fernández de la Puente.

"Solar Guarani", Abril 19 de 1922.

MATERIALES NACIONALES

QUE PUEDEN EMPLEARSE PARA LA CONSTRUCCION DE CAMINOS.

Tantas y tan grandes son las fuentes naturales de riqueza de nuestro país, que su estudio, incorporado en los nuevos planes de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, ofrezco novedades insospechadas, aun para quienes tienen noción exacta de la potencialidad económica que representan para la República sus valiosas riquezas vegetales y animales.

En el extenso territorio nacional abundan tanto las especies vegetales como los cuerpos minerales, que los naturalistas extranjeros no pueden esconder su admiración al contemplar los inmensos bosques y las infinitas tierras que esconden, unos y otros, tesoros incalculables. Maderas blandas y duras, para muebles y construcciones, minerales de toda clase desde las sales más comunes hasta los metales preciosos, compuestos del hierro, petróleo en abundancia, piritas de cobre, etc., todo lo alberga en su entraña fecunda el suelo argentino. La variedad de climas, consecuencia de la extensión del territorio y de las diferencias de altitud que se registran en el mismo, favorece la adaptación de las especies vegetales de las zonas frías y de las tropicales, desde los musgos, líquenes y araucarias hasta los pinos, lapachos, cedros, etc. Y la complicada estructura geológica, que ofrece el contraste de "loes" pampeanas al suelo granítico de la cordillera, complementa el milagro de la naturaleza.

Se explica, pues, que tengamos dentro de los límites del país, los elementos indispensables para las construcciones de ingeniería, en las cuales, por un fundamental error de concepto, hay quienes dan preferencia a los materiales extranjeros, como si el quebracho argentino no constituyera un durmiente inmejorable, como si el granito de Sierras Chicas o el algarrobo de Santiago, no proporcionarán pavimentos de primer orden.

Nuestro país, tiene la materia prima para el desenvolvimiento de sus industrias y la falta — esto hay que reconocerlo — reside en la carencia de explotaciones serias. ¿Acaso el cemento argentino no reúne calidades tan ponderables como el extranjero? Y si se ha conseguido valorizar los calcáreos de Sierras Bayas, con la industrialización, no es posible arrancar a la Naturaleza mayores rendimientos en otras ricas fuentes naturales?

Allí está Comodoro Rivadavia, después de casi veinte años en que un pobre empleado encontrara vestigios de petróleo. Allí está convertida en un pueblo industrial, con su ejército de trabajadores, con su flotilla de petroleros, con la población que se multiplica... Florecimiento positivo, pero que fuertes capitales podrían acelerar en forma vertiginosa. Por que los yacimientos fiscales de Comodoro Rivadavia, son de una abundancia única: veces hay en

que el petróleo se pierde por falta de estanques...

Y esto que decimos de los calcáreos de Sierras Bayas y del petróleo de Comodoro Rivadavia, no sirven más que de ejemplo. Muchas regiones del país son más ricas que Sierras Bayas y algunas hay — como Plaza Huincul — que prometen como Comodoro Rivadavia.

Volvamos a las riquezas argentinas, y especialmente a aquellas que por su naturaleza — como los cementos y el petróleo — tienen contingencia con los caminos y los medios de locomoción... El granito, tan abundante en todas partes, que puede elegirse de coloraciones distintas y dureza variada por las proporciones de sus componentes (cuarzo, feldespato y mica). Los hay pardos, verdosos y algunos muy rojos por las sales férricas que contienen.

También es una industria que despierta. Los propietarios de Sierra Chica, trabajan todo el año en las canteras próximas y fabrican adoquines y pedregullo, destinado a la pavimentación de calles y al macadamizado de los caminos. En Mar del Plata, las canteras suministran piedras en cubajes increíbles para construir las fundaciones del nuevo puerto y las casas ofrecen sus frentes con los sillares graníticos. En Azul, Olavarría, en las sierras cordobesas, en todas partes, abunda el granito.

Hemos citado las sierras de Córdoba y del Azul; agreguemos las barrancas del Paraná y con ello recordaremos las caleras más productivas de la República.

Y no tendríamos más que recorrer el mapa del país, para señalando en cada provincia valiosos minerales: Cobre: en las sierras de Atajo y en San Antonio de los cobres (Gov. de los Andes); hierro: cerca de "Las Capillitas"; hulla: en "Las Higueras" (Mendoza), San Rafael (Mendoza), Curileuvú (Neuquén) y San Julián (Santa Cruz); turba: Entre Ríos, Corrientes, Tierra del Fuego y Malvinas; petróleo: Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul, laguna Brea (Jujuy) y Mendoza; alumbre: Famatina, San Juan y Copahué (Neuquén); clorato: Hombre Muerto y Tres Morros (Los Andes); mármol: Córdoba, Salta, Tandil y San Luis; granito: en casi todas las provincias y se explota en Tandil, Olavarría, cerro Sampacho en Córdoba y arroyo Salto en Buenos Aires; canteras: Córdoba, Azul, Paraná (Entre Ríos), tosca de las barrancas y Colonia Esperanza (Santa Fe); yeso: Entre Ríos, Catamarca, Tucumán y Buenos Aires (Pigüé y Monte hermoso, cerca de Bahía Blanca).

Si a este ligero resumen añadimos los valiosos vegetales, de los cuales nos ocupamos en capítulo separado, habremos reconocido la justicia de las afirmaciones de los industriales que visitan el país, cuando dicen que la Argentina está llamada a convertirse en una nación de una potencialidad industrial formidable.

Carrera en el Circuito La Plata

La comisión directiva del Club de Gimnasia y Esgrima de La Plata ha resuelto organizar una gran carrera automovilística en el circuito La Plata, sobre un recorrido de 340 kilómetros.

La señal de partida se dará en el cruce de las calles 44 y 19 para seguir por Abasto, Melchor Romero, Hernández, para retornar al punto de partida.

A los efectos de la adjudicación de premios se tendrá en cuenta: 1.°, el menor tiempo empleado en el recorrido total; 2.°, el menor tiempo de la vuelta, sea que el corredor termine o no la carrera; 3.°, el que al final de la carrera llegue mejor colocado con coche hasta cuatro litros de cilindrada; 4.°, el que establezca mejor regularidad en el recorrido de las diez vueltas; 5.°, el mejor colocado de los que habiendo recorrido más de cinco vueltas del circuito, se vea precisado a abandonar la carrera por accidente o descompostura del coche.

La clasificación se hará para cada uno de los premios, computando el tiempo empleado, en los distintos casos a que se refiere el párrafo anterior, corriendo las anotaciones de los mismos y la adjudicación de aquéllos a cargo de la comisión controladora.

Para tener opción a los premios es necesario que el corredor termine la carrera dentro del término máximo de ocho horas.

La carrera será libre para todo aficionado que se inscriba de acuerdo con las siguientes condiciones: 1.°, suscribir y enviar la boleta respectiva incluyendo todos los datos que en ella se solicitan, la que, por otra parte, podrá hacerse en papel simple, siempre que en ella no se omita dato alguno; 2.°, abonar cien pesos los socios del Automóvil Club Argentino, del Touring Club Argentino, del Buenos Aires Automóvil Club y del Club de Gimnasia y Esgrima, de La Plata; ciento cincuenta pesos los demás aficionados, y doscientos pesos los profesionales.

Los coches partirán del lugar designado, con una diferencia de un minuto de coche a coche, según el orden de salida que les hubiere correspondido.

El orden de salida de cada coche será sorteado en el local del Club de Gimnasia y Esgrima de La Plata, y será comunicado a los corredores a sus efectos.

Si un corredor no se encontrara presente a la hora de salida, perderá su turno y sólo podrá largar después del último coche con un minuto de diferencia. Si más de un coche llegara después de la hora de largada que a cada uno le correspondía, largarán después del último coche, según su llegada al control de largada, no teniendo por lo tanto en cuenta el número de orden del sorteo.

Los premios a adjudicarse en esta carrera son los siguientes:

a) Totalidad del recorrido.

Al 1.°, dos mil pesos moneda nacional y medalla de oro donada por el ministerio de Gobierno de la provincia de Buenos Aires. Al acompañante, medalla de oro donada por el ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Al 2.°, ochocientos pesos moneda nacional, medalla de oro donada por el ministerio de Hacienda de la provincia de Buenos Aires, y la copa "Vicegobernador Pedro Solanet". Al acompañante, medalla de oro donada por la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires.

Al 3.°, quinientos pesos moneda nacional, donados por el doctor Juan Alberto Roth, y medalla de oro donada por la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires. Al acompañante, medalla de oro donada por la intendencia municipal de La Plata.

Al 4.°, diez argentinos, donados por el señor C. M. Lombardo, y al conductor y al acompañante medallas de oro, donadas por la Cámara de Senadores de la provincia de Buenos Aires.

b) "Recordman" de la vuelta.

Al 1.°, plaqueta de oro, donada por el señor Santiago O. Motta. Al acompañante, medalla de oro donada por el Club Social de Médicos de la capital federal.

Al 2.°, plaqueta de plata, donada por la Cámara de Diputados de la Nación.

c) Al que llegue mejor colocado con coche hasta cuatro litros de cilindrada.

Al 1.°, copa donada por la sociedad Piccardo y Cía. Al acompañante, medalla de oro, donada por el Automóvil Club Argentino.

d) Premio "Consolación".

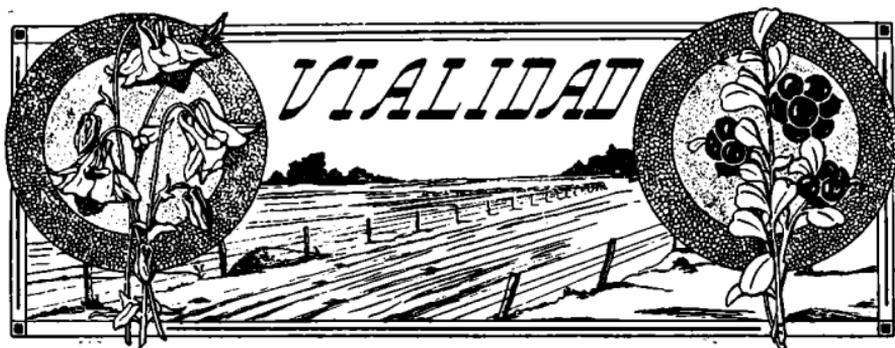
Copa "Trofeo Columbia", donada por la sociedad anónima nacional de seguros Columbia, al corredor que por desperfecto del coche se vea obligado a abandonar la carrera, habiendo corrido más de cinco vueltas del circuito, y cuyo promedio no baje del establecido por el ganador de la carrera. Si más de un corredor se encuentra en estas circunstancias, se acordará el premio al mejor colocado dentro de la condición estipulada.

e) Premio "Regularidad".

Al que establezca mejor regularidad en el recorrido de las diez vueltas, medalla de oro, donada por el Touring Club Argentino. Al acompañante, medalla de oro, donada por la Asociación Amateurs de Football.

Sin perjuicio de los premios enunciados, la comisión entregará un diploma a todo corredor que termine la carrera, reservándose el derecho de adjudicar algún otro premio si circunstancias especiales lo aconsejaren.

La comisión organizadora fijará oportunamente la fecha de realización de la prueba, teniendo para ello en cuenta el estado de los caminos.



INFORME SOBRE EL ESTADO DE LOS CAMINOS AZUL-JUÁREZ Y AZUL-TANDIL

Camino Azul-Juárez

En este camino se ha hecho sentir en los meses pasados la acción de la municipalidad de Azul que viene a completar algunos trabajos hechos por vecinos cuyas propiedades lindan con el mismo.

Actualmente, y sin duda debido al tiempo seco, no existen pantanos, y de formarse algunos ellos serán barriales que no entorpecen la marcha de vehículos. Se trata de un camino de dimensiones conveniente, y de no ser por el gran tráfico de carros y chatas que sobre el mismo se produce, su conservación sería viable.

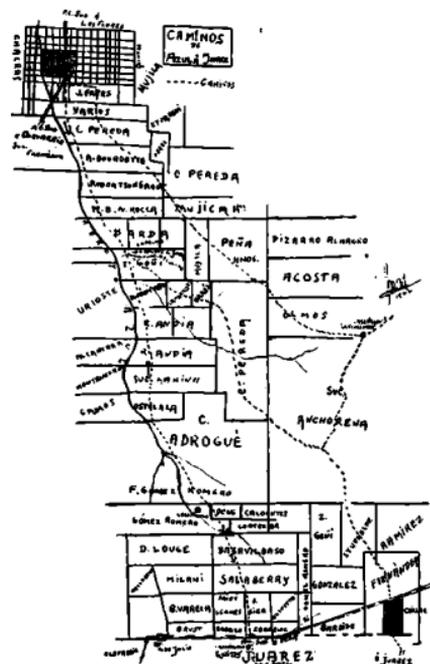
En la altura del establecimiento ganadero Santa Catalina, del señor Grant; y el mismo arroyo vuelve a pasarse frente al establecimiento del señor Gómez Romero; en ambas partes existen puentes en perfecto estado. Los demás arroyos carecen de importancia, no requiriendo puentes. Este camino es de mucho tráfico, pues en él convergen las vías que vienen de los establecimientos de Anchorena, Peña, sobre las cuales están ubicados gran cantidad de estancias. El tránsito de autos es grande y si en el invierno éste se paraliza, se debe, en gran parte, al estado del camino, dentro de la zona del partido de Juárez que por la índole del terreno requiere una atención constante.

El recorrido a Juárez por la casa de negocio "La Nutria" se estima en ciento veinte kilómetros.

Camino Azul-Tandil

Este camino se caracteriza por su trazado directo a las localidades que une, cosa poco común en otras vías. En su largo recorrido existen en esta época del año algunos pantanos; pero que, con buenos conductores, pueden ser salvados sin dificultad, en caso contrario debe utilizarse cadenas para el paso de los trechos más bajos que se encuentran en la proximidad del arroyo de los Huesos.

En lo demás, el camino se presta para el desarrollo de velocidades satisfactorias al turista y le permite admirar las zonas de más actividad agrícola-ganadera del partido de Azul. El camino requiere algunos trabajos de terraplennamiento y desagües en la sección chacras (prolongación del camino afirmado), el arreglo de los bajos existentes frente al campo de la Sucesión Backer. Donde más se hace sentir la falta de atención de las autoridades es en las proximidades del puente del arroyo Los Huesos, que, debido a la clase de terreno y a la gran circulación, continuamente se halla en mal estado. De ahí que en épocas lluviosas se haga necesario el empleo de toda la potencia del motor y las respectivas cadenas. Todos los arroyos que se cruzan en el camino cuentan con puentes en perfecto estado de conservación. Estos caminos son muy transitados por toda clase de vehículos, especialmente carros grandes

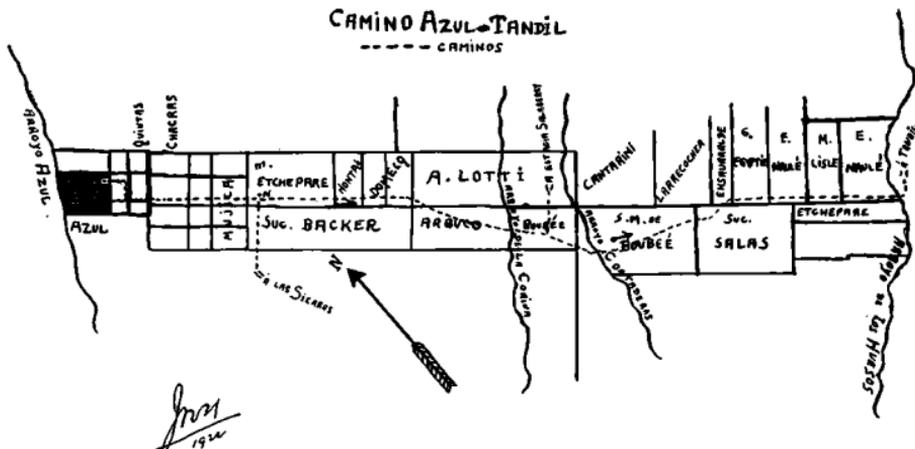


Debido a la clase de terreno que cruza, en época de grandes lluvias impone el empleo de cadenas, a fin de evitar inútiles patinajes.

En su recorrido se cruzan el arroyo Azul a

CAMINO AZUL-TANDIL

--- CAMINOS



y automóviles. En el trayecto se encuentran los negocios, uno de ellos la casa de comercio conocida por "esquina Tourné", tiene existencia de nafta. El recorrido entre las dos localidades se estima en 100 (cien) kilómetros, es decir, unas dos horas de viaje.

Se adjunta un croquis con los nombres de sus respectivos propietarios, que, generalmente, atienden bien a los transeúntes que puedan requerir sus servicios.

José Ricardo Bordaberry
Delegado Viajero.

DE TRES ARROYOS A JUAREZ Y CORONEL DORREGO

1.° Los mejores caminos que unen actualmente la ciudad de Tres Arroyos con Juárez y Coronel Dorrego, costean la vía del Ferrocarril del Sud.

2.° Estos caminos, en la parte correspondiente al partido de Tres Arroyos, no tienen pantanos que dificulten el tráfico.

Tengo informes que los existentes en lo que resta hasta Coronel Dorrego y Juárez, respectivamente, son salvados con desviaciones hechas provisoriamente alrededor de los mismos pantanos.

3.° Como se indica en el N.° 1, estas rutas costean siempre el F. C. S.

4.° En su mayor parte, transitables, especialmente dentro del partido de Tres Arroyos, por los constantes arreglos que en ellos se han efectuado.

5.° Son caminos sumamente transitados.

6.° Lo frecuentan toda clase de vehículos, desde automóviles hasta chatas de carga de 10.000 kilos.

CAMINO DE TRES ARROYOS A JUAREZ

Tres Arroyos-Barrow. — Distancia 9 kilómetros. Se cruza el segundo brazo de los Tres Arroyos. Tiene puente.

Barrow-Vásquez. — Distancia, 16 kilómetros. Cruzan el Arroyo Doradillo y el primer brazo de los Tres Arroyos, con puentes.

Vásquez-G. Chaves. — Distancia 18 kilómetros. — Cruzan dos zanjones. Tienen alcantarillas.

G. Chaves-Alzaga. — Distancia 22 kilómetros.

Alzaga-Juárez. — Distancia 26 kilómetros.

Cruza el Pescado Castigado. Tiene un paso, intransitable con mal tiempo.

Total, distancia entre Tres Arroyos y Juárez,

91 kilómetros, según el recorrido del ferrocarril del Sud.

CAMINO DE TRES ARROYOS A CORONEL DORREGO

Tres Arroyos-M. Cascallares. — Distancia 22 kilómetros. Cruza el tercer brazo de los Tres Arroyos; tiene puente.

M. Cascallares-Irene. — Distancia 21 kilómetros. Cruzan el Quequén Salado y el Indio Rico; tienen puentes.

Irene-Aparicio. — Distancia 18 kilómetros.

Aparicio-El Perdido. — Distancia 20 kilómetros. Cruzan el Arroyo El Gaucho. No tiene puente, pero sí un paso muy firme.

El Perdido-Dorrego. Distancia 13 kilómetros.

Total distancia entre Tres Arroyos y Coronel Dorrego 99 kilómetros, según el recorrido del F. C. S.

Antonio Catáneo

Delegado en Tres Arroyos

BAHIA BLANCA A CORONEL DORREGO

Contesto a la suya número 4486, y que se refiere al suministro de algunos informes sobre el camino de Bahía Blanca a Coronel Dorrego, y con los cuales expongo a renglón seguido.

—El mejor camino para trasladarse de Bahía Blanca a Coronel Dorrego, es el que pasa por el puente de Las Oscuras.

—Existen diversos pantanos, pero no interrumpen el tráfico.

—La ruta costea la vía del F. C. Sud.

—Es transitable en época lluviosa.

—En su recorrido existen los arroyos del Sauce y de Las Mostazas.

—El Sauce tiene puente. Las Mostazas no.

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—El 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) Propender 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, Mapas, Guías de Caminos y demás publicaciones del "T. C. A."

Cuota anual: \$ 10.—

Compañía
Italo-Argentina



de Seguros
Generales

SEGUROS:

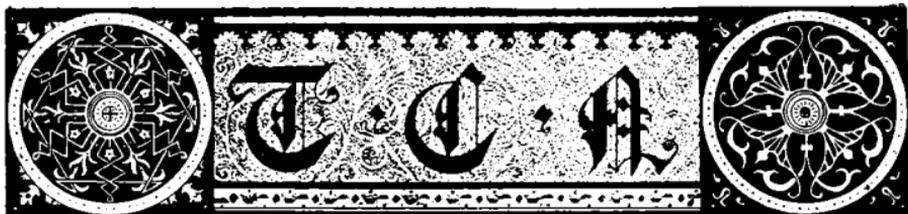
Vida - Accidentes - Incendios - Responsabilidad civil

AUTOMÓVILES

Capital integramente suscripto: \$ 1.000.000

BARTOLOME MITRE 460
BUENOS AIRES

JUAN CHECCHI,
Director General



ADMINISTRACION

OFICINAS

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

COMISION DIRECTIVA

Presidentes: Señor Equeniel P. Paz
 Vicepresidentes: Dr. Prudencio M. Clariá
 Secretarios: Señor Rómulo Yegros
 Prosecretarios: Ing. Esteban Tello
 Tesoreros: Señor Pedro L. Balza
 Vocales: Dr. Isidoro Ruiz Moreno
 " Dr. José Tomás Sojo
 " Dr. Daniel Moreno
 " Dr. Domingo R. Morón
 " Dr. Carlos F. Lamarea
 " Ing. Pedro Bazán
 " Ing. Gabriel A. Salomone
 " Ing. Juan Molina Civit
 " Señor José M. Malaver
 " Señor Carlos Alfredo Toruquis
 " Señor Felix Günther
 " Señor Americo E. Aliverti
 " Señor Matías R. Sturiza
 " Señor Pedro Valles
 " Señor Alberto Rozes
 " Señor Luis E. Zuberbühler
 " Señor Carlos W. Johnson
 " Señor M. F. Davies
 " Ing. Saturnino Zamborain (hijo)
 " Señor Antonio Malaver

Suplentes:

SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

Presidente: Ing. Pedro Bazán; vocales: doctor I. Ruiz Moreno, ing. Juan Molina Civit, ing. Arturo Monge, ing. Teófilo Mendiguren; suplentes: ing. Alfredo Boniso (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.

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.

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

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

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515.

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

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

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

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

- 5 % s perfumería
- 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 o/o a los socios del T. C. A.

BAHIA BLANCA (F. C. Sud)

Garage y Taller Mecánico.—da Arizoni 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 o/o sobre los precios establecidos para el público.

BALCARCE (F. C. Sud)

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

BANFIELD (F. C. Sud)

Médicos.—Doctor Daniel Moreno y Jorge Howard.
 Farmacia—"La Central", de Sáenz y Alesón; concede un descuento del veinte por ciento a los socios.
 Ferrería.—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 Fonte. Venta de automáticas y taller mecánico, concede a los socios del T. C. A. el 15 o/o de descuento.

CHASCOSUS (F. C. Sud)

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

CHIVILCOY

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

COLON (F. C. C. A.)

Garage.—de Pedro J. Lassalle, concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A.

CORONEL PRINGLES (F. C. Sud)

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

Ornato y taller mecánico—de Melchor P. Boglietti, concede un descuento del 10 o/o a los socios.
Accesorios de automóviles. — Migonno y Cortalezzi, hace un descuento del 6 o/o sobre neumáticos y 10 o/o sobre aceites, grasas y accesorios de auto móviles.

JUNIN (F. C. P.)

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

"Hotel Roma", de Augusto Gaspari, ubicado en la calle Sáenz Peña, Concede un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

LA PLATA (F. C. Sud)

Hotels—Hotel de Emilio Huret, 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. Pillitti, calle 7 esq. 49, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

LOMAS DE ZAMORA (F. C. Sud)

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Garona.
Farmacias—"Farmacia Ingless", Laprida 131, de Vicente Caccio, Concede un 15 o/o de descuento a los socios del T. C. A.

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

LUJAN (F. C. 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. C. 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. C. Oeste)

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

MONTE (F. C. Sud)

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

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

SAN FERNANDO (F. C. 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 Isla de José Lucifano y Cía., Opaal San Fernando, concede a los socios el 10 o/o de descuento.

SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS (F. C. O. A.)
Hotel—"Hotel Central", de Juan Bicetti, concede un descuento del 15 por ciento a los socios.

SAN PEDRO (F.C.C.A.)

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

Garaje, de Francisco Baulies, 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.

TANDEL (F. C. Sud)

Garaje 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 efectúan sus compras en la mencionada casa, sobre artículos fotográficos.

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

Taller de vulcanizaciones, de Domingo A. Brufano; 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 Monaldo, calle del Colón 501. Concede a los socios un descuento del 20 % sobre recetas y 10 % sobre específicos.

VILLA ELISA (F. C. Sud)

Almacén—de Juan R. 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. O. A. del 15 o/o.

CASADA DE GOMEZ (F. C. C. A.)

Hotel y Restaurant, de Rosendo Casañas, otorga un diez por ciento de descuento a los socios del Touring Club Argentino.

Taller Mecánico y Agencia Ford, de Vuozeli y Bessonni; concede un descuento del 10 % a todos los socios del T. C. A. — Calle Lavalle 1023-25.

CORREA (F. C. C. A.)

Farmacia "Diéguez", de José Diéguez, otorga una bonificación del 10 % a los socios.

HERSILIA

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

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

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

RECONQUISTA (F. C. C. A.)

Farmacia propiedad del señor Francisco Sellarés, calle General Obligado, concede un descuento del 10 por ciento a los socios.

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 826, concede un descuento del 15 % a los socios del Touring Club Argentino, que presenten su tarjeta de identidad.

Hotel y Restaurant "Comercio", de Fiorito y Alberto, calle San Martín número 370, conceden un descuento del 10 por ciento a los socios. Precios módicos.

Taller Mecánico y bronzería de Albino Alberti, ubicado en la calle General Mitre número 1384, concede una rebaja del 10 % a los socios del T. C. A.

Carrocerías y pinturas para automóviles de Vicente Stragliotti e hijos, calle Corrientes 1460, otorga una bonificación del 5 % a los socios del Touring Club Argentino.

Sánchez, Rentzell y Bally, calle Fraguá 1256. Con bonificaciones en general. — Conceden un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino. — Aceites y grasas para automóviles marca "Colombia".

RUFINO (F. C. P.)

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

SACANTA (F. C. C. A.)

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

SAN GERONIMO SUD (F. C. C. A.), PROVO, DE Hotel "Anglo Argentino", de Cristóbal Marovich, concede un descuento del diez por ciento a los socios del T. C. A., sobre los precios establecidos para el público.

SAN JAVIER (F. C. C. N. A.)

Farmacia de José Juan Cámara, calle San Martín esquina Santa Fe, concede un 10 por ciento de descuento a los socios que efectúen sus compras al contado, menos en específicos.

Hotel, de Juan Piol, ubicado en la calle Dr. de la Colina y 3 de Febrero, otorga una bonificación del 10 por ciento a los miembros del T. C. A.

Garage de Juan Zilli, concede un 10 % de descuento sobre las reparaciones de automóviles a los socios del T. C. A.

Médico Cirujano. — Dr. Héctor Gattini.

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 R. Vidal; concede una bonificación del 15 % a los socios del T. O. A. presentando su tarjeta de identidad.

VILLA CONSTITUCION (F. C. C. 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 Andrus, 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 Barrera, hace un descuento del 15 o/o a los socios.

DEVOTO (F. C. C. C.)

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

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

LAS VAEILLAS

Garage de Julio Tristany, especialidad en composturas de automóviles; venta de accesorios en general; concede a los socios un descuento del 10 o/o.

MOLDE

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

MORRISON

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

MORTEROS (F. C. C. A.)

Hotel y Restaurant "Priotti", de Tomás Priotti, calle Buenos Aires; concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. A.

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 o/o sobre los precios establecidos.

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

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

SAN FRANCISCO

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

VILLA DOLORES (F. C. P.)

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

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

VILLA MARIA

Hotel—Martí y Cresuz, hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

Hotel "Universal", de José Innocenti, hace un descuento del 15 o/o 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 Francisco Cardú. Calle Laprida número 250; hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

TERRITORIOS NACIONALES**GOBERNACION DE MISIONES****POSADAS (F. C. C. N. E. A.)**

"Hotel Iguazú". — Sucesión L. D. López, calle Colón número 343; servicio esmerado, cocina de primer orden, baño fríos, calientes y otras comodidades, otorga un diez por ciento a los socios.

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 o/o.

"Palacio 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 o/o sobre los precios establecidos.

GOBERNACION DEL CHACO**RESISTENCIA**

"Hotel Italiano", de Aldo Mozziati, calle General Veñía y 25 de Mayo, concede a los socios del T. C. A. un 10 o/o de descuento.

ORUBUT**COMODORO RIVADAVIA**

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

CAMARONES

Garage — de Julio Sempredoni, de Camarones, 5 o/o de descuento a los socios.

TRELEW

Hotel—de Juan Martino, concede a los socios del T. O. 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 o/o.

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

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

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. O. A. de un 10 o/o sobre sus gastos.

GOBERNACION DE RIO NEGRO SAN ANTONIO OESTE

Hotel—de Enrique Paredes, calle Comercio, a los socios del T. O. A. les concede un descuento del 10 o/o 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. O. A. del 20 o/o sobre sus compras.

Farmacia de Manuel Silva, concede un descuento del 20 o/o 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 o/o a los asociados del Touring Club Argentino.

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

QUEMU-QUEMU (F. C. P. y O.)

Restaurant "Castelli", de Juan Castelli, situado a media cuadra de la Estación. Servicio esmerado; 10 % de descuento a los socios del T. C. A.

REPUBLICA DEL PARAGUAY

ASUNCION

Hotel—"Hotel Cosmos" de Aragoni Hnos., Colón esq. Estrella, concede al 10 o/o a los socios.

VILLA ENCARNACION

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

REPUBLICA DE CHILE

PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihú)

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

Fotografía y librería, de Germán Wiederhold, ubicada en la calle Del Salvador, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A.

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS

BUENOS AIRES

Adolfo Alsina.	..	Nicanor Insúa
Azul	..	" Luis J. Vázquez
Bahía Blanca	..	" José F. Quiñoces
Balcarce	..	" Juan Patalagoyti
Banfield	..	" Antonio D. Estévez
Baradero	..	" Pedro Rithner
Bartolomé Mitre	..	Dr. Francisco Garday
Bernal (F. C. S.)	..	" Pedro Malgor
Bolívar	..	" Miguel J. Marimón
Bragado	..	" Rodolfo M. Ibarra
Cabildó	..	" Augusto Roux
Carlos Pellegrini	..	" Francisco D. Pons
Carmon de Arco	..	Dr. Carlos M. Epil
Carmon de Patagones	..	Sr. Benito Pita
Coronel Pringles	..	" Migante y Cortalezzi
Coronel Brandzen	..	Dr. Santo L. Gutiérrez
Coronel Durrigo	..	Sr. Antonio B. Costa
Coronel Vidal, F. C. S.	..	" Silvestre Capalbó.
Charlone	..	" José M. Blanc o
Casusas	..	" Justiano Casares
Castelli	..	" Pedro Ventura Arrue
Castilla	..	" Pedro Epil
Coronel Suárez	..	" Enrique Betnasa
Chasabuco	..	" Terencio Bonetti
Chivilcoy	..	Dr. Luis Grisolia,
Dolores	..	Dr. Luis Barberis
E. Lavalle (F. C. M.)	..	" Teodoro M. Peñaranda
El Paraíso	..	Sr. J. Santiago Silva
Est. Valdes	..	" Leopoldo M. Seco
Est. Vivotatá	..	" B. O. Galán Dehesa

General Arenales	..	Sr. Ricardo Bacarena
General Rodríguez	..	" A. Vangouha-Chaves
General Paz (Ranchos)	..	Dr. Obdulio H. Castro
General Villegas	..	Sr. Ulpiano García
Guaminí (F. C. S.)	..	" A. Mauricio Correa.
Huanguelén	..	Sr. David H. Maitland
Hondarson	..	Dr. Lor. V. Aguerregaray
Juárez	..	" Joaquín L. Saracola
Juanja	..	" Ricardo Solari
José O. Paz	..	" José A. Altube
La Plata	..	Dr. Lucio Scalzo
Luján	..	" Florentino L. Barco
Lincols	..	" Anacleto Pérez
Las Flores	..	" Arturo Alba
Las Heras	..	" Antonio R. Obiocond
Lobería (F. C. S.)	..	" Antonio Segadanes
Lomas	..	" Pedro T. Acevedo
Maipú	..	" Ricardo Otamendi
Mar del Plata	..	" Lúcia Stantien
Mercedes	..	" Pario Giannini
Miramar	..	Dr. Saturnino M. Zayas
Monte	..	Dr. Ramón N. Márquez
Merlo	..	" Francisco P. Prack
Marcos Paz	..	" Juan B. Barriola
Necocheas	..	" Pablo Bosio
9 de Julio	..	" Juan Calandro
Olavarría	..	" Ramón A. Rondón
O'Brien	..	" Roberto Downey
Pehuajó	..	" Vicente J. Gallo
Pergamino	..	" Francisco Della Valle
Puán	..	" Anastasio V. Lure
Punta Alta	..	" Rémulo Patrón Bius
Quilmes (F. C. S.)	..	" Daniel A. Salinas
Quilmes 721	..	" Ernesto L. Otamendi
Quilmes (F. C. S.)	..	" Enrique R. Mailler
Rosario	..	" Andrés P. Sanguinani
Rosario	..	" Ernesto R. Bóitón
Rojas	..	" Francisco M. Iribarne
Saavedra	..	" Cipriano P. Vital
San Miguel	..	" Pedro E. Scala
San Enrique	..	" Acencio Elorza
San Nicolás	..	" Guillermo Frier
San Antonio de Arco	..	" Fernando Speroni
San Vicente	..	" José M. Carransa
Tablada	..	Sr. Carlos Pelti
Tandil	..	" Juan Francisco Mujica
Temperley (F. C. S.)	..	" L. Fernández de la Fuente.
Tigre	..	" Andrés S. Marabotte
Tres Arroyos (F. C. S.)	..	" Antonio Cattáneo
25 de Mayo	..	" Lorenzo Arriue
Zárate	..	Dr. Julio Rojas Boerr

CATAMARCA

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

CORRIENTES

Itazasing	..	" Ricardo Portela
Santa Lucía	..	Santiago M. Solórzaga

CORDOBA

Cachin (F. C. C. A.)	..	" Juan Losano
Camillo Aldao (F. C. C. A.)	..	" Juan Zorzenou
Córdoba	..	Sr. José Dianda
Corral de Bustos	..	Dante Ardiani
Devoto (F. C. C. C.)	..	Dr. Esteban Q. Bacigalup
Freyre (F. C. C. A.)	..	" Jorge A. Solá
Hernando	..	" Alfonso A. Ferrero
La Cecilia	..	" M. García Dardar
Laboulaye	..	" Eduardo Methol
Leones	..	" Atruro A. Benvenuto
Monte Maíz	..	Dr. C. Rabellini Pizarro
Morteros	..	" Oscar Lavisse
Morrison	..	" José M. Valenzuela
Río Cuarto	..	" Damián G. Bianchi
San Francisco (F. C. C. A.)	..	" Abraham C. Gigena
Villa Dolores (F. C. P.)	..	" Benito Iglesias (h.)
Villa María	..	Sr. Jorge Coen

ENTRE RIOS

Concordia	..	" Héctor Baltar
Concordia	..	" Mariano J. Mendiburu
Guaquey	..	" Antonio D. Arena
Paraná	..	" Dr. Emilio Itasati
Paraná, San Martín 489	..	Dr. José María Solá (h.)
Villaguay	..	" Bernardine Zaburlin

MENDOZA

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

SALTA

Salta	..	Sr. Rodolfo A. Moisés
-------	----	-----------------------

SANTA FE

Angélica Sr. Rafael Cappelli
 Arequito " Enrique Destefani
 Casilda (F. C. C. A.) " José Culasso
 Cañada de Gómez " Walter Vozzeli
 Ceres (F. C. C. A.) " Juan Aguirre
 Corra (F. C. C. A.) " Santiago M. Alberdi
 Elortondo " Dionisio Laplace
 Fisherton (F. C. C. A.) " Luis A. Pradolongo
 Fortín Tostado " José Vignolo
 Godoy (F. C. C. A.) " José M. Gómez
 Grúty (F. C. S. F.) " Felipe R. Madoery
 Hersilia " Marcelino Urmometa
 La Rubia (F. C. C. A.) " Blas P. Pendiveni
 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 " Eduardo Moreno
 Roldán (F. C. C. A.) Hugo J. Ceretti
 Rosario " Alfredo J. Rouilléa
 Rosario Alberto Tamburini
 Rosario, Córdoba 951 " Luis A. Pradolongo
 Rosario, 25 Diciembre 881 " Paulino Sánchez
 Rufino " Jorge J. Echeandía
 San Guillermo (FCCA) " Fernando L. Mazzi
 San Javier " Aurelio Iglesias
 San Jerónimo Sud " Hugo V. Melessi
 San Justo " Eduardo Acuña
 Sta. Clara de Sagüer " Carlos G. Pereyra
 San Urbano " Francisco Oorte
 Suardí " Guillermo Gross
 Sanzales " José Lombella
 Yanaco Tuerte " Pedro José Conesa
 Villa Dr. Arturo Romero Acuña
 Villa Constitución Dr. Juan E. Milich

SAN LUIS

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

TUCUMAN

Tucumán, Rivadavia 555. Dr. José Bulacio.

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

CHACO

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

CHUBUT

Cabo Raso Sr. Augusto Meyers
 Camarones " Augusto Meyers
 Esquel Dr. Juan M. Uvalde
 Comodoro Rivadavia " Walter Moehring
 Colonia Sarmiento " Alberto Proenza
 Península Valdez Baldomero Fernández
 Trelew " Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles Sr. Joaquín Losada
 Barracón " Diego P. Krieger
 Cerro-Cerá Sr. Joaquín Blanch
 Concepción de la Sierra Sr. Julio Moscén
 Corpus " Enrique L'Escar
 Itazuará " Antonio Carneiro
 Picada San Javier (k. 19) " Fernando Alegre
 Pie. de S. Javier (k. 33) Sr. José Sartori
 Posadas " Robert de Blosset
 San Ignacio " Mario 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 Vernetbroughen
 San Martín de los Andes Sr. Juan Carlos Ortega
 Zapala " Pedro C. Ortega

PAMPA CENTRAL

Atranco (F. C. P.) Sr. José E. Clément
 Cereales Sr. Alberto Fianciola
 Doblas " Enrique Gutiérrez
 General Achá " Casimiro Gallago
 General Pico " Ernesto Zanoni
 Jacinto Arauz " Coame Romero (hijo)
 Macachín " José E. Oléman
 M. Riglos " Esteban Rolla
 Naicé " Diore Di Leo
 Santa Rosa de Toay " Francisco del Valle

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.) " Gregorio Maza
 Bolson Sr. Pedro P. Ponce
 Obelos-Obel " Gerardo Palacio
 Contrasmirante Cordero " Teodoro Conde
 Maquinchao " Juan Brusasio
 San Antonio Oeste " Emilio Krause

SANTA CRUZ

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

DELEGADOS DEL EXTERIOR

CHILE

Santiago de Chile. Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid. Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

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

PARAGUAY

Aunción. Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VAJEROS

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

DELEGACIONES

En José C. Paz
 Presidente, señor José Altube; secretario, señor Juan F. Marcedal; vocales: señores Juan Altube, Antonio Birto, Santiago A. Altube y Alejandro Ponce de León.

En 9 de Julio
 Presidente, señor Juan Olsandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbia, Ramón M. Peratti, Rafael Elisalde y doctor Alberto Dehenen.

En Coronel Fringoles
 Subcomisión: Presidente, señor Julián Migana; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesoroero, señor Carlos Ferraro; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Boulo, Lorenzo Pipa y José Bilotta.

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

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

PUNTA ALTA (F. C. S.)

Presidente, señor Rómulo Patrón Biais; secretario, Estanislao J. Buff; vocales: Raúl X. Ferrandi, Emilio Castagna, Nicolás M. Marcellain, José Turri y Dr. Ramón Ayala Torales.

MAR DEL PLATA (F. C. S.)

Presidente, Luis Stantien; secretario, J. Bautista Crivelli; Tesoroero, Carmelo P. Catuogno; Vocales: Luis Torricelli y Enrique Carlini; Vocales Suplentes: Adolfo Manetti y Silvio Bordini.

CORREA (Santa Fe, F. C. C. A.)

Presidente de la Comisión, Sr. Santiago M. Alberdi; Secretario, Joaquín Alfonso; Tesoroero, Antonio López; Vocales Titulares, Pedro Cutarelli y Juan Roberto; Vocales Suplentes, Luis Rinaldi y Angel González. Delegados a la Comisión de Rosario: Santiago M. Alberdi, Juan Broda y Juan Dodorico.

SAN JERONIMO SUD (Provincia de Santa Fe, FCCA.)

Presidente de la Comisión Local, señor Hugo V. Melesi; Secretario, Daniel Sánchez; Tesoroero, Otto Kunz; Vocales: David Sánchez y José S. Vesco; Vocales suplentes: Cristóbal Morovich y Gaspar Irzola. — Delegados ante la Comisión de Rosario: señores Daniel Sánchez y David Sánchez.

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES
de Julio de 1922.

ACTIVOS	Presentados por:
José Pittana	Antonio Abitante
Carlos Calligaro	"
Toñillo A. Meana	"
Delmiró G. Crema	"
Mario Rossotti	Juan B. Derecco
Juan Carlos Astengo	A. Domingo Pettiti
N. Sonda	"
J. Argentino Gaudini	José A. Di Marco
Vicente Viasella	"
Emilio Arate	"
Augusto Gaspari	Ricardo Solari
Alberto E. Rossi	Hugo J. Ceretti
Juan B. Ateca	"
José Tonella Grassi	"
Arnoldo Plotron	"
Jorge Schaer	"
Rodolfo Gauna	Alfoso A. Ferrer
Carlos Bertotto	Santiago M. Alberdi
Juan S. Bamberet	"
Pedro Palotti	"
Ernesto Marull	"
Roberto Siegenthaler	"
Roberto Semino	"
Agustín Lecubarrí	A. Cueto
Arnaldo Fabio	E. L. Joffé
Luis Genzarelli	L. Mizone
José Valentín Debona	Aurelio Iglesias
Juan Miedan	"
Aleides Granat	"
Juan Zilli	"
Pedro M. Gervasi	"
Daniel T. Bugnon	"
Atilio Caminitti	"
Humberto Beltraue	"
Roberto Engler	"
Dr. Héctor Gattini	Enrique Castanera
Higinio Garofali	"
Pedro J. Lassalle	Juan Losano
Francisco R. Nieva	"
Juan Gariglio	P. A. Rafals
Claudio Páscal	José Dianda
Salvador Guerrieri	"
Alberto F. Miranda	"
Pedro Manadán	"
Germán E. Bross	Paulino Sánchez
Marcos Selvagio	"
Guillermo Rivademar	"
Cleofindo Mendieta	L. Etcheverry
José Sivardi	Luis A. Pratolongue
Juan Vaccari	"
Félix H. Coma	"
Adolfo Nacimiento	Rómulo Yecros
Eduardo Solé Reynaud	"
Juan José Cánaves	"
H. Ruiz (hijo)	"
Dr. José de la Zerda	"
Bautista Borgarello	D. Reutzell
Dr. Manuel Moyano	Mateo Umérez
Dr. Rafael Espinola	"
Domingo Gandulla	"
Pedro Méndez (hijo)	Luis A. Dennehy
Mr. Stuart Adams	Luis Stantien
Miguel C. Benedetti	"
Cronimo Rodi	C. F. Gunthard
Miguel Pissinis	"
Juan A. Rossi	"
José Galoppi	Pedro Kaiser
L. Cayides	S. C. Vialo
Manuel Enrique Tribodi	A. A. Benvenuto
Francisco Sedares	E. Moreno
Pablo A. Ravera	Ernesto L. Otamendi
Norberto C. Galli	"
Martín Curricarriet	"
Juan Schwanh	José Vesco



ALCYON

SUAVE Y LIVIANA

DEBIDO a que sus movimientos cuidadosamente rectificad^{os} bañan constantemente en aceite.



LA BICICLETA MAGNIFICA

SOLICITE CATÁLOGO A

DARTIGUELONGUE & TOULOUSE
ESMERALDA 142

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