



**TOURING CLUB ARGENTINO**  
**REVISTA MENSUAL**

AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

**SUMARIO**

*La organización del Congreso de Mayo. — Comunicaciones telefónicas privadas, mediante la radiotelegrafía. — Radiotelefonando de y a los Utaes en marcha. — Un lugar pintoresco: San Rafael. — El canal de Stroeder a Patagonias. — Fotografías artísticas. — Importancia del subsuelo en la construcción de caminos. — El dique del Río Neuquén. — Primer Congreso Nacional de Vialidad. — Red patagónica de ferrocarriles livianos. — Automóviles a tracción áerea. — El progreso del autocamión. — El automovilismo de mañana. — El automóvil es un constructor de caminos. — El automóvil vehículo de paz. — Fialidad en los Estados Unidos. — Itinerario de un viaje en automóvil de Mar del Plata al Tandil. — Una combinación de aeroplano y submarino. — Servicio áereo entre Key West y Habana. — Próxima carrera de automóviles en Santa Fe. — Los rayos solares rechazan en radio interplanetario. — Un dispositivo para el radiador. — Reparador de resortes. — Carrera ciclista de las 24 horas. — Una bicicleta original. — T. C. A. (administración).*

## La organización del Congreso de Mayo

*Hay dos clases de acciones o, para hablar con mayor precisión y exactitud, la acción es susceptible de revestir dos formas: la brillante que trasciende al público y suscita de inmediato el aplauso popular, y la obscura, sin relieve ni brillo, que permanece ignorada y es tan eficaz como la otra.*

*A la primera clase pertenecen generalmente los actos parlamentarios y gubernativos que se producen, rodeados de gran publicidad o en medio de un aparato más o menos teatral. Son las leyes y los decretos del poder ejecutivo cuyos efectos y consecuencias actúan sobre el organismo nacional*

*A la segunda categoría pertenece la labor de las dependencias asesoras de las medidas gubernativas que carece del brillo de los actos resonantes del poder administrador; y de las comisiones internas de las cámaras que estudian pacientemente los proyectos de leyes sometidos a su examen e informe.*

*Esta acción, casi anónima, no trasciende mayormente a la opinión pública y por ello*

*no granjea estimación ni aplauso, mas no por eso deja de ser tan útil y eficaz como la otra acción, la visible, la que deslumbra a cuantos ignoran el proceso anterior, la fermentación previa, lenta y obscura del acto consumado, sea una ley de carácter general o una medida gubernativa de orden público.*

*Sentamos lo que antecede para referirnos a la labor desarrollada sin publicidad ni aparato por las comisiones organizadoras del Primer Congreso Nacional de Vialidad. Dicha labor, por su naturaleza especial, estaba condenada de antemano a no llamar la atención de la mayoría, del gran público, que suele fijar sólo su mirada en los actos que se pregonan reciamente como para sacudir su indiferencia. Aparte de la circunstancia expresada, la acción realizada por las comisiones de la referencia, con ser tan intensa y tan fructuosa, solamente se pondrá de manifiesto, en pleno relieve, en el éxito del Congreso, que está de suyo descontado. Pero la mayoría, al examinar un*

hecho cualquiera, no lo considera como un efecto con causas anteriores, queremos decir, ve el resultado, pero no aprecia ni para mientes en la suma enorme de labor obstinada, de abnegación obscura, de trabajo sin brillo, que representa ese resultado. Por ello consideramos nuestro deber dejar constancia de la meritísima labor llevada a cabo por las comisiones encargadas de la organización del próximo Congreso Nacional de Vialidad.

Aprobado el pensamiento, enunciado por el presidente de la Comisión Directiva del Touring Club Argentino, de convocar dicho Congreso, constituyéronse comisiones con la misión de realizar los trabajos preparatorios del mismo. Esta tarea previa de organización, con ser importantísima, como que de ella depende todo el éxito de un congreso dado, no es, fuera de toda duda, la más lucida, desde que no se presta a la exteriorización brillante, ni al pregoneo clamoroso de la publicidad. Trátase, ante todo, de una labor paciente y metódica, ímproba y desinteresada, que requiere la inspiración del bien por la grandeza de una idea o el patriotismo del esfuerzo por la solución de un alto problema colectivo. Semejante labor presupone, desde luego, la posesión de dotes y cualidades personales que no están al nivel ético común.

Es menester haber estado en contacto con las comisiones organizadores del Congreso de Vialidad para poder apreciar la obra realizada por ellas sin ostentación ni ruido. Cabe formarse una idea aproximada de ella con sólo considerar la fuerza de resistencia, de apatía y de inercia que en nuestro medio ambiente es necesario vencer para llevar adelante una iniciativa, por noble y encumbrada que fuere. A primera vista pareciera que la realización de un pensamiento elevado habría de suscitar la simpatía y la cooperación de todos; pero, desdichadamente, no acontece así, pues no faltan obstáculos que superar o resistencias que combatir.

En medio de tales condiciones y conociendo las características de nuestro pueblo, fácil es de imaginar el esfuerzo que han te-

nido que desplegar las comisiones para concentrar las voluntades en torno de la misión confiada a sus manos. Sin desfallecimiento de ninguna especie y plenamente persuadidas de la trascendencia del acto a realizarse en Mayo, prosiguieron sus delicadas tareas con entusiasmo, viéndolas coronadas por el más brillante y legítimo de los éxitos. A la fecha, han terminado su labor con la eficiencia que testimoniará el Congreso mismo.

El proyecto de legislación de la vialidad, que fuera encomendado a la alta comisión redactora, es seguramente uno de los trabajos de mayor aliento efectuado por ellas. La importancia de esta obra podrá aquilatar-se cuando sea sometida a la deliberación del Congreso. Entre tanto, cabe adelantar que se trata del proyecto más orgánico y completo que se ha hecho entre nosotros en materia de caminos. Hacia y hace falta una ley general de vialidad, que encarase el problema en toda su magnitud, con un criterio substantivo; podemos decir ahora que tenemos el proyecto y que sólo resta discutirlo y convertirlo en ley nacional.

Mas éste no es sino uno de los aspectos de la labor efectuada por las comisiones; fuera fatigoso mencionarlos todos circunstanciadamente con pormenores que no interesan a la opinión ávida de hechos impresionantes y sensoriales. Repetimos que la obra realizada en el silencio del trabajo anónimo por las dignas personas que integran las comisiones organizadoras del Primer Congreso Nacional de Vialidad, no reviste la exterioridad brillante y pomposa de las acciones que hieren vivamente la fantasía popular e impresionan gratamente la imaginación colectiva. Pero no por carecer de tales atributos, es lícito, afirmar de ella que no sea fecunda. Casi estamos a punto de decir que las obras más útiles, benéficas y duraderas son aquellas que se realizan obscuramente sin otra recompensa que la conciencia de haber obrado bien con la mira de un alto designio nacional. Esta es la honda satisfacción moral ganada por las comisiones con su labor tan patriótica como benemérita, tan silenciosa como fecunda.

## Comunicaciones telefónicas privadas, mediante la radiotelegrafía

Recientemente se llevaron a cabo, en las oficinas del jefe de señales del ejército, en Washington, experimentos que demostraron el manejo del "superfono", un sencillo aparato, adherible a los teléfonos, el cual, se asegura, facilita las comunicaciones privadas y la seguridad contra las interrupciones, como también la posibilidad de emplear varias líneas a la vez. La demostración, indicó, que una línea telefónica, a la cual habíanse adherido los "superfonos", pudo ser empleada simultáneamente para varias comunicaciones, no pudiendo comunicarse, ni oírse entre sí, los que utilizaban la línea.

El superfono se dice, ha sido fabricado bajo la dirección de Mr. R. D. Duncan (hijo), ingeniero principal del laboratorio de investigaciones del Cuerpo Señalero, secundado por S. Isler, segundo ingeniero radiógrafo.

Está basado, sobre la línea radiográfica, inventada hace alrededor de diez años, por el general O. Squier, jefe principal de señales del Ejército. El invento, se compone de un pequeño y portátil conjunto de piezas, que pueden ser instaladas en cualquier oficina, pública o particular, empleándose unos minutos en su colocación y comunicándolo directamente con los cables telefónicos existentes.

En su manejo, las corrientes alternadas y continuas, son puestas en juego.

Según afirman los empleados del Cuerpo Señalero, el invento es de un valor inapreciable para el Ejército, dada la seguridad que ofrece su comunicación privada. Sería igualmente ventajoso para el comercio, los bancos, y todas aquellas personas, que desearan obtener comunicaciones telefónicas secretas.

## Radiotelefoneando de y a los trenes en marcha

La compañía del ferrocarril a alto nivel en Chicago, ha introducido una novedad en beneficio de los pasajeros que utilizan sus servicios.

La modificación consiste en instalar un sistema radiotelegráfico mediante el cual los pasajeros pueden oír canciones, música, y hasta óperas, mientras viajan en dirección al punto adonde se dirigen. Y no solamente esto, sino que viajero puede hablar o recibir un mensaje telefónico de su domicilio mientras viaja.

El primer ensayo de los radiotelefonemas, fué hecho en la línea eléctrica de Costa del Norte y Milivanke.

Una docena de bellas muchachas de las oficinas de la línea, bailan con otros tantos empleados a los sonos de la música transmitida desde la estación radiográfica instalada en la cúpula del City Hall.

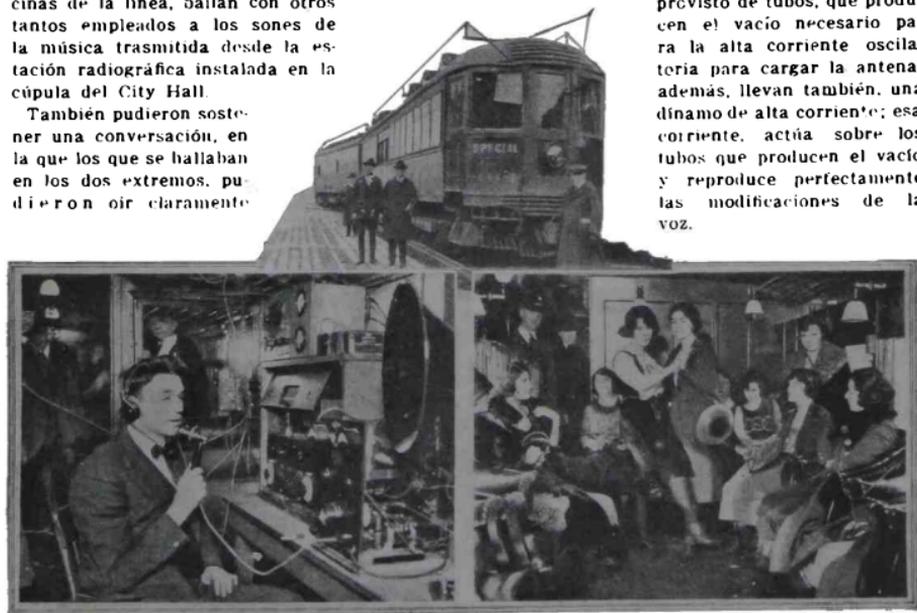
También pudieron sostener una conversación, en la que los que se hallaban en los dos extremos, pudieron oír claramente

cuanto se hablaba. Se hicieron ensayos también interviniendo el jefe del servicio de alarmas de incendio y el resultado fué admirable.

En los adjuntos grabados se puede ver a las muchachas del ferrocarril a alto nivel de Chicago, bailando al son de la música, enviada por estación radiográfica trasmisora de Chicago. Otro de los grabados, muestra a un pasajero hablando por teléfono, desde un tren en marcha, con su domicilio, por medio del radiófono.

En el otro grabado, se ve la forma en que están instaladas las antenas en el techo de los vagones.

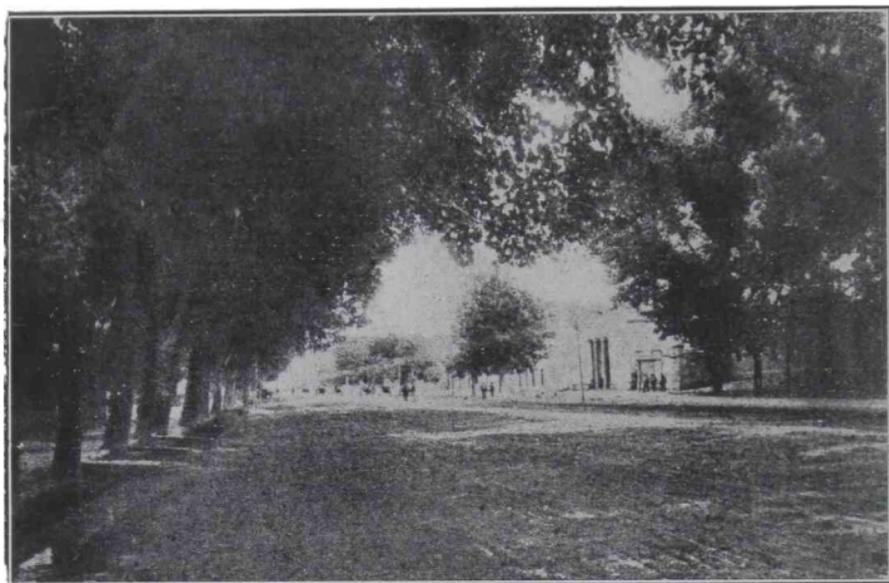
El radiófono transmisor que se utiliza, está provisto de tubos, que producen el vacío necesario para la alta corriente oscilatoria para cargar la antena, además, llevan también, una dinamo de alta corriente; esa corriente, actúa sobre los tubos que producen el vacío y reproduce perfectamente las modificaciones de la voz.



## Un lugar pintoresco: San Rafael

Paz... Silencio... Tranquilidad...  
Mi amigo el médico me lo había repetido mu-  
chas veces:  
—Usted, compañero, debe irse al campo. Bue-

daban bastante guerra. Llevaba yo una vida  
cerebral en exceso. Mucho Schopenhauer y po-  
ca gimnasia; poco aire puro y mucho viciado  
ambiente de biblioteca.



Una avenida bordeada por álamos carólinos

Los Aires le hace daño. Ese sistema nervioso  
trabaja demasiado.

Efectivamente: los condenados nervios me

Un día le pregunté:

—Y ¿a dónde cree que me convendría ir?

—¿Qué sé yo!... Eso, usted lo verá. Necesita-



Rio Diamante. — Paraje distante 7 kilómetros de San Rafael

ta un lugar tranquilo en una región de buen clima. Un sitio donde pueda hacerse una cura de silencio y de paz...

Paz... Silencio... Tranquilidad...

Y pensé en San Rafael.

¿Y el pueblo?

—¿Y el pueblo? ¿Dónde está el pueblo? — le pregunté a mi compañero de viaje cuando el tren se detuvo en la estación San Rafael.

—¿Cómo? ¿No lo ve usted ahí?

No. Yo no veía el pueblo. Veía las arboledas,

fácil y sencilla, exenta de las inútiles complicaciones urbanas.

Eso era lo que pensaba encontrar en San Rafael... y eso fué lo que encontré.

#### UNA IMPRESION LIRICA

Reconozco que el intento es audaz; pero os declaro que yo he querido sintetizar en versos la serenidad incomparable de un amanecer sanrafaelino. La empresa requiere la sensibilidad poética de un Gabbriel Vicaire o de



Cataratas del Nibuil

pero nada más que hiciese pensar en un pueblo. Es que yo llevaba en la retina la impresión de los pueblos de Buenos Aires. Cuando los cruzáis en tren, los pueblos de Buenos Aires os dejan un recuerdo visual rojo y verde; rojo de ladrillos y verde de alfalfares húmedos.

Pero, al cabo, la vista se fué acostumbrando y el cerebro también. Se acostumbré el cerebro a la idea de que aquella parda, terrosa masa que tenía ante mí, fuese un pueblo como todos. Entre aquellos muros de tierra se vivía, se amaba y se moría como en todos los pueblos del mundo...

La California Argentina.

Yo llevaba en los oídos esa denominación que en Buenos Aires le aplicaban a San Rafael: "California Argentina", "Far West", pueblos nuevos, riqueza, cosas improvisadas, aventura.

Todo ese mundo novelesco de los films norteamericanos. San Rafael sería, como Los Angeles, un lugar luminoso y claro, de cielo siempre limpio. En el paisaje, habría de todo: grandes montañas, ríos de accidentado curso, torrentes, áridos desiertos, pampas ilimitadas, edenes de frescura y de verdor... Un cuadro espléndido para un artista. Todo eso, unido a una vida

un Francis Jammes, esos cantores delicados y sutiles de los "villages" galos.

Mi poesía se titula "el Alba", y dice así:

Es muy temprano. Tanto, que no se ve ni un solo vecino que transite por estas calles amplias. Los árboles se llenan de sol. (En estas horas, se dijera que tienen los árboles un alma luminosa, que sólo comóvieran a veces los estremecimientos insensibles del aura...) Todo está tan callado como en un mundo muerto; y, repentinamente, me sobreviene el alma la idea de quedarme completamente solo en estas amplias calles y entre estas casas parladas como un Robinson nuevo, que en lugar de su insula, la soledad de un vasto cementerio habitara... La inquietud riza el lago sereno de mi espíritu... Pero me tranquilizo; ya he visto que las cascas abren al sol los huecos lobregos de sus puertas igual que somolientas bocas que hostezaran; ya he visto al humo, nuncio del yantar matutino, subir de los hogares en espirales blancas; y escuché la metálica repercusión del yunque, que en el reposo augusto llega desde la fragua, y es como una gran voz que nos dijese: "Arriba, hermanos: es la hora de empezar la jornada".

Si es cierta la frase según la cual son felices aquellos pueblos que no tienen historia, ¿qué pueblo, sanrafaelinos, feliz como el vuestro?... Hace treinta años, reinaba el silencio de los campos donde hoy se asienta una población próspera; hoy es vuestra región un emporio de riqueza. El esfuerzo conjunto del nativo y del extranjero — pero, decláremoslo: más el del extranjero, — ha convertido las pampas en viñedos y en alfalfares; ha construido bodegas; ha levantado risueñas viviendas; ha llevado la riqueza a todas partes en el agua de los canales y de las acequias, como los milagrosos ríos del fabuloso Eldorado que, en la mente novelesca de los Conquistadores, arrastraban pe-

ditas de oro; esa tupida red que es como un sistema circulatorio gigantesco donde las arterias fuesen canales y capilares las acequias y cuya sangre — limpia y transparente sangre, — fuese el agua de los deshielos que lleva la vida consigo.

Yo preveo para San Rafael días de grandeza y de esplendor. No lo pronostico yo: lo pronostica la feracidad de su suelo y la paciente y tenaz labor de sus habitantes. Por eso me hace pensar San Rafael que los pueblos felices son aquellos que tienen poco pasado y mucho porvenir.

Enrique Méndez Calzada.

## El ramal de Stroeder a Patagones

### INAUGURACION DE LA LINEA

El 20 de Abril tuvo lugar la inauguración oficial del ramal férreo entre estación Stroeder y Patagones, memorable acontecimiento en los anales de la zona austral de la provincia de Buenos Aires y del territorio de Río Negro, al que beneficia directamente.

El acto revistió los contornos simpáticos de una fiesta del trabajo y de ratificación de fe en el próspero porvenir económico de la extensa zona de influjo que abarca la línea.

El representante de la empresa constructora, el gobernador de la provincia, ingeniero Monteverde, y el presidente de la comisión popular, don Pedro Serrano, pronunciaron discursos alusivos, poniendo de relieve la importancia de la obra realizada.

El Touring Club Argentino, que cooperó, dentro de la órbita de su acción, a la pronta construcción del ramal férreo a Patagones, haciendo suya la aspiración de los vecindarios de Patagones y de Viedma, no puede menos de compartir la legítima satisfacción que experimentan dichos pueblos, al ver coronado por el éxito más completo un intenso anhelo colectivo. el cual no habría pasado de tal, si no hubiera mediado la eficaz acción de la comisión, secundada por cuantos comprendíamos la necesidad y la trascendencia de la obra.

Falta ahora completarla con una red de caminos, sin los cuales el riel no cumple toda la función que debe llenar para la transformación económica del territorio atravesado. Por esta red de vías debe circular la producción de Río Negro hasta empalmar con la línea de Patagones, que la conducirá a los mercados consumidores y al comercio exterior.

Los valles del Río Negro, tan aptos para el cultivo de la vid, están llamados a rivalizar en el futuro con los campos de Mendoza, donde florece una gran industria vinícola. Aseguran los enólogos, ignoramos con qué grado de verdad, que la uva procedente de las vides plantadas en el citado territorio, posee una riqueza alcohólica que la señala como materia prima de calidad superior para la elaboración de vinos no comunes. El plantel industrial ya

existente en los valles del Río Negro, no ha de tardar en adquirir el desenvolvimiento que le reserva la aptitud del suelo fértil. Algunos bodegueros de Mendoza han establecido allí sucursales, pequeñas bodegas que serán mañana importantes establecimientos de elaboración de vinos y de destilación de orujos.

Por lo que concierne a las demás industrias susceptibles de arraigarse y de prosperar en gran escala en Río Negro, como en los restantes territorios australes en más de una ocasión nos hemos referido a ellas al estudiar el porvenir de la dilatada zona patagónica, uno de los venideros emporios nacionales, la región por excelencia de la abeja, del petróleo y del vino....

Complementada la línea férrea a Patagones con un buen sistema de caminos, como hemos dicho, la incorporación de la región austral a la actividad productora del resto de la República se hará efectiva en un lapso de tiempo menor del que generalmente se supone. Entonces podremos hablar de la definitiva conquista del Sur, asiento antaño de las nómadas tribus pampeanas y patagónicas que pusieron en jaque tantas veces a la civilización naciente en pugna con la barbarie.

Al transponer una feliz jornada, comienza, pues, una nueva labor para las progresistas poblaciones vecinas de Patagones y Viedma. El riel es un elemento de progreso, de riqueza, de adelanto; falta ahora el camino, su complemento necesario, para que el progreso virtual representado por el ferrocarril, sea una opulenta y próspera realidad.

Como tenemos fe en la capacidad de trabajo y de energía de los pueblos formados en los territorios australes, esperamos saludar bien pronto el advenimiento de una era de producción intensa, que precederá al período de florecimiento industrial, de que será escenario, rico escenario, dicha comarca.

Con semejante visión del destino económico de las regiones del Sur, nos asociamos al júbilo popular suscitado por la inauguración oficial de la línea, en cuya ejecución colaboramos en cumplimiento de los fines de nuestra Institución, propulsora de la vialidad.

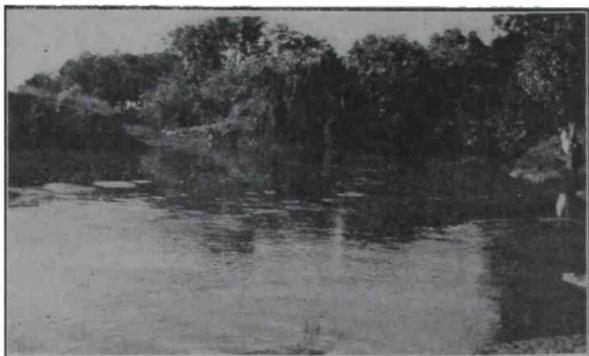
## FOTOGRAFÍAS

### ARTÍSTICAS

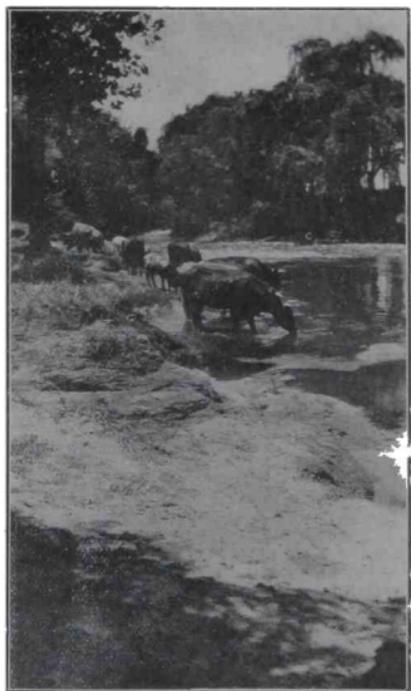
Sin comentarios, transcribimos a continuación las consideraciones contenidas en una carta que nos dirige el señor Virgilio Dagnino Yphar, radicado en la ciudad de Mercedes, provincia de Buenos Aires, al enviarnos las artísticas fotografías que reproducimos y que ha obtenido en un reciente viaje automovilístico a San Antonio de Areco:

"Una buena máquina fotográfica y un ligero gusto artístico bastan al turista que se propone visitar las bellezas del país para obtener una colección hermosa de lugares pintorescos, donde la Naturaleza, pródiga en exceso, ha derrochado sus dones. Desde las impenetrables selvas del Norte hasta los encantadores canales fueguinos y desde las costas atlánticas hasta los valles cordilleranos, el viajero encuentra a cada instante lugares de una hermosura incomparable."

"Y no nos engañamos. En los alrededores de la capital, en los pueblos vecinos, hay sitios que atraen por su belleza natural. La poesía agreste parece despertar un extraño sentimiento de belleza, de sensibilidad, de ternura, que ponen al individuo en un contacto más in-



Una vista del Rio S. Antonio



Una hermosa escena campestre



timo con la naturaleza... La belleza del lugar llega al corazón y llama a los azules ensueños, al amor, a las esperanzas. Y quien no crea que son innumerables las bellezas argentinas, debe negar valores a las fotografías adjuntas, obtenidas en medio de las llanuras de la provin-

Un rincón de la estancia del Dr. Gairaldes

cia de Buenos Aires."

# Importancia del subsuelo en la construcción de caminos

Por James H. MacDonald, ex comisionado de caminos del Estado de Connecticut.

Si cualquier día de trabajo del año permanecemos de pie por la mañana temprano en el centro de cualquiera de nuestras ciudades populosas, en momentos en que las grandes arterias comerciales empiezan a ponerse en movimiento, primero oímos el distante sonido de los cascos de los caballos y el ruido sordo de los carretones que comienzan los trabajos del día y que se aproximan cada vez más hacia nosotros, hasta que, finalmente, desde todos los ángulos, se ven caballos, carretones y camiones. Lo que al principio sólo fué un vago sonido, se ha convertido en realidad, es decir, en cosas que existen y se mueven, tales como tranvías eléctricos, carruajes y vagones, carromatos, camiones, carretas y toda clase de vehículos de carga, siendo, pues, evidente que a cada instante del día el pavimento se somete a la prueba más severa. Si se le ocurriere a uno contar los caballos y los vehículos, así como la cantidad de carga para la cual la ciudad tiene que encontrar medios de transporte adecuados, se quedaría uno asombrado al ver los resultados. Todo el día se oye el martilleo y los golpes, la bulla y estremecimientos en las calles de las ciudades, condiciones que continúan años

tubos y alambres, todo ello en conformidad con las necesidades de los modernos tiempos; y ha venido a suceder que, debajo de todo el tráfico, nuestras calles son tan importantes como en la superficie. Por todas partes hay alcantarillados, tuberías de gas, de agua y de vapor; continuamente se instalan conductos telefónicos, telegráficos y eléctricos; y las líneas de tranvías eléctricos y trolleys, en combinación, contribuyen con su cuota diaria a dañar el pavimento. Aquí y allá se excavan hoyos para hacer reformas y con frecuencia sucede que no se rellenan debidamente y que el pavimento se vuelve a poner con el mayor descuido. Aun cuando se desplegara el mayor cuidado en reponer el material, y si la reposición del pavimento se efectuara lo mejor posible, sería verdaderamente una imposibilidad que dicho pavimento quedara en su estado original, de manera que constituyera una parte íntegra del primer gradiente que se estableció y estuviera en conformidad con el mismo. Todos los elementos que trabajan en la superficie y debajo de ella parecen conspirar contra los pavimentos de nuestras ciudades, o hacerles la guerra. Este estado de cosas se echa de ver todos los



Una buena muestra de un camino de macadam bituminoso del Estado

tras año, siendo así que el pavimento tiene necesariamente que gastarse. El hombre no puede resistir semejante tensión, los caballos y los vagones tienen que darse por vencidos para que otros los repongan; mas esto no es todo. Debajo del pavimento hay un laberinto de

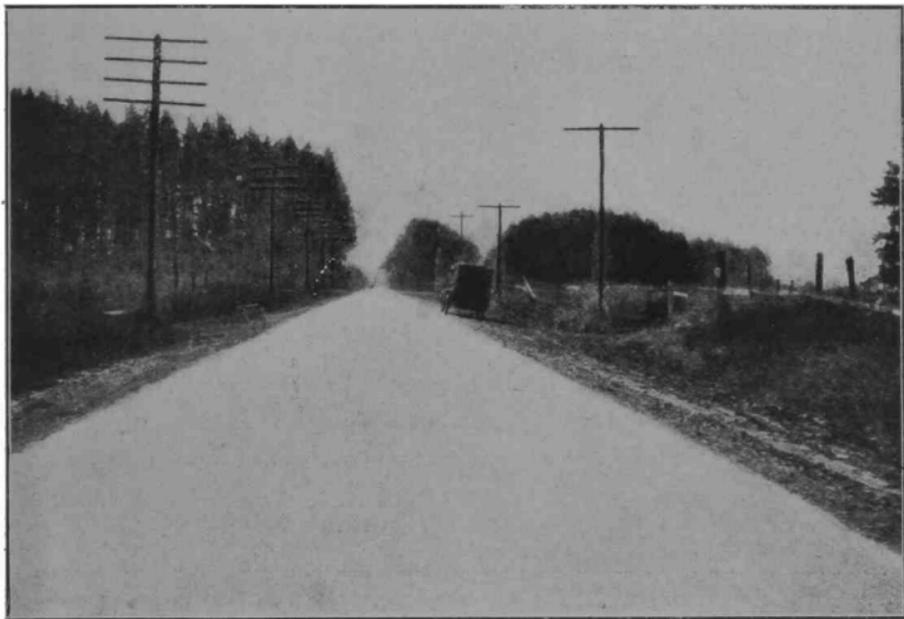
días, y parece un milagro que nuestras calles se encuentren en buenas condiciones. No cabe duda alguna de que estos hechos proporcionan tema para darse uno a pensar y clamar, a fin de que los ingenieros hagan los mayores esfuerzos para combatir con éxito estas funestas

influencias que están minando y destruyendo todos los sistemas de pavimentos urbanos...

Desde luego, se reconocerá que en ningún departamento de obras públicas se ha gastado más dinero ni derrochado tanto, como en el de caminos públicos, con el firme propósito de encontrar un pavimento más duradero para las calles de nuestras ciudades populosas. No ten-

cias y, viceversa, construir un pavimento muy resistente y costoso en una calle de residencias donde uno de un costo y resistencia mucho menor hubiera satisfecho ampliamente todas las necesidades del tráfico!

Al construir cualquier clase de pavimento, es evidente que los dos detalles esenciales son la superficie y la base o lecho. Todo pavimento



Trecho de la carretera del Pacífico, Estado de Oregón que tiene una superficie de concreto asfáltico

go la menor duda de que al fin se encontrará un pavimento firme y permanente que pueda satisfacer — siquiera sea aproximadamente — las necesidades del tráfico. Sin embargo, sabemos que en la actualidad no tenemos tal pavimento, puesto que es evidente que todos los que se usan en nuestras ciudades dejan mucho que desear y carecen de muchos requisitos indispensables. Ya hemos empezado a darnos cuenta de lo que necesitamos en este sentido, y todos los errores que hasta ahora hemos venido cometiendo constituirán una gran ayuda en nuestro constante empeño de encontrar la luz, a fin de obtener los resultados que se desean. Es obvio que los ingenieros solos no pueden lograrlos, a menos que obtengan la debida ayuda y cooperación de las administraciones municipales, y, además, que todas las corporaciones y todos los artesanos que utilizan nuestras calles sean sus más eficaces auxiliares. Y conste que esto no es todo, pues es muy justo que todos los ciudadanos también presten su auxilio individual, satisfaciendo voluntariamente las exigencias y necesidades del comercio.

¿Cuántas veces no hemos tenido ocasión de ver en una calle de negocios un pavimento adecuado únicamente para una calle de residen-

ciudad y, viceversa, construir un pavimento muy resistente y costoso en una calle de residencias donde uno de un costo y resistencia mucho menor hubiera satisfecho ampliamente todas las necesidades del tráfico!

Al construir cualquier clase de pavimento, es evidente que los dos detalles esenciales son la superficie y la base o lecho. Todo pavimento

construido en debida forma debe descansar sobre una base adecuada, pero es innegable que hasta ahora no se le ha consagrado la debida atención a la construcción de lechos para los pavimentos. Ni puede siempre culparse a los ingenieros, puesto que en muchos casos el proceder de éstos está enteramente sujeto a la opinión de otras personas encargadas de llevar a cabo la obra. Parece que hasta ahora este hecho se debe con harta frecuencia al haber consultado la conveniencia o el costo de la construcción, más bien que obedecer a las reglas establecidas sobre la construcción de pavimentos en debida forma. Cualquiera que haya observado el crecimiento de un caserío que — de la noche a la mañana, por decirlo así — se ha convertido en una ciudad populosa, tiene que haber notado las transiciones sucesivas por las cuales dicho crecimiento se ha realizado. Primero, se construyen unas cuantas casas cerca del centro, después la capilla o templo, el edificio de la escuela y el de una tienda de víveres. Luego se establecen unas fábricas que exigen medios de transporte más rápidos que los que ofrecía el camino hasta ahora disponible, para conducir la materia prima y enviar fuera los productos acabados, siendo evidente



Pavimento de bloques de piedra artificial (duras) en un camino del Estado de New Jersey

que dichos medios son los ferrocarriles. A medida que la pequeña aldea se convertía rápidamente en ciudad, se vendían las fincas que se habían cultivado en torno de ella, cuya superficie ondulada se niveló hasta donde lo requerían las aceras, el desagüe y el pavimento. En esta nivelación o allanamiento se usa una promiscua masa de tierra, arcilla, barro, arena, grava, cenizas y cualquier otro material que se encuentre a un precio módico para realizar los fines que se desean. Al efectuar las excavaciones en nuestras ciudades populosas, encontramos dichos materiales, los cuales proporcionan una base muy endeble para cualquier clase de pavimento que se desee construir. Bastará examinar el material que se extrae de cualquiera de las excavaciones que se hacen en las calles urbanas para comprobar la verdad de este aserto. En vista, pues, de este estado de cosas, reputo que debe desplegarse el mayor cuidado en la construcción de lechos para los pavimentos de las calles.

Es verdad que en el último quinquenio se ha venido consagrando más atención a las bases o lechos de pavimentos, y que en la actualidad generalmente se emplean los de concreto; pero el inconveniente que ofrece el lecho de concreto consiste en el grueso de la capa del mismo que se acepta como modelo, y que, salvo raras excepciones, no se cambia, sea cual fuere el material sobre el cual ha de descansar. Los encargados cambian la índole de la base o lecho, según las condiciones que se les presentan en sus trabajos, mas, ¡ojalá que pudiera decirse otro tanto respecto de todo ingeniero

que interviene en las obras municipales! A lo que parece, no hay en los reglamentos municipales disposición alguna que prohíba expedir permisos a personas que no son peritos, en cuanto se refiere a la remoción de pavimentos y las excavaciones relacionadas con el establecimiento de conexiones de tuberías debajo de aquéllos, a pesar de que no cabe duda de que es muy costoso dejar que cualquier contratista practique tales obras en las calles sin que esté obligado a reponer debidamente el material excavado y colocar de nuevo el pavimento, dejándolo en las mismas buenas condiciones que antes. En todas las grandes ciudades debiera existir un sistema de completa inspección de obras de esta clase, el cual debe confiarse a hombres idóneos, debiendo agregarse que el pavimento no debe nunca reponerse en seguida, sino únicamente después que haya transcurrido el tiempo necesario para que los materiales extraídos y repuestos se solidifiquen de nuevo.

En la construcción de cualquier tipo de pavimento permanente debe desplegarse el mayor cuidado; y lo más importante de todo es que la base o cimiento sea el que más se preste y mejor lo mantenga. Todo pavimento — ya sea que se componga de grava, macadam, granito, ladrillo, roca o láminas de asfalto — debiera tener un lecho o base bastante grueso, sobre todo donde no se sabe con seguridad si el subsuelo que existe lo puede sostener debidamente.

Difícil sería bosquejar un método de construcción de carreteras que hubiera de seguirlo

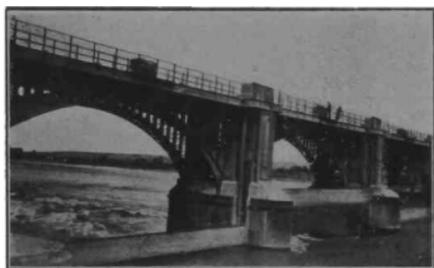
estrictamente toda población, y todas las regiones y distritos del país, ni tampoco se ha publicado obra alguna de consulta, hasta ahora, que proporcione en debida forma al ingeniero el grado de cultura necesario para hacer frente a los detalles de construcción de todos los tipos de caminos que está llamado a estudiar. Sabido es que las condiciones cambian en cuanto al clima, los materiales que han de usarse, la accesibilidad a los medios de transporte ferroviarios, y de mil maneras que el autor de un libro de texto no siempre tiene en cuenta. Los libros de texto se escriben necesariamente desde el punto de vista y según la experiencia del autor y las condiciones que le rodean, y aunque él se avenga a estas condiciones, todo ingeniero encuentra que todos los días ocurren nuevos detalles y que diariamente aprende algo nuevo que exige la más cuidadosa reflexión y consideración. Por ejemplo, lo que él podría recomendar como obra que debía hacerse en un lugar determinado, no sería oportuno ni conveniente hacerlo en otro. En algunas regiones del país se encuentran superficies bajas y llanas, cuyos terrenos carecen de rocas,

en tanto que en otras predominan terrenos bien provistos de este elemento. El litoral sugiere una clase de camino, las llanuras y valles otra, y las partes montañosas del país indican todavía otra. En una región se encuentra una cantidad suficiente de piedra, pero muy distante de los ferrocarriles o de una planta de trituración, en tanto que en otra no se encuentra piedra de ninguna clase, pero dondequiera hay grava en abundancia, al paso que todavía en otra se encuentran llanuras arenosas donde no existe la piedra ni la grava. También hay lugares en que los terrenos se componen casi totalmente de gruesas capas de arcilla, y otros, en que el suelo es puramente de aluvión.

Para vencer y a la vez sacar partido de estos inconvenientes y con el fin de construir, conservar y resguardar debidamente las calles de nuestras ciudades y las carreteras relacionadas con ellas, es menester contar con ingenieros que pongan en alto grado las condiciones de voluntad, inteligencia, experiencia, previsión y valor moral, para llevar a cabo con éxito tanta empresa.

## EL DIQUE DEL RIO NEUQUEN

Durante la última excursión de estudios de los alumnos de sexto año de ingeniería civil de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, uno de los grupos dirigido por el ingeniero Sobral, se trasladó a los territorios del Sud para visitar especialmente las obras del Río Neuquén. De esta visita, provechosa para los futuros técnicos, tuvimos oportunidad de ocuparnos extensamente e ilustramos nuestras



Detalle del dique del Neuquén, aguas arriba

dique construido en el Río Neuquén. Una de ellas ha sido impresionada aguas abajo y la otra aguas arriba. El tercer grabado representa un largo puente construido sobre el mismo río.



Puente sobre el río Neuquén

páginas con una interesante colección de fotografías cedidas por el ingeniero Enrique Mosco, que participó del referido paseo.

Este técnico, que se ha vinculado a las actividades de la región Sur del país, nos envía ahora las fotografías que reproducimos, y que dan una idea clara de la naturaleza del gran



Detalle del dique del Neuquén, aguas abajo

# Primer Congreso Nacional de Vialidad

CON EL MAYOR ENTUSIASMO SE PROSIGUE SU ORGANIZACION

IMPORTANTES ADHESIONES NUEVAS

EL GRAN DESFILE DE RODADOS

Con el mayor entusiasmo prosiguen las comisiones organizadoras, los trabajos preparatorios del Primer Congreso Nacional de Vialidad que, como es sabido, se reunirá en esta capital en Mayo próximo, bajo el patrocinio del Touring Club Argentino.

A juzgar por la cantidad de nuevas adhesiones recibidas en la Secretaría general y por los entusiastas conceptos que ellas contienen, la realización del Primer Congreso Nacional de Vialidad constituirá uno de los acontecimientos de mayor resonancia de los ocurridos en el país en estos últimos años. No puede esperarse otra cosa desde que dicha conferencia reunirá en su seno a destacadas representaciones de todos los gobiernos, colectividades e instituciones de importancia, aparte de innumerables empresas que desean también colaborar en la resolución del más arduo de los problemas nacionales.

El interés despertado en todos los círculos por el anuncio de la próxima reunión del Primer Congreso Nacional de Vialidad, revela claramente lo oportuno y acertado de la iniciativa del Touring Club Argentino, institución que, imponiéndose un sacrificio que sin duda le reconocerán las generaciones argentinas venideras, ha encarado decididamente el estudio vasto y ordenado de la cuestión vial por medio de dicha asamblea.

Aproximándose ya la fecha fijada para la realización del Congreso, las citadas comisiones organizadoras han redoblado sus actividades con el propósito de asegurar en todos sus detalles el más brillante éxito de la conferencia.

En el número anterior de esta Revista Oficial dimos cuenta de las adhesiones oficiales al Congreso, de los gobiernos respectivos de Córdoba y Tucumán.

A ellas tenemos que agregar ahora los decretos suscritos por los gobernadores de Buenos Aires, Mendoza y Entre Ríos, señores Luis J. Monteverde, doctor Bautista Gargantini (hijo), vicegobernador en ejercicio y doctor Celestino J. Marcó, respectivamente.

El decreto dictado por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, expresa en sus considerandos:

"Que es de vital importancia y necesidad urgente la solución de los problemas de la vialidad que tan intensamente preocupan a los poderes públicos del país como a todas las ramas del comercio y de la industria, cuyo desenvolvimiento depende de la facilidad de los transportes y comunicaciones;

"Que los esfuerzos aislados de los gobiernos provincial y municipales no resuelven sino parcialmente el problema, en razón de la gran superficie de sus territorios y de su escasa po-

blación, aun a pesar de las ingentes sumas destinadas a la vialidad en sus presupuestos respectivos;

"Que la magnitud del problema y su realización reclaman indiscutiblemente la acción conjunta de los poderes nacionales, provinciales y municipales, secundados por las fuerzas vivas del país y el patriotismo de sus habitantes, a fin de encontrar una fórmula a cuya realización concurren intensamente todas las energías.

"Que los congresos de esta índole a cuyo seno concurren la experiencia y la práctica de los delegados de los poderes públicos con todos los elementos de juicio, acumulados por las oficinas técnicas y la palabra autorizada de los hombres de ciencia especializados en la materia, están capacitados para afrontar la solución de tan arduo problema e imprimir rumbos definidos en el camino de las soluciones prácticas y su realización."

Por este decreto se designan delegados oficiales ante el Congreso de Vialidad al director de Hidráulica, Puentes y Caminos, ingeniero Donato Gerardi; senador Carlos F. Biocca; doctor Isafas R. Amado; oficial mayor del ministerio de Obras Públicas, ingeniero Julio A. Cores, e ingeniero N. Bessio Moreno.

El decreto de adhesión del Gobierno de Entre Ríos, firmado por el doctor Marcó y por el Ministro de Gobierno doctor Ricardo Poitevin, contiene los siguientes considerandos:

"Que los fines perseguidos por la institución organizadora del primer Congreso Nacional de Vialidad, concretamente enunciados en la invitación de que se ha hecho mérito y en el opusculo acompañado a título informativo, y que, en síntesis, consisten en obtener y determinar una fórmula de solución para afrontar el problema de la vialidad dentro del país, obligan, por su propia naturaleza e incontestable trascendencia pública, la atención especial y el concurso decidido del poder administrador, ya que entre sus deberes superiores se cuenta el de encauzar por vía próspera el desenvolvimiento de las fuerzas vitales del estado en sus diversos órdenes, y por consecuencia, el de participar, por los medios que le son propios, de toda iniciativa encaminada a ese objeto, cual lo es la referida.

"Que el P. Ejecutivo está empeñado, y así lo ha puesto de manifiesto en diversas ocasiones, en dar dentro de la Provincia una solución práctica y metódica al problema caminero, contemplando al par que las necesidades del presente, las que en el futuro pueda crear o fomentar el desarrollo progresivo de la vida económica a la que se vinculan inapreciables intereses de orden moral y material; y, desde luego, su participación en las deliberaciones y

actos del Congreso, ha de ser de marcada conveniencia para la más amplia y eficaz orientación de sus propósitos.

"Que a este efecto, es asimismo conveniente comisionar a funcionarios técnicos del Departamento de Obras Públicas, con el cargo de que expongan y faciliten el examen y crítica del plan general de caminos relacionado con las condiciones topográficas y las necesidades de la producción en la Provincia, a la vez que los ensayos de caminos en tierra, ya ejecutados o que se realizan, estudiando también la vialidad y los caminos de acceso a los centros urbanos."

Este gobierno nombra delegados a los ingenieros Alberto F. Laurencena, director del Departamento de Obras Públicas; Alfredo Gandana, jefe de la sección Puentes y Caminos, y Pablo Gorostiaga, jefe de la sección Geodesia y Topografía.

Estos delegados presentarán al Congreso de Vialidad los trabajos que se expresan a continuación:

Estudio de un plan general de caminos de E. Ríos y bases para los estudios definitivos; b), de caminos en tierra hechos en la Provincia c), de vialidad de Entre Ríos bajo su faz administrativa, y de los caminos de acceso a la ciudad de Paarná, generalizan lo sus conclusiones a los que interesan a las demás ciudades del estado.

La adhesión oficial del gobierno de Mendoza, firmada por el vicegobernador en ejercicio del Poder Ejecutivo doctor Bautista Gargantini (hijo), y por el ministro doctor Leopoldo Suárez, dispone el nombramiento del Director General de Obras Públicas, ingeniero Juan Manuel Taboada; del ingeniero de Puentes y Caminos señor José María Speroni y del señor Humberto Giol, en el carácter de delegados representantes del gobierno de la provincia.

A estas adhesiones hay que agregar la especialmente simpática del pueblo y gobierno del Territorio Nacional de Santa Cruz, cuyo gobernador señor Angel Saturnino Iza concurrirá al Congreso como representante, junto con el delegado señor Alejandro Menéndez Behety. Los vecinos de Santa Cruz, impuestos de la próxima reunión de esta conferencia, reunieron inmediatamente la suma de un mil pesos moneda nacional que han girado al señor Menéndez Behety para que la ponga a disposición del pre-

sidente de la Junta Ejecutiva, a fin de subvenir a los gastos de organización de la asamblea.

También se han adherido, el Buenos Aires Automóvil Club Argentino, cuyos delegados son los señores Gregorio Edelberg e ingeniero Carlos Bosch Arana; la municipalidad de Mar del Plata, departamentos Ejecutivo y Deliberativo, que presente tres interesantes proyectos extensa y minuciosamente documentados, sobre construcción de caminos de acceso a las estaciones, pavimentación del camino general a Balcarce e instalación de víveres regionales en todos los municipios para arbolar los caminos públicos; la municipalidad de Avellaneda, cuyos delegados son los ingenieros civiles José D. Aphalo, Juan Esperne y Raúl de Kemmter; municipalidad de La Plata, que nombra a los ingenieros José Miguel Sagastume, Benjamín Sal y Carlos F. Ponce de León, este último como director interino de la Dirección de Obras Públicas; municipalidad de Olavarría, cuyos delegados son los señores doctor Juan A. Errecart, Félix Etchepare, Victoriano Arroyo e intendente municipal señor R. A. Rendón, más una delegación de la comisión pro camino de Olavarría a General Lamadrid; Cámara de Comercio Italiana, cuyo delegado es su presidente Cav. Uff. Alfredo Gessaroli; Automóvil Club Argentino, cuyo delegado es el ingeniero Esteban Carbone y muchas otras municipalidades e instituciones que han expresado su adhesión en el último mes transcurrido.

Por su parte, la Junta Ejecutiva y la Comisión de Propaganda siguen con mucha actividad la organización del gran desfile de rodados que se realizará en esta capital, probablemente el 25 de Mayo por la mañana, como homenaje a la fecha patria y en honor de las delegaciones al Primer Congreso Nacional de Vialidad. Este desfile, que cuenta ya con el decidido concurso de los principales importadores de automóviles, resultará un verdadero acontecimiento por su originalidad e importancia entre las fiestas mayas, pues por primera vez en el país, se verán desfilan por las calles de Buenos Aires, desde las carrozas y carros más antiguos, como diligencias, carretas, etcétera, hasta los automóviles, camiones y tractores más modernos. El ministerio de Justicia e Instrucción Pública cederá al efecto a dichas comisiones los vehículos antiguos que se conservan en el Museo Histórico Nacional, los que pondrán una interesante nota nacional en este acto.

---

## Red patagónica de ferrocarriles livianos

Entre las obras cuya ejecución interesa a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado, figura una de gran importancia para el desenvolvimiento económico de la región Sur de la República. Queremos referirnos a la construcción de la red patagónica de ferrocarriles li-

vianos, reclamada desde hace tiempo por las poblaciones de las ricas tierras del Sur, cuyo progreso se encuentra detenido por la carencia de fáciles y rápidos medios de comunicación.

Como es sabido la primera línea que se estudia es la de Puerto Madryn a la Colonia 16 de

Octubre y de estos trabajos preliminares se ocupan, sobre el terreno, dos comisiones de técnicos de los ferrocarriles del Estado, acampados en los puntos extremos del ramal proyectado. Forman esas comisiones los señores Manuel Lapido, Luis A. Aguirre y Félix di Carlo, la una y Fernando Jac Key, Carlos Laurent y Casimiro Reinsky, la otra.

Estas comisiones tienen el propósito de trabajar activamente y sin interrupciones para permitir la más pronta terminación de la línea, cuyo trazado comprenderá el valle del Río Chubut, valle de las Plumas, Paso de los Indios y Tecka. Desde Esquel, hacia el Nordeste, pasará por Rebenque, Epuyen, Colonia Maiten, Nerquincó, hasta Huahuel Aiyen, actual punta de rieles de la línea de San Antonio a Nahuel Huapi.

Además será construido un ramal desde Epu-

yen hacia la zona de El Bolsón, ramal que luego se prolongará hasta Bariloche.

En cuanto a la fecha de terminación de la línea, nada puede anticiparse, pero constituye



Trazado de las líneas patagónicas de ferrocarriles

un indicio muy halagüeño el hecho de que los rieles estén adquiridos ya en Hamburgo, de donde fueron despachados directamente a San Antonio.

## AUTOMOVILES A TRACCION AEREA

Constituyó sin duda una nota novedosa para la población de Buenos Aires, la circulación de un automóvil a hélice aérea, en plena Avenida de Mayo. La forma realmente original de la "voiturete" despertó la curiosidad de los transeúntes y, demás está decirlo, mientras el vehículo a moderada velocidad avanzaba por la amplia Avenida, los comentarios surgían a diestra y siniestra acerca de las bondades de la máquina, de su velocidad, de su poder, consumo, peso, etc., etc.

Y para dar nuestra opinión al respecto, o mejor dicho, la opinión de los técnicos, señalaremos las características de este automóvil que ha recorrido nuestras calles. Se trata de un vehículo provisto de un motor de 8 caballos de fuerza, con refrigeración aérea, capaz de desarrollar una velocidad de 80 kilómetros por hora, con un consumo de 4 a 5 litros por cada 100 kilómetros. Tiene una capacidad para dos pasajeros y su peso, puesto en marcha, es de 225 kilogramos.



Hasta aquí, las novedades parecen quedar reducidas simplemente a su caprichosa carrocería, pero, en realidad, la hélice aérea juega un papel importantísimo en la marcha de este vehículo. Para comprobarlo basta traducir— y lo hacemos en seguida, — las consideraciones formuladas por la Dirección de la Fábrica

constructora de tales automóviles. Dicen así:

“La "voiturete" a tracción aérea señala un inmenso progreso sobre el automóvil. Primero, porque el automóvil emplea el 60 % de su poder útil para vencer la resistencia del aire. Obtiene su propulsión, es decir, toma apoyo para vencer el obstáculo, el aire, sobre el suelo, por intermedio de transmisiones, engranajes, etcétera, etc., que absorben un 46 % del poder motriz.”

“La "voiturete" a tracción aérea, al contrario, se apoya directamente sobre el aire en medio del cual ella debe abrirse paso, teniendo el remolino mínimo posible y, por consiguiente, la mínima pérdida.”

“Segundo, porque ningún automóvil está bien estudiado desde el punto de vista de la resistencia al avance, su principal obstáculo.”

“La forma del coche aéreo, completamente elegante, reduce al mínimo la resistencia al avance.”

“De allí resulta que, comparada al automóvil de la misma velocidad, la "voiturete" a hélice aérea necesita una potencia motriz mucho menor; un pasaje en el aire crea remolinos menores, levanta menos polvareda. Ella no usa las calzadas, porque ella no tiene rueda motriz y es muy ligera.”

“La simplicidad de su grupo motopropulsor permite reducir mucho el peso muerto. Los dispositivos adoptados permiten un frenaje rápido y eficaz con la totalidad del peso, adherente, así que una dirección racional suprime todo peligro.”

“La experiencia, de acuerdo con la técnica, confirma que la "voiturete" a tracción aérea realiza la locomoción en la forma más segura, más rápida y económica.”

Indudablemente, los argumentos teóricos en

cuanto a las ventajas del vehículo a hélice, no constituyen una novedad. El deslizador Lambert, al cual nos hemos referido en distintas ocasiones, está basado en principios muy parecidos y no resulta un misterio para nadie que la veloz embarcación surcó en marcha vertiginosa las aguas del Uruguay, durante la ex-

periencia efectuada por iniciativa del Touring Club Argentino.

Pero, hay sí un argumento de los industriales que no nos convence: la elegancia del vehículo. Si ellos o nosotros tenemos razón lo dirán nuestros lectores, valiéndose para ello de las figuras que ilustran estas líneas.

## EL PROGRESO DEL AUTOCAMIÓN

Hace ya algún tiempo tuvimos oportunidad de ocuparnos de los progresos alcanzados por el autocamión y de la forma rapidísima en que se va generalizando su uso en todos los comercios e industrias.

Sobre esta misma cuestión y encarando la aplicación de los camiones bajo el aspecto de la necesidad de adoptar el moderno vehículo no como lujo sino como elemento útil, económico y conveniente — el "Excelsior", de México publica el suelto que transcribimos y que nosotros ilustramos con algunas fotografías llegadas recientemente de Estados Unidos de Norteamérica y que dan perfecta cuenta de los nuevos modelos de autocamiones.

¿El transporte en autocamión, es una necesidad o un lujo? Mucho se ha discutido este asunto, tomándolo bajo estos aspectos.

Si el autocamión se emplea solamente en un negocio o industria en donde el movimiento que le corresponde no es suficiente para su actividad, es innegable: resulta un lujo.

Si el autocamión, que está construido para un trabajo pesado, como es el manejo de carga, se utiliza en transportes que no completan debidamente su capacidad, puede constituir un lujo.

Cuando el autocamión se maneja con la indiferencia que otros medios de transportes permiten, sin aprovechar, indolentemente sus ventajas, no cabe duda: es un lujo.

Cuando el autocamión elegido es de mala construcción, no se hace más que modernizarse

se puede elegir. La capacidad que se elija será la necesaria y el autocamión no estará sin trabajo; por lo tanto, es útil.

La distancia no implica obstáculo alguno para la conducción, porque no cansándosele, la recorre sin dificultad. Es una ventaja.

No requiere alimentación alguna cuando no



Este camión soporta el trabajo más fuerte. Se utiliza para el transporte de minerales y puede cargar hasta 7 toneladas.

desempeña su trabajo. Punto principalísimo que ningún otro medio de transporte puede competir. En todo giro comercial o industrial, en que la actividad se tome como principio para el progreso y desarrollo, el autocamión responde a las necesidades con su rapidez.

La fatiga y el cansancio que en otros medios de transporte viene a ser un obstáculo invencible, lo tiene vencido y eliminado el autocamión.

La máquina no necesita más que una cuidadosa lubricación, y esto es mucho más sencillo y fácil que poseer conocimientos de veterinaria.

Casi inútil resulta agregar que, teniendo autocamiones que son útiles, rápidos, económicos y ventajosos, comparados con cualquier otro vehículo de transporte, resulta beneficiado ampliamente cualquier giro comercial o industrial que los adopte.

Los reacios en aceptarlo como una necesidad, considerándolo sólo como un lujo, convienen, sin embargo, en que su empleo, sobre todos los demás medios de transporte, es ventajoso. Y siendo las ventajas el punto principal de mira, tanto del agricultor como del comerciante o del industrial, etc., etc., puesto que mientras mayores son éstas, más grande es el producto de sus utilidades, no existe razón para suponerlo un lujo."



Autocamión del servicio postal mexicano

con un oropel, que dura un sueño, y, en tal caso, se gasta un lujo.

Pero he aquí las razones que lo muestran como realmente es:

El autocamión se construye para diferentes capacidades y, según el movimiento que haya,

# EL AUTOMOVILISMO DE MAÑANA

por Baudry de Saunier

En ciertas regiones, como el estado de Michigan, hay actualmente un automóvil por cada trece habitantes. Si se deducen las mujeres de la cifra de la población, así como los niños, los inválidos, los ancianos y los pobres, se puede decir que allí cada hombre posee un automóvil.

Francia, que vió en su suelo el automóvil desde fines del siglo XIX, con Cugnot, y que posee los mejores caminos del mundo, ¿quedará atrás de Michigan?

El automóvil ha llegado así a ser tan necesario a la mayoría de los hombres como el calzado. Es su par de botas de siete leguas. La vida industrial, comercial y social, gira más rápidamente de día en día; es preciso que el hombre activo esté con comodidad, o bien que renuncie a rendir el máximo de su esfuerzo.

**La gloria del automóvil.** — No es el momento de demostrar que este ser extraordinario — es decir, el automóvil, — durante la guerra, ha realizado verdaderos milagros entre nosotros, y que nuestra victoria, después del homenaje bien humilde que se debe al agente sublime de nuestra salvación, el "poilu", es de bida, en parte muy grande, al automóvil. Es justo agregar también que, sin el esfuerzo maravilloso de poder y flexibilidad que han ofrecido nuestras usinas de automóviles en la fabricación de fusiles, de cañones, de tanques, y de todas las piezas de alta precisión, Francia hubiera sucumbido.

Esta gloria constituye una propaganda incomparable para el automóvil. La mujer, que tan vivamente siente la atracción de la velocidad, experimenta la misma inclinación que el hombre hacia el automóvil. La industria y el comercio, en grande y en pequeño, ya no podrán vivir sin el camión-automóvil. La aviación y la motocultura, hijas del automóvil, van a seguir sus revoluciones.

Después de una guerra de cuatro años, que ha llevado a la desolación y a la ruina al mundo entero, ¿qué dificultades se presentan? ¿Qué soluciones son las más prácticas en el mundo del automovilismo?

Podemos tener una idea del vehículo de mañana, examinando los primeros vehículos franceses "nuevo estilo" que van a salir al mercado, y de los coches americanos de último tipo que desembarcaron en Francia para las necesidades de la lucha, y que son, por el momento, la última expresión del progreso en materia de automovilismo.

Es preciso tener en cuenta que en la reparación del esfuerzo realizado para ganar la guerra, la industria francesa fué sacrificada desde el punto de vista de su objeto en sí mismo, puesto que debió consagrarse por entero a alimentar las batallas, cuando los Estados Unidos, incapaces, según su propia confesión, de fabricar en cantidad suficiente sus propias ar-

mas y sus propias municiones, ha hecho progresar sus fábricas de automóviles.

Esto no es, por lo demás, sino un breve paso en la evolución de nuestra industria. Veremos que desde el punto de vista de la producción futura, los tiempos de prueba motivaron un perfeccionamiento de útiles y de métodos. La característica esencial del automóvil de mañana será, indudablemente, su tendencia a lo práctico. El vehículo tiende cada día a ponerse más y más al alcance de todo el mundo.

¿Es necesario, acaso, ser zapatero para usar calzado? ¿Por qué sería necesario ser buen mecánico para conducir un automóvil? Este razonamiento, un tanto burdo, constituye, sin embargo, la base de las transformaciones que importa obtener en esta materia.

El esfuerzo hacia lo práctico se manifiesta en el carruaje de 1919.

Por ejemplo, las líneas de la carrocería son tan rectas como es posible. El vehículo penetra mejor en el aire. Como esta penetración absorbe una gran parte de la fuerza del motor, vale decir que el automóvil de mañana gastará menos para desarrollar la misma velocidad que antes.

Es necesario agregar que la sencillez de las líneas abarata la carrocería y facilita su mantenimiento.

Por ejemplo, cuando las ruedas son sencillas, con un simple movimiento de la mano, se las puede limpiar, mientras que en 1914 todavía se consagraba una hora a la limpieza de las ruedas del coche.

Además, las ruedas son, o bien desmontables, sistema francés, o bien los neumáticos son rápidamente móviles (sistema americano). La falla de un neumático no puede ya comprometer todo un horario.

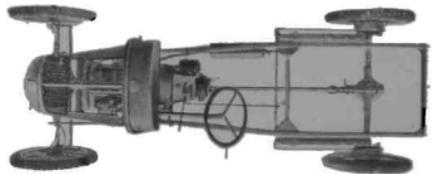


Diagrama de un tipo de automóvil moderno

El silencio de todo vehículo, la flexibilidad del motor, la suspensión de la carrocería, han sido estudiados cuidadosamente. El esmalte reemplaza al barniz en la caja.

Antes de la guerra había tres tipos principales de motores: a electricidad, a vapor y a explosión. A cuál de estos tres tipos de motores pertenecerá el auto de mañana? Los dos primeros, ¿han desaparecido de modo definitivo? El motor a explosión, ¿sobrevivirá a los dos anteriores?

El auto eléctrico es tan sencillo que no ne-

cesita más que un motor eléctrico, un combinador y una batería de acumuladores.

Ahora bien, un motor eléctrico no es más que una bobina de alambre de cobre que gira entre los polos de alambre. Un combinador es una masa fija rodeada también del conductor. Por medio de una manivela, sin saber la razón de sus movimientos, hace girar para variar los efectos de la corriente sobre el motor, y, por consiguiente, la marcha del vehículo. Los conductores de tranvías dan un ejemplo popular de esta maniobra.

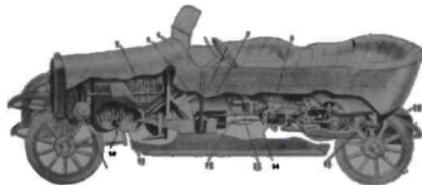
Finalmente, una batería es simplemente la reunión de depósitos llenos de agua acidulada en la que se sumergen chapas de plomo: se les carga de corriente, ellas la transmiten al motor, obedeciendo las órdenes del combinador. No hay dispositivo más simple.

Pero es precisamente en la batería donde falla el automóvil eléctrico de variable recorrido. Desde hace 20 años vive muriendo, cuando debería ser el único, el incomparable. Pero la batería es tan frágil, que las sacudidas las despegan, y si se la abandona durante varios días, se sulfata. Necesita cinco horas para absorber tanta energía como la que encierra una caja de esencia.

Descubramos la batería robusta. Con ayuda de la hulla blanca no es difícil encontrar baterías intercambiables infalibles, como se encuentran hoy cajas de esencia; pero el motor a explosión invencible por su peso, hoy no estará próximo a su fin. La guerra, en todo caso, no le ha suscitado ese terrible competidor.

¿Por el vapor? — El coche a vapor está todavía más lejos de satisfacerlos. Hasta se puede afirmar que jamás constituirá la solución definitiva del problema del automovilismo, porque tiene por base un principio de desperdicio y de complicación: el empleo de un intermediario: el agua, para transformar en fuerza en el motor la energía contenida en el combustible.

Por lo demás, el máximo de rendimiento térmico que posee un motor a vapor, es decir, el número de calorías que utiliza prácticamente en relación al número de las que se le den, no pasa jamás del 10 %; gasta, teóricamente, como haciendo 100 caballos y hace 10. El motor a explosión, a combustible interno, tiene un rendimiento térmico de 80 y hasta de 30 por ciento.



Dibujo esquemático de un coche a vapor

Una tentativa americana. — Sin embargo, no aquí que asoma un pigmeo a vapor que pretenda luchar con el gigante: es el coche de Doble. Un ingeniero de Detroit, capital precisamente

de ese Michigán que yo elogiaba al principio de este artículo. Es curioso y resulta interesante examinarlo.

No enumeraremos las cualidades de un coche a vapor. Recordaremos solamente sus defectos, y veamos cómo el constructor los ha atenuado, pues ésta es la cuestión. Las dos cosas principales son la lentitud de la puerta en presión y el exceso de consumo. Los quemadores del antiguo Serpollet, por ejemplo, no se dignaban tener vida sino después de cinco o seis minutos de encendido; luego eran necesarios otros diez minutos, por lo menos, para llevar al rojo oscuro los elementos inferiores del generador. Un cuarto de hora, por lo menos, de puesta en tren.

Apurado por partir, y por inyectar agua en el generador, se enviaba a los cilindros, no vapor sobrecalentado como convenía, sino una especie de caldo caliente (vapor saturado y grasa), y el coche quedaba inmóvil.

El consumo de 20 caballos en terreno variado alcanzaba por kilómetro a 15 de litro de petróleo y 1/2 litro de agua. Cada 150 kilómetros más o menos, era preciso cargar cerca de 30 litros de petróleo y 75 litros de agua.

Doble ha luchado con la lentitud de la puesta en presión por medio de un expediente singular: la electricidad. Bajo el generador (constituido por una serie de tubos de acero unidos por soldadura autógena), coloca una cubeta cerrada y refractaria, en el centro de la cual está fijada una bujía encendedora, comportando inevitablemente una batería de acumuladores y bobina de oscilación.

En la cubeta, por medio de una turbina-ventiladora movible por un motor eléctrico, manda una mezcla de aire y de petróleo pulverizado.

La mezcla se inflama y desprende una temperatura muy elevada; dos o tres minutos después, el coche se mueve. El arranque gana rapidez, ciertamente, y el combustible es utilizado mejor, pero, ¿qué ruinosas son semejantes economías!

El consumo de agua, según el autor, queda reducido casi a cero, gracias a lo excelente de la juntura de sus canalizaciones y principalmente al gran poder de refrigeración que posee su condensador colocado en la delantera: el vapor vuelve a caer como agua, retorna al depósito de atrás, vuelve al generador, después al motor en forma de vapor y así sucesivamente.

La originalidad de este coche a vapor no lo libra, desgraciadamente, de los innumerables defectos de detalle que tienen los de su clase, y que los hacen insoportables. La presencia de un manómetro que es preciso vigilar constantemente e iluminar durante la noche; sopapas de seguridad reguladas a 70 kilos, que sin razón alguna se ponen de pronto a escupir o rechinar amenazando con la "panne" o la explosión de bombas de alimentación proporcional que hacen variar sus caprichos con la densidad y la naturaleza esencialmente cambiantes del agua y del petróleo que se encuentran; de un sistema de tubos que, para el simple ir y venir de

una parcela de agua del depósito al generador y después al motor, luego al condensador y vuelta al depósito, llega a tener 16 metros.

Así, pues, durante mucho tiempo todavía, la

mayor parte, casi la totalidad de los coches del porvenir, serán actuados por motores a explosión.

(De La Vie au Grand Air)

## El automóvil es un constructor de caminos

Hace 15 años un norteamericano, el doctor Jackson, conducía el primer automóvil que hacía el viaje de San Francisco, California, a Nueva York, es decir, una distancia de unas 3.500 millas.

Esta distancia fué cubierta en 63 días.

Dos años más tarde, un nuevo automóvil hizo el viaje en poco más de siete días.

En 1904, el automóvil era un artículo de lujo, que sólo podían adquirir los adinerados. Hoy, en muchos países del mundo, el automóvil es el vehículo popular en los viajes y en el comercio.

Aquel viaje de 63 días, a través de 3.500 millas, cruzando los Estados Unidos de océano a océano, y aquel otro de 7 días realizado 13 años más tarde, presenta un aspecto interesante y especialísimo, relacionado directamente con el tema de este artículo: el automóvil como constructor de caminos. Si no hubiera sido por el automóvil, los caminos de la Unión nunca hubieran mejorado, y el viaje transcontinental no se hubiera podido realizar en 27 días.

Los gobiernos comunales y federales y los encargados de su administración, por lo general se inclinan a dejar que las cosas continúen tal como están, hasta que alguien se pronuncie contra los responsables de aquella administración.

Esto es lo que ha sucedido en los Estados Unidos. Y los responsables de la administración de un país son lo mismo en el mundo entero, así sea en la América del Norte, como en la del Sud, como en Europa.

Al generalizarse el uso del automóvil en los Estados Unidos, fué mayor el número de los funcionarios oficiales que comenzaron a utilizarlo. Cuando estos funcionarios iban en sus coches saltando sobre malos caminos y rompiendo muelles, ejes y otras piezas, al regresar a sus casas sus familias escarmentadas de aquellas incomodidades, les decían, naturalmente, que, como funcionarios del gobierno, dejaban mucho que desear, desde el momento que permitían que existieran caminos en tal estado. Cuando a esto se unían las abultadas cuentas por reparaciones, dichos funcionarios comenzaban a pensar en los buenos caminos.

En las zonas rurales de los Estados Unidos, los chacareros y pobladores solían colocar tachuelas, vidrios rotos, etc., en el camino, para molestar a los automóviles, pero cuando llegó el momento en que el chacarero se habituara al uso del automóvil, estas prácticas cesaron, pues los chacareros, juntos con sus vecinos más próximos, dedicaron varias horas a la semana para limpiar los caminos y conservarlos en buenas condiciones para su comodidad particular.

En las ciudades, el comerciante cuyo dinero contribuía en gran parte al mantenimiento del gobierno municipal, comenzó a utilizar camiones-automóviles para sus empresas, y cuando empezó a experimentar los efectos de las calles mal pavimentadas, hizo hincapié en que las municipalidades conservaran las calles en buen estado.

Y así, a medida que observamos el progreso de cualquier país, vemos que el automóvil desempeña un papel cada vez más importante en su desarrollo, en el descubrimiento de los negocios, en el mejoramiento de los caminos para los chacareros. En una palabra, para hacer conocer países y zonas hasta ahora considerados impenetrables.

Hace un mes y medio hallábame en una región del Brasil que hasta hoy no se creía que fuera habitable. Llegué allí en tren hasta una pequeña estación. Había en esta estación un camión automóvil de una tonelada y media, con asientos laterales, al cual había acoplados dos camiones más, listos para conducir cargamentos al interior.

Estos camiones desempeñaban su parte en la apertura de aquel territorio, considerado inaccesible. Su único medio de acceso hasta entonces había sido un sendero de mulas. El viaje a lomo de mulas duraba tres días.

Nosotros lo hicimos en siete horas. Los caminos — que no eran precisamente bulevares — habían mejorado notablemente desde que había comenzado el tráfico de camiones, según me dijeron.

La invención más grande de la época para abrir al comercio y a la industria los países nuevos, es el automóvil.

Recuerdo que en cierta ocasión, en el frente francés, en 1915, se tropezaba con muchas dificultades para transportar los heridos en las montañas situadas detrás de Belfort. Era una tarea de largas horas y muchos murieron en el camino. Se propuso el empleo de un Ford, en la subida y la bajada de la pendiente mortífera, pero se objetó que jamás se habían utilizado vehículos en dicho trayecto, empleándose tan sólo mulas. Era un caso de vida o muerte, y la tentativa se realizó.

El transporte de heridos a lomo de mula había durado 14 horas. El Ford lo hizo en cuatro horas, con gran economía de vidas humanas.

Hoy existe un camino como para que pasen dos automóviles en esa peligrosa zona o en la ladera de la montaña. El automóvil abrió ese camino.

En la América del Sud existen millones de acres de rico territorio que están cerrados a la explotación y la civilización, debido a la falta

de transportes. Esta dificultad puede ser obviada merced al automóvil.

Se ha dicho que es sumamente difícil encontrar materiales para construir caminos en la Argentina. Sin embargo, en otras partes del mundo las condiciones de vialidad no son mejores. Un camino lo suficientemente ancho para permitir el paso de dos vehículos — conduciendo de y para un centro de producción — y por el cual transitaran camiones, acoplados y coches de pasajeros, sin tener en cuenta la distancia, remediaría aquello.

Verdún se salvó por un camino que apenas permitía el paso de dos vehículos, camino que decidió los destinos de una nación.

Esto lo hicieron los camiones automóviles. Algo parecido pueden realizar en la América del Sud, abriendo las zonas poco accesibles al comercio y a la industria del mundo. El automovilista paga estos caminos, dado los elevados derechos de importación que pagan los automóviles de toda clase. Además, todo propietario de automóviles está sujeto a un impuesto. En tercer lugar, el automovilista debe pagar por un permiso, y son pocos los que se nieguen a satisfacer cuotas razonables, siempre que estén destinadas a la apertura, conservación y reparación de calles y caminos.

La cooperación positiva y eficaz de parte de

los automovilistas contribuirá a esta obra. Los propietarios de camiones y automóviles son los que más secundan al gobierno y la construcción y mantenimiento de los buenos caminos.

Con el advenimiento de los buenos caminos, vendrá una mayor prosperidad. Será más fácil el transporte de materiales de y para las ciudades, la conducción de hacienda al mercado, el transporte de cereales y de todo lo que sea necesario para el desenvolvimiento de las zonas rurales.

Los beneficios directos de esto alcanzarán por igual al comerciante de la ciudad y al de la campaña.

En los Estados Unidos corren trenes de camiones automóviles de Akron, Ohio a Boston, Massachusetts, es decir, más de 1.000 millas diarias, invierno y verano.

Entre otras ciudades se emplean expresos automóviles para transportar mercaderías, lo cual ha dado motivo a la construcción de mejores caminos.

Actualmente existen caminos de 3.500 millas, denominadas el Lincoln Highway, Yellowstone Trail, Dixie Highway, que conducen a varios puntos de los Estados Unidos.

Estos caminos no son perfectos, pero mejoran rápidamente y su existencia se debe al automóvil.

Ingeniero Pedro J. Lucas.

## EL AUTOMOVIL VEHICULO DE PAZ

Palabras de un humorista yanqui

En una reunión de automovilistas realizada en Nueva York, durante la XXII.ª Exposición Anual de Automóviles, Irving Cobb, conocido escritor, conferencista y humorista norteamericano, hizo la declaración de que, la Guerra Mundial no hubiese ocurrido, si el automóvil hubiese sido tan popular en los países de Europa, como lo es en los Estados Unidos. A continuación exponemos la opinión del señor Cobb:

"La mente de la humanidad está actualmente preocupada con la ambición y la esperanza de solucionar un proyecto práctico con el cual eliminar la guerra de entre las razas del mundo, y yo, con toda modestia, quiero ofrecer una fórmula que, por lo menos, es un vaso hacia ese fin, y al presentarla lo hago con seriedad".

"Dad a cada pueblo de la tierra mejores caminos y más automóviles y así eliminaremos gran parte de la mala voluntad que existe entre los seres humanos que habitan actualmente este planeta".

"Si en 1861 hubiesen habido anchas y pavimentadas carreteras que corrieran desde las costas del golfo hasta la región de los lagos, y si el hombre que vivía en South Carolina hubiese podido subir a su automóvil, ponerlo en marcha y correr hasta Vermont, para descubrir que la gente allí era de su misma sangre, y que tenía las mismas aspiraciones y deseos por un gobierno decente, ordenado y pacífico, este país nunca hubiese sido desgarrado por una gran

guerra civil".

"Iré aún más lejos en mi disertación. Por mi experiencia en el frente y detrás de las líneas, de como se sintió el populacho civil (sí, y también los soldados de la Europa guerreante), estoy inclinado a creer que, si antes de 1914 hubiese sido posible que toda la gente de Europa continental, hubiese tenido a su comando la misma calidad y abundancia de automóviles baratos que la mayoría de las gentes en este país pueden tener, y sino hubiesen habido barreras artificiales en las fronteras de los países, para impedir que los vecinos se vieran mutuamente, me veo inclinado a pensar que ni aun el militarismo prusiano hubiese podido arrastrar a la parte oriental del mundo, a una lucha tan espantosa y colosal".

"Por razón de que cuando ustedes llegan a conocer a un hombre, y lo conocéis mejor cuando vais con él recorriendo en automóvil la carretera, mejor de lo que podríais viajando en tren; cuando llegáis a conocerlo, observáis que él es como la mayoría de los seres humanos de uno u otro país".

Y lo sostengo, cuando digo que creo que la propagación del uso del automóvil, va a hacer tanto por enseñar a un país que el otro país es compuesto también de gentes buenas, y los curará de sus viejas rivalidades, feudos y rencores, como lo podría hacer cualquier otro factor en la tierra".

# Vialidad en los Estados Unidos

## LEYES DE CAMINOS EN EL ESTADO DE CONNECTICUT

REFORMAS DEL AÑO 1919

Sustituto de la ley de la Cámara N.º 48

### CAPITULO 57

Una ley referente a los caminos mejorados o reconstruídos:

Reunidos en asamblea general los miembros del Senado y la cámara de Diputados, decretan:

La sección 1509 de los estatutos generales ha sufrido una enmienda que se interpretará de la siguiente forma:

Todo puente situado en un ramal o camino público que se está reconstruyendo, o ha sido mejorado por el Estado, que tenga un ancho mayor de veinticinco pies, y esté ubicado en una ciudad que cuenta con una población de 10.000 habitantes o menos, o entre ciudades que cualquiera de ellas registre una población de 10.000 habitantes o menos, cuya existencia se considera necesaria por el comisario de caminos, será construído o reconstruído a expensas del Estado, siempre que a ese Estado le sea devuelto parte del capital invertido en esos gastos de la siguiente manera: Si está situado dentro de una ciudad, esta última remunerará al Estado, por una mitad del gasto. Siempre que tal ciudad, por el número de habitantes, o por que su capital disponible no exceda de \$ 300.000, devolverá al Estado, una cuarta parte del gasto incurrido. Si está entre ciudades del mismo Estado, éstas devolverán al estado una mitad del gasto hecho, en proporción a sus medios en la época en que se termine la construcción del puente citado: Si fuese entre distintos estados, cada uno remunerará al Estado una cuarta parte del gasto hecho. Cuando las líneas de una compañía de tranvías de electricidad pasen sobre tal puente el gasto ocasionado en la construcción o reconstrucción del mismo será dividido en la siguiente forma: una tercera parte será sufragada por el Estado, otra tercera parte por la compañía tranviaria, y el saldo, si su radio está dentro de una ciudad, por dicha ciudad. Si entre ciudades del mismo Estado, éstas abonarán en proporción a sus medios en la época de terminarse la construcción del puente: si entre Estados, por partes iguales, siempre que los caminos, y todo puente construído o reconstruído bajo las disposiciones de esta sección, tengan por parte baja 23 pies de ancho, y si las cruzasen las líneas de una compañía tranviaria, los caminos de dichos puentes deberán ser por lo menos de 33 pies de ancho, y si están cruzados por una doble línea, habrán de tener por lo menos 43 pies de ancho.

Aprobado, 28 de Marzo 1919.

Ley del Senado N.º 560

### CAPITULO 125

Una ley enmendando un acta referente a re-

partos y asignaciones destinada a los Caminos Públicos del Estado.

Reunidos en Asamblea General el Senado, y la Cámara de Diputados decretan:

La sección 1483 referente a los Estatutos generales, ha sido enmendada y debe de entenderse de la siguiente manera: Toda asignación hecha a las diferentes ciudades, conforme con lo dispuesto en las secciones 1477, 1478, 1479, 1481, 1482, 1483 y 1486, respectivamente incluida en los estatutos generales, será de orden continuo, y estará a disposición de la ciudad, salvo que el alto comisionado convenga en que la suma destinada a una ciudad no deberá ser utilizada por ésta, en cuyo caso, le será dado al citado comisionado emplear esa suma en el mejoramiento de los caminos públicos en otras ciudades, bajo las provisiones que le correspondan. Toda asignación hecha para el mejoramiento de la vialidad en el Estado, bajo las disposiciones vigentes en esos estados, será de orden continuo, y todo capital recibido por el contralor para ser invertido en provecho de la vialidad, será reservado con ese fin para las varias ciudades del Estado, empleándose en el mejoramiento de sus respectivos caminos de conformidad con dichas secciones. Ninguna cantidad que en la suma colectiva pase de \$ 10.000 dólares, excepción hecha del dinero utilizado para ramales, será empleado en una sola ciudad, durante un solo año de acuerdo con las disposiciones de dichas secciones.

Aprobado el 15 de Abril de 1919.

Ley que sustituye el acta de la Cámara N.º 642

### CAPITULO 150

Una ley incluyendo en su sistema de Ramales de Caminos Públicos, el camino que conduce al Colegio de Agricultura de Connecticut:

Reunidos en Asamblea General el Senado, y la Cámara de Diputados, decretan:

El camino público desde Coventry del Norte, al Depósito de Mansfield, y de ahí al Colegio de Agricultura de Connecticut, ubicado en la ciudad de Mansfield, formará parte del sistema de ramales de caminos públicos. La parte del camino que conduce de Coventry del Norte, hasta la intersección del Camino público del Estado, con el camino que empieza en Willimantic, hasta el balneario Stafford sobre el camino público que conduce a Coventry del Sur, y la Vía, desde Villa del Aguila hasta el Colegio de Agricultura de Connecticut, serán suprimidos de la línea de ramales de caminos públicos.

Aprobado 24 de Abril 1919.

Ley de la Cámara N.º 729

### CAPITULO 183

Una ley que autoriza al Comisionado de Cami-

nos públicos para destinar sumas a determinadas ciudades en calidad de Ayuda del Estado a la Vialidad:

Reunidos en Asamblea general el Senado y la Cámara de diputados decretan:

El comisionado de caminos públicos, está facultado para destinar sumas de dinero reservadas como Ayuda del Estado al mejoramiento de la Vialidad, a aquellas ciudades que no contribuyeron con determinadas sumas para el mejoramiento de caminos en Octubre 1917.

Aprobado 2 de Mayo 1919.

#### Sustituto para la ley del Senado N.° 461

Una ley referente a contratos para la construcción de Obras públicas durante la Guerra Mundial.

#### CAPITULO 137

Sección 1. — A fin de impedir, arreglar y ajustar reclamos por parte de licitantes sobre los contratos que más adelante se mencionan, debido a las condiciones de emergencia creadas por la guerra mundial, y para impedir pleitos por tales reclamos y contratos, así como también para procurar el feliz término de éstos, el intendente de cualquier ciudad, el gobernador y los diputados de cualquier distrito municipal, una comisión directiva, comisión departamental, o agencia de una municipalidad que, con fecha anterior a Abril 6 de 1917, haya contratado en nombre de tal municipalidad, comisión, departamento, o agencia, la construcción de una obra pública, podrá modificar o cambiar los términos de tal contrato, hasta el punto de impedir que el contratante pierda, debido a las condiciones creadas por la guerra mundial, siempre que parte del trabajo correspondiente haya sido ejecutado, o esté en vísperas de serlo, en Abril 6 de 1917.

Tal modificación o cambio tendrá por solo objeto, salvar al contratante de las penalidades en que incurra por demoras, y para recompensar pérdidas que pudiera sufrir, gastos o perjuicios que pudiera tener por el contrato, debidos a las condiciones de la guerra pero no llevarán aparejados provechos que debían surgir del cumplimiento de tal contrato. En el caso de ser ese contrato cedido total o parcialmente, por el licitante principal, a un sub-contratante, y habiéndose entendido este último con él, se hará acreedor a las mismas consideraciones de ayuda reservadas para el contratante principal, siempre que a éste le sea provechoso firmar un sub-contrato, dado lo cual, al cerrar un convenio, la suma de tal provecho, será considerado de propiedad del sub-contratante, y el beneficio que obtenga éste, con esta ley, será reducido según la cantidad, de tal provecho.

Sección 2. — Toda municipalidad, comisión directiva, departamento o agencia, que haya hecho un contrato bajo las disposiciones de esta ley, está autorizada para recolectar fondos

y destinar los mismos que se crean necesarios para efectuar pagos o convenios con contratantes o sub-contratantes, por cualquier cambio o modificación de tal contrato o convenio, hecho bajo la disposición de esta ley, estando también facultadas esas entidades para efectuar pagos a contratantes o sub-contratantes, indicados en dichos contratos, cambiar o modificar éstos, o para arreglar o sellar reclamos pertinentes a tal contrato.

Aprobado 2 de Mayo 1919.

#### CAPITULO 228

Una ley referente al sueldo y gastos del comisionado de Caminos Públicos; reunidos en asamblea general, el Senado y Cámara de Diputados decretan:

#### Compensación y sueldo del Comisionado de Caminos Públicos

Sección 1. — El comisionado de caminos públicos, percibirá un sueldo anual compensado, no menor a cinco mil dólares, ni superior de ocho mil, suma que será fijada por la comisión de Control. Percibirá como viático, mientras ocupe el cargo de titular, la suma de \$ 1.000 dólares al año, y para gastos corrientes de su repartición se ha fijado la cantidad de pesos 17.500 al año; para la compra de un automóvil destinado al desempeño de sus funciones oficiales, y mantención del mismo, se asigna una suma que no exceda de \$ 3.000 dólares al año.

Sección 2. — Por considerarse cierta porción de la sección 2212 (rechazada) comprendida en los estatutos generales como inconsistente con las disposiciones de esta ley, se rechaza.

Aprobado 20 de Mayo de 1919.

#### CAPITULO 296

#### Sueldos de los comisionados de caminos públicos, delegados, ingenieros y diputados

Sección 2. — La determinada porción de la sección 2212 comprendida en los estatutos generales referente al sueldo del Comisionado de Caminos Públicos, ha sido enmendada, debiéndose interpretar como sigue:

Al Comisario de caminos públicos en sustitución de toda compensación por servicios prestados al estado, sean en el cumplimiento de sus deberes en calidad de tal o no, se le asigna la suma no menor de \$ 5.000 dólares fijos, ni mayor que \$ 8.000 anuales, cantidad que será fijada por la Comisión Directiva de Control.

Sus gastos de viaje, mientras ocupe el cargo, no pasarán de \$ 1.000 dólares al año, y los que incumben a su dependencia no deben exceder de la cuota de \$ 17.500 dólares anuales. A los delegados comisionados, ingenieros de división, otros de esta entidad, delegados e inspectores, se les asignará el sueldo convenido por el comisionado de Caminos Públicos; pero tales sueldos no deberán exceder en total, de la suma destinada por la asamblea general.

Una ley autorizando al Comisionado de Caminos Públicos para reparar los caminos de la ciudad y los puentes deteriorados por los vehículos comerciales a motor:

Reunidos en Asamblea general los miembros del Senado y de la Cámara de Diputados decretan:

Sección 1. — Todo camino público, o puente, o ambos, no sostenidos íntegra o parcialmente por el estado en cualquier ciudad con un presupuesto no menor de 5 millones de dólares, que haya sido deteriorado por valor de más de cien dólares, por efecto del paso de un camión comercial, o por vehículos con capacidad bruta superior a tres toneladas, serán reparados por el comisionado de caminos públicos, quien cargará el gasto al Estado. Cualquier habitante, conocido en la ciudad, donde hayan ocurrido estos desperfectos, puede comunicárselo al comisionado de caminos públicos, indicándole la ubicación, y clase de daño cometido, detallando el camino, o puente, o ambos, según el caso ocurrido, que necesiten ser reparados, presentando un presupuesto, probable y necesario, como también, el número de patente, o el nombre del propietario del vehículo que causó el desperfecto, si fuera posible obtenerlo. Al acusar recibo de estos certificados, el comisionado de caminos públicos, y comprobar su veracidad, ordenará se dé comienzo a las obras de reparación, que dejarán al camino, o puente, o ambos, en las condiciones necesarias de estado, en que se encontraban antes del percance ocurrido, y dejar asegurado el buen camino para el futuro tráfico que hará ese recorrido.

El propietario de todo camión comercial que desee recorrer con su vehículo, un camino o puente que no reciba ayuda total o parcial del Estado, puede presentar una solicitud a los delegados de la ciudad donde se halle situado el camino o puente, pidiendo las reparaciones necesarias, para el paso de tales camiones. Esta solicitud, definirá el probable gasto que originarán las reparaciones necesarias, y si ese presupuesto, no excediera de la suma de \$ 100 dólares, los delegados de esa ciudad, podrán dirigirse al comisionado de caminos públicos por escrito, solicitando su apoyo para llevar a cabo las reparaciones. Al confirmarse el hecho de que las necesidades del público, y la conveniencia del mismo, requieren tales reparaciones, el Comisionado de Caminos Públicos podrá efectuarlos, cargando el gasto de ellas, entre la ciudad y el Estado, en la forma provista para tales renglones, referentes a caminos y puentes deteriorados por el paso de esos rodantes.

Sección 3. — Al terminarse el trabajo autorizado por las provisiones de la sección 1 y 2, (una y dos), de esta ley, el comisionado de caminos públicos rendirá cuenta del gasto total en factura detallada, a los delegados de la ciu-

dad donde se hayan efectuado estos trabajos, y éstos, a su vez, firmarán la orden para el tesoroero de esa ciudad, a favor del Estado, por una octava parte del gasto, siempre que esas obras, se hayan hecho en una ciudad cuyo presupuesto sea de \$ 1.250.000 dólares, o menos, y, si las obras fueron efectuadas en una ciudad cuyo presupuesto excede de la suma de \$ 1.250.000, la orden de los delegados será por valor de 1/4 parte del gasto incurrido.

Sección 4. — Cuando una ciudad omita enviar su orden a tesorería, como lo indican las disposiciones de tres secciones, dentro de los 30 días de acusar recibo del presupuesto de gastos presentado por el comisionado de caminos, dicha ciudad se expone a una demanda entablada a nombre del Estado por la suma adeudada, más el interés de 10 por ciento anual, partiendo de la fecha en que las obras de reparación se dieron por terminadas.

Sección 5. — Se destina la cantidad de pesos 100.000 dólares o la que fuese necesaria, para dar cumplimiento al propósito de esta ley, durante los dos años fiscales que terminan el 30 de Septiembre de 1921, entendiéndose que la cantidad destinada y autorizada por las provisiones de esta acta, será sacada de los fondos recibidos por el comisionado de caminos.

Aprobado.

21 de Mayo de 1919.

Ley de la Cámara N.º 665

CAPITULO 307

Una ley encomendando otra ley, referente a sumas y expropiaciones para fines de vialidad del Estado.

Reunidos en Asamblea general, el Senado y miembros de la Cámara de Diputados, decretan:

La sección 1483, en los estatutos generales, ha sido enmendada para interpretarse como sigue: Toda suma hecha a las varias ciudades, conforme con lo dispuesto en las secciones 1477, 1478, 1479, 1481, 1482, 1483 y 1486, comprendidos en los estatutos generales, serán continuas y estarán a la orden de la ciudad, salvo que el comisionado de caminos determine que la suma destinada a una ciudad no se aplique en ella, en cuyo caso, dicho comisionado, empleará a su discreción esta suma en el mejoramiento de los caminos de otras ciudades, bajo lo dispuesto en las últimas secciones nombradas.

Toda suma destinada al mejoramiento de la vialidad en el Estado, bajo las disposiciones de las citadas secciones, será permanente y todo capital recibido por el controlador para ser invertido con fines de vialidad, destinado para uso de las distintas ciudades del Estado, en el sentido de mejorar sus caminos, en conformidad con dichas secciones. Ninguna suma que exceda de \$ 10.000 dólares, excluyendo la cantidad gastada en ramales, será aplicada a una sola ciudad, en un mismo año baja las disposiciones de las secciones correspondien-

tes, salvo que el comisionado de caminos públicos destine y disponga cantidades superiores a esa suma, para gastos de caminos del Estado, bajo los siguientes reglamentos: Cuando existe una sección de caminos, bajo la ayuda del Estado, sin terminarse la obra en una ciudad o ciudades, dicha sección de camino, a juicio del comisionado de caminos, públicos, deberá ser reparada en una operación, y el mencionado funcionario podrá destinar y gastar la cantidad necesaria para completar esa sección, siempre que se ponga de acuerdo con la ciudad, o ciudades, donde esté ubicada la sección incompleta, a fin de que esta ciudad o ciudades abone su cuota proporcional de los gastos de construcción, indicados en la sección 1481 de los estatutos generales, previniéndose que, si se expendieran tales sumas excesivas, la ciudad o ciudades beneficiadas con ello, serán excluidas de su participación en las sumas destinadas por el Estado, hasta que todas las otras ciudades hayan aprovechado la oportunidad de participar de las futuras sumas, por una cantidad igual. Se destina la cuota de \$ 600.000 dólares, a fin de llevar a cabo los fines de esta acta, durante el año fiscal que empieza el 1.º de Octubre de 1919, y termina el 1.º de Octubre de 1921. Esta suma será aplicada en ciertas ciudades, a juicio del comisionado de caminos públicos.

Aprobado el 13 de Mayo de 1919.

#### Ley de la Cámara N.º 767

Una ley referente a ramales de caminos públicos, situados en Windsor del Este y en Enfield.

Reunidos en Asamblea general el Senado y miembros de la Cámara de Diputados decretan:

#### CAPITULO 319

El camino denominado "Prospect Hill", ubicado en las ciudades de Windsor del Este y Enfield, que corren hacia el Norte, distantes 4.000 pies del ángulo Thompson en la ciudad de Windsor del Este, hasta el "Depósito Hill", en la de Enfield, será incorporado al sistema de ramales del Estado.

Aprobado el 13 de Mayo de 1919.

#### Sustituto de la ley de la Cámara N.º 637

Una ley referente a la labor de los presos en la construcción de los caminos públicos del Estado:

Reunidos en asamblea general el Senado y Cámara de Diputados, decretan:

#### CAPITULO 341

Sección 1. — El Director de la Prisión Nacional, el Vicedirector de la Correccional del Estado, o el magistrado de un distrito, podrá disponer, a solicitud del comisionado de caminos del Estado, que sea empleado un interno de cualquiera de esos institutos, exceptuando a aquél que esté cumpliendo una sentencia por tiempo indeterminado, en la construc-

ción de cualquier camino o puente bajo la dirección del mencionado comisionado. El citado director de cárcel, o vicedirector de la correccional, proveerán el personal necesario, para vigilar esos presos, que se hallan fuera de la custodia de sus guardianes habituales.

Sección 2. — La sección 1934 de los estatutos generales, se rechaza.

Sección 3. — Esta ley estará en vigencia, partiendo de la fecha en que fué promulgada.

Aprobado el 21 de Mayo de 1919.

#### CAPITULO 225

Una ley referente al período en que se harán efectivos los Actos Públicos.

Fecha en que se llevarán a cabo los actos públicos del año 1919:

Reunidos en Asamblea general los miembros del Senado, y los de la Cámara de Diputados, decretan:

Sección 1. — Todo acto público, salvo que esté dispuesto en otra forma, se llevará a cabo el primer día de Julio subsiguiente a la sesión de la Asamblea general desde la fecha en que fueron autorizados.

Sección 2. — Esta ley se hará efectiva desde su promulgación.

Aprobado.

20 de Mayo de 1919.

#### Ley de la cámara N.º 765

#### Especial 342

Una ley designando sumas para gastos del estado durante los dos años que terminan el 30 de Junio de 1921.

Las cantidades siguientes serán aplicadas para los fines ya citados en los dos años fiscales que terminan el 30 de Junio de 1921.

#### Comisión Directiva de Caminos Públicos

|  |              |
|--|--------------|
| Línea de ramales, puentes y cruces de río ayudados por el estado, quinientos veinticinco mil dólares ..... | \$ 525.000   |
| Reparaciones y reconstrucciones de los ramales, dos millones de dólares .....                              | " 2.000.000  |
| Eliminación de toda condición peligrosa, setenta y cinco mil dólares .....                                 | " 75.000     |
| Reparaciones por cuenta del Estado, cuatrocientos mil dólares .....  | " 400.000    |
| Gastos de repartición y viáticos, treinta y cinco mil dólares .....  | " 35.000     |
| Delegados e Inspectores, doscientos cincuenta mil dólares .....  | " 250.000    |
| Sueldo del comisionado, diez y seis mil dólares .....  | " 16.000     |
| Gastos de viático del comisionado, dos mil dólares .....   | " 2.000      |
| Gastos de automóvil, mantenimiento y repuestos del mismo, seis mil dólares .....                           | " 6.000      |
|  | <hr/>        |
|  | \$ 3.309.000 |

Aprobado.

13 de Mayo de 1919.

## Especial 332

Una ley referente al uso temporario del saldo de sumas para el departamento de caminos públicos.

Reunidos en Asamblea general, los miembros del Senado, y los de la Cámara de Diputados, decretan:

Al presentar el comisionado de caminos públicos, una solicitud, el controlado puede autorizarle para el empleo del saldo de los fondos, o de parte de éstos, a fin de que los utilice en el departamento de caminos públicos, pudiendo el comisionado aplicar esa cantidad a cualquier fin para el cual está facultado de los fondos del Estado, excepción hecha de los que procedan de gobiernos federales, bajo las disposiciones de cualquier ley del congreso, destinando sumas para ayuda federal a Estados, para caminos públicos, o que procedan en conformidad con la ley que concede ayuda del Estado, para la construcción de caminos públicos, o precedente de ciudades, distritos o compañías ferroviarias, al amparo de las dis-

posiciones de los estatutos generales, referentes a la construcción de puentes, en la línea de ramales o sistemas de caminos públicos del Estado. Se ordena que, la cantidad de este saldo, así transferido, sea reembolsado, al crédito de la cuenta de donde se extrajo o se transfirió.

Aprobado 13 de Mayo 1919.

## Ley de la Cámara N.º 755

## Especial 328

Una ley destinando una suma para el sistema de ramales, y para caminos públicos del Estado.

Reunidos en asamblea general los miembros del Senado, y los de la Cámara de Diputados, decretan:

Las siguientes cantidades serán designadas a los fines mencionados por los dos años fiscales que terminan el 30 de Junio de 1921. Para la construcción de ramales de caminos públicos, dos millones de dólares. Para la construcción de caminos públicos o ayudados por el Estado, un millón de dólares.

Aprobado el 13 de Mayo 1919.

## Itinerario de un viaje en automóvil de Mar del Plata al Tandil

realizado por el Ing. José J. Girado

|   | Dist Pl.<br>m. | Dist Ac.<br>Km. |
|---|----------------|-----------------|
| Se sale de Mar del Plata por la Av. Luro, Hotel Regina y se sigue el camino general           | 0.000          | 0.000           |
| F. C. del Sud (Estación del Norte)  | 2.500          | 2.500           |
| Salida de Las Chacras   | 5.600          | 8.100           |
| Codo a la izquierda   | 3.900          | 12.000          |
| Arroyo de la Tapera, codo a la izquierda  | 2.000          | 14.000          |
| Bifurcación, se toma a la derecha, dejando el camino a la laguna de los Padres a la izquierda | 1.100          | 15.000          |
| Fuentecito  | 1.900          | 17.900          |
| Codo a la derecha   | 600            | 17.600          |
| Bifurcación, se sigue derecho, zanjón del Arroyo Seco   | 2.400          | 20.000          |
| Sierra de "la Peregrina". Puentes de las Animas   | 6.100          | 26.100          |
| Zanjón  | 3.400          | 29.500          |
| Estancia "La Peregrina Vieja" (Cremería)  | 3.000          | 32.500          |
| Codo a la derecha   | 3.000          | 35.500          |
| Arroyo y Puente Vivorata  | 1.300          | 36.800          |
| Codo a la derecha   | 400            | 37.200          |
| Se pasa al partido de Balcarce  | 2.700          | 39.900          |
| Camino a la Brava. Bifurcación, se sigue derecho, dejando la Brava a la izquierda             | 1.100          | 41.000          |
| Codo a la derecha. Bifurcación  | 4.600          | 45.600          |
| Codo de la Sierra Chata y bifurcación; se toma a la izquierda                                 | 3.400          | 49.000          |
| Abra del "Volcán"   | 2.500          | 51.500          |
| Fuente sobre un brazo del Arroyo Dulce  | 700            | 52.200          |
| Salida del Abra del "Volcán"  | 1.500          | 53.700          |
| Puente sobre el Arroyo Dulce  | 3.800          | 57.500          |
| Bifurcación; se toma a la derecha   | 3.100          | 60.600          |
| Bifurcación; se toma a la izquierda   | 600            | 61.200          |
| Bifurcación; se toma a la izquierda   | 8.100          | 69.300          |
| Bifurcación; se abandona el camino general  | 2.200          | 71.500          |
| Bifurcación; esquina "El Pacífico"; se toma el camino general de Balcarce a Necochea          | 1.300          | 72.800          |
| Balcarce. — Plaza y Hotel del Siglo XX  | 2.500          | 75.300          |
| Se sale de Balcarce por la Gran Avenida; bifurcación, se toma a la izquierda                  | 3.800          | 779.100         |
| Faso a nivel de un Decauville   | 3.900          | 83.000          |
| Abra entre las Sierras Amarante y Chata. Estación del Decauville.                             |                |                 |
| Esquina "El Capricho"   | 5.200          | 88.200          |
| P. N. Decauville  | 2.700          | 90.900          |
| Arroyo Guaranguayú (Brazo del Arroyo Grande)  | 1.300          | 92.200          |
| Esquina "El Tigre"  | 1300           | 93.500          |

|  | Dist Pl.<br>m. | Dist Ac.<br>Km. |
|--|----------------|-----------------|
| <b>Bifurcación. Ambos caminos conducen al Tandil. Se toma a la derecha</b>   |                |                 |
| Lobería y Tandil. Tandil .....   | 1.400          | 94.900          |
| P. N. Decauville .....   | 3.000          | 97.900          |
| Codo a la izquierda .....  | 200            | 98.100          |
| Una estancia. Codo a la derecha .....  | 1.100          | 99.200          |
| Codo a la izquierda .....  | 4.700          | 103.900         |
| Estancia y Puente del Arroyo del Verano. Estancia "El Verano", de<br>C. Necoton. ....                                    | 1.100          | 105.000         |
| P. N. Decauville .....   | 600            | 105.600         |
| Bifurcación; se sigue derecho .....  | 1.300          | 106.900         |
| Codo a la izquierda .....  | 4.000          | 110.900         |
| Codo a la derecha .....  | 2.000          | 112.900         |
| Arroyo "El Invierno", sin puente .....   | 1.000          | 113.900         |
| Lomita entre Balcarce y Lobería .....  | 3.000          | 116.900         |
| Codo a la izquierda y bifurcación .....  | 1.000          | 117.900         |
| Esquina de las 2 Naciones. Se encuentra el otro camino de Bal-<br>carce al Tandil y se toma a la derecha .....           | 7.500          | 125.400         |
| Codo a la izquierda .....  | 4.000          | 129.400         |
| Codo a la izquierda .....  | 300            | 129.700         |
| Codo a la derecha .....  | 300            | 130.000         |
| Mojón del Camino General del Tandil a Lobería .....  | 900            | 130.900         |
| Estancia "La Alianza" .....  | 3.000          | 133.900         |
| Bifurcación; se toma a la derecha .....  | 1.000          | 134.900         |
| Codo a la derecha .....  | 7.000          | 141.900         |
| Codo a la izquierda .....  | 1.100          | 143.000         |
| Doble codo .....   | 1.100          | 144.100         |
| Arroyo "Manantial de Sánchez (brazo del Arroyo Chico o Napaleoufú)   | 800            | 144.900         |
| Límite entre Lobería y Balcarce .....  |                |                 |
| P. N. en la Estación Napaleoufú, F. C. S. ....   | 500            | 145.400         |
| Bifurcación; se sigue derecho. Se abandona el camino general .....   | 1.100          | 146.500         |
| P. N. Tranquera del Campo M. Cuevas .....  | 400            | 146.900         |
| Arroyo "Manantial de Peralta" (brazo del Arroyo Chico) sin puente,<br>buen paso .....                                    | 2.000          | 148.900         |
| 2.ª tranquera Cuevas .....   | 3.900          | 152.800         |
| 3.ª tranquera Cuevas y Estancia Vieja .....  | 1.700          | 154.500         |
| 4.ª tranquera Cuevas (se sigue una pista) .....  | 2.100          | 156.600         |
| 5.ª tranquera Cuevas (se sigue la pista) .....   | 1.300          | 157.900         |
| Estancia Nueva de Cuevas (pedir llave), Arroyo Chico o Napaleoufú<br>(puente). Se vuelve a tomar el camino general ..... | 1.100          | 159.000         |
| Límite de Balcarce y Tandil .....  |                |                 |
| F. N., F. C. del S. de Fulton a Napaleoufú .....   | 6.400          | 165.400         |
| Pequeño codo .....   | 2.400          | 167.800         |
| Codo en S .....  | 2.900          | 170.700         |
| Mojón del camino general .....   | 5.200          | 175.900         |
| Arroyo y Esquina de "Las Chilcas" .....  | 4.000          | 179.900         |
| Estancia Bilbao .....  | 6.600          | 186.500         |
| Bifurcación; se sigue derecho .....  | 4.900          | 191.400         |
| Quesería Santa Teresa. Arroyo Tandileoufú .....  | 1.500          | 192.900         |
| Fuerto entre dos sierras. Estancia Bubio .....   | 3.500          | 196.400         |
| Zanjón .....   | 500            | 196.900         |
| Codo a la derecha .....  | 2.100          | 199.000         |
| Se entra en las chacras del Tandil .....   | 3.400          | 202.400         |
| Paso a nivel .....   |                |                 |
| Plaza del Tandil .....   | 3.700          | 206.100         |
| <b>Variante en el Km. 97.900 con la ventaja de no tener que pasar arroyo<br/>  alguno</b>                                |                |                 |
| Se toma a la izquierda. Lobería y Tandil .....   |                | 97.900          |
| Calle entre un bosque de eucaliptus .....  | 3.800          | 101.700         |
| "Las Casuarinas", de Rodríguez .....   | 6.000          | 107.700         |
| Puente sobre el Arroyo "El Verano" (brazo del Arroyo Grande) .....   | 1.400          | 109.100         |
| Límite entre Lobería y Balcarce .....  |                |                 |
| Bifurcación. Esquina; se toma a la derecha .....   | 1.600          | 110.700         |
| Se pasa sobre puente el Arroyo del Invierno o San Francisco .....  |                |                 |
| Codos; se toma a la izquierda .....  | 6.000          | 116.700         |
| Dos codos .....  | 2.000          | 118.700         |
| Se pasa frente a un cerro chato .....  | 500            | 119.200         |
| Una bajada fuerte .....  | 1.000          | 120.200         |
| Bifurcación; se toma a la derecha .....  | 2.300          | 122.500         |
| Esquina Dos Naciones .....   | 300            | 122.800         |
| Camino nuevo cuidado .....   |                |                 |
| Se sigue después el anterior itinerario. Como se ve, la diferencia<br>entre los dos recorridos es nimia.                 |                |                 |

## Una combinación de aeroplano y submarino

Esta combinación de aeroplano y submarino, inventado por tres señores de Pueblo Colorado, está llamada a causar un efecto que revolucionará por completo los modernos métodos de guerra. El nuevo invento contiene los principios fundamentales de las dos clases de máquinas.

En el departamento oficial de patentes, han manifestado a los inventores, que la solicitud que han presentado, es la primera de esa especie que reciben, y se considera que el invento es practicable.

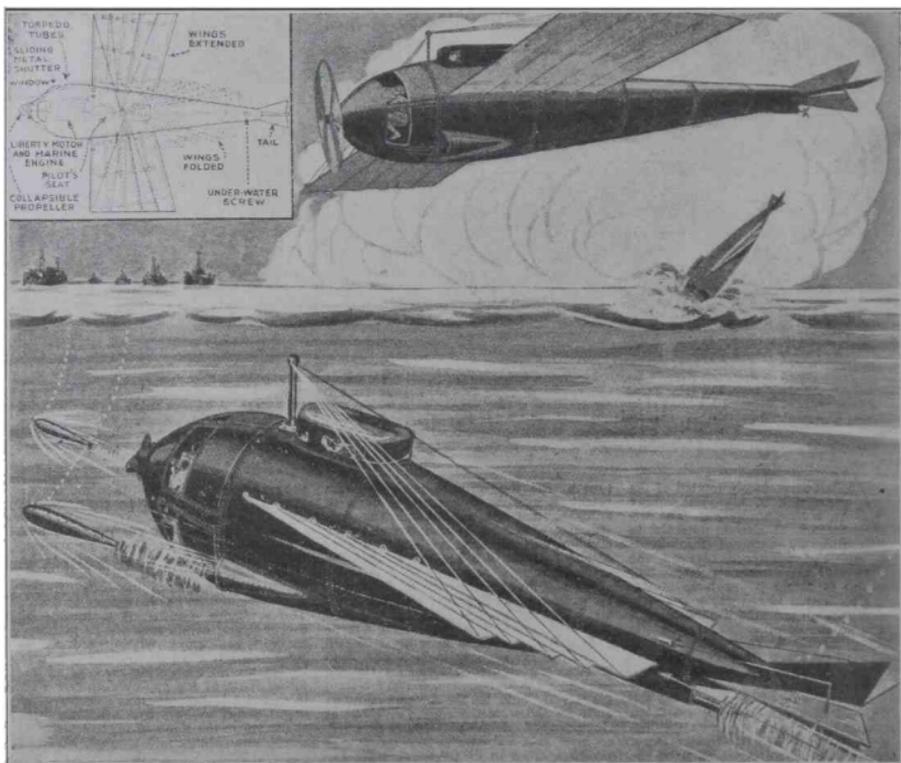
La máquina, tiene sólo veinte pies de largo. Con las alas abiertas cuando es usada como aeroplano, tiene treinta pies. Los principales puntos secretos del aparato, son, las alas, que pueden plegarse, y el propulsor que es utilizado cuando la máquina se hunde en el agua, para ser usada como submarino.

mitiendo el máximo de fuerza con el menor peso posible. Estando completo su equipo, sólo pesa 1,650 libras.

Sin embargo, lleva dos lanzatorpedos, debiendo calcularse un peso adicional de 1,000 libras por cada torpedo.

La posición que ocupan los lanzatorpedos, en la parte inferior del submarino, facilita al piloto, poder lanzarlos sobre los acorazados, o fuertes de tierra, desde las alturas, con sólo inclinar la máquina, colocándola en posición perpendicular, mientras son lanzados.

Además de los torpedos, el avión lleva también tres ametralladoras, dos delante, y una a retaguardia. El motor Liberty tiene fuerza para llevar la máquina a una velocidad de 90 millas por hora, mientras que estando sumergido, su mayor velocidad se calcula en 20 nudos. La máquina es conducida por un operador, aun-



En el aire, el aparato es accionado por un motor ordinario Liberty de doce cilindros, pero bajo el agua o sobre la superficie, un motor ordinario es el propulsor. Mediante este propulsor, estando las alas desplegadas, el avión se desliza sobre la superficie, listo para sumergirse o ascender, según lo determine el piloto. Todo el cuerpo del avión es de aluminio, per-

que puede conducir tres personas. El asiento del piloto está colocado en la parte posterior del motor, como en todos los demás aviones, y el procedimiento de suprimir la acción del motor Liberty, y poner en juego el del submarino, se lleva a cabo, por medio de una palanca.

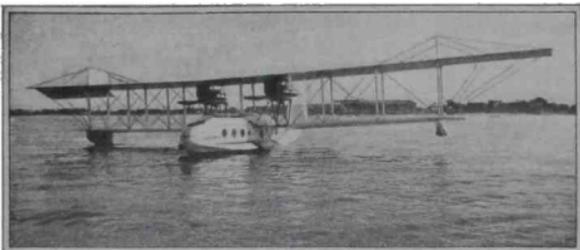
La apertura y cierre de las alas, y el de las hojas propulsoras, es igualmente controlado,

desde el asiento del piloto. Contra los efectos de los tiros dirigidos contra el avión, antes de que éste se sumergiera, y para evitar la muerte

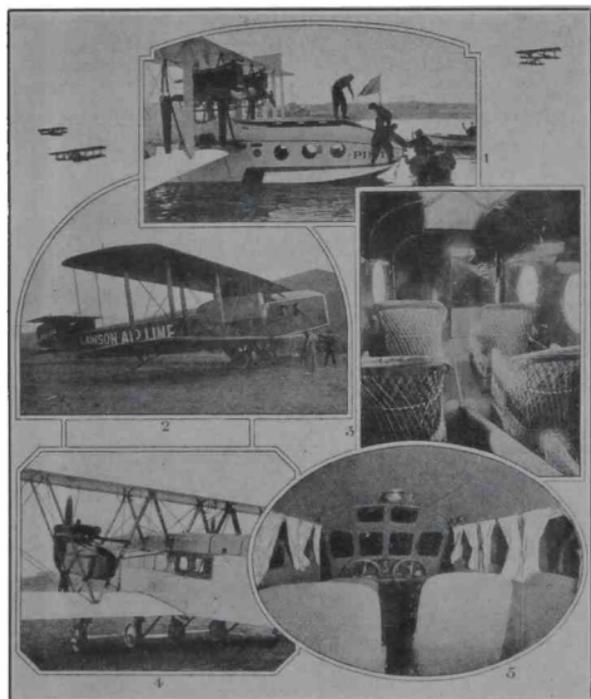
por asfixia del piloto, se ha dispuesto un mecanismo protector adaptable al lado exterior del cristal.

## Servicio aéreo entre Key West y Habana

Entre las novedades gráficas llegadas por los últimos correos de Estados Unidos de América, llaman justamente la atención aquellas que se refieren al servicio aéreo establecido entre Key West, Florida, E. U. de A. y



El "Santa Maria"



la Habana, Cuba. Este notable servicio diario funciona regularmente y para ello la empresa que lo ha establecido cuenta con poderosas máquinas encargadas del transporte de pasajeros y de correspondencia.

Uno de los aparatos de la Aeromarine — tal es el título de la compañía — un hidroaeroplano bautizado con el nombre de "Santa María", está provisto de motores Liberty de 400 H. P. cada uno y puede transportar, además de la carga postal, a doce pasajeros.

En cuanto a las comodidades que ofrecen a los viajeros los aeroplanos que vuelan de Key West a la Habana, bien cabe afirmar que ellas son notables. Así, por ejemplo, el "Pinta", representado en la figura 1, ofrece un cómodo compartimento para pasajeros, que puede observarse en la figura 3. Para comprender como es posible obtener tantas comodidades, es preciso recordar que estas naves tienen alas de 104 pies de largo.

## PRÓXIMA CARRERA DE AUTOMOVILES EN SANTA FE

El Club Atlético de Rafaela ha resuelto organizar una carrera de automóviles, fuerza libre, el día 25 de Mayo próximo, sobre el recorrido Rafaela-Roca-Castellanos-Vila Santa Clara-Saguier-Susana-Rafaela, a recorrerse cuatro veces, con un total de 392 kilómetros.

Esta carrera viene realizando periódicamente desde hace 3 años.

En la actualidad la subcomisión respectiva

se halla organizando debidamente el programa en todo sus detalles, y los premios a acordarse serán de verdadera importancia; posiblemente el premio principal será de dos mil pesos y copa.

En nuestro próximo número del mes de Mayo publicaremos los resultados generales de la misma.

## LOS RAYOS SOLARES RECHAZAN EN RADIO INTER-PLANETARIO

Los rayos electrificados despedidos por el sol, forman una cubierta atmosférica alrededor de la tierra, en una extensión de 100 millas, que impide que las ondas radiográficas se pierdan en lo infinito del espacio, según afirma el profesor J. A. Fleming, del Colegio de estudiantes de Londres, cuyos trabajos en investigaciones radiográficas son conocidos del mundo entero. La pantalla formada por los rayos solares, afirma, hace las veces de una bocina inalámbrica, permitiendo, que las ondas empleadas para trabajos a larga distancia — cuya extensión es alrededor de 10 millas — viajen 6.000 y 12.000 millas. Si no fuera por esa pantalla, según teoría sostenida por el citado profesor, la energía, arrojada por las grandes torres emisoras, no podría adherirse a la tierra, sino que se perdería en lo infinito. El ponerse en contacto con la pantalla, las ondas son rechazadas, y llevadas entre éstas y la superficie terrestre hasta alcanzar la estación receptora, para la cual fueron destinadas.

Los rayos, eléctricos, son rechazados por el sol en cantidades inmensas, y la presión de la

luz — que ejerce una total de muchas toneladas sobre toda la superficie terrestre, — es suficientemente poderosa para vencer el impulso de retroceso gravitacional del sol, enviando así las partículas electrizadas a lo largo de un extenso viaje hacia el globo. Los rayos adquieren gran velocidad por la libertad que ofrece el espacio, cobrando tanta energía, que un solo puñado, mantendría en movimiento 24 horas al más grande de los trasatlánticos. Cada partícula contiene una carga eléctrica solar, y, al alcanzar las estaciones de nuestra atmósfera, pierde su intensidad, debido a la fricción, y, al flotar, forma una capa o pantalla conductora, que constituye una gran ventaja para los ingenieros radiógrafos.

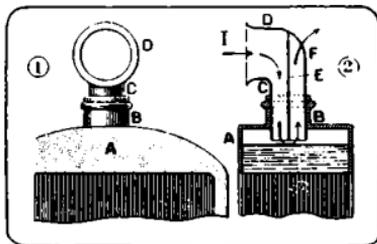
A pesar de que el profesor Fleming, no sostiene ninguna idea categórica acerca de comunicaciones radiográficas interplanetarias, afirma que la luna no se presta para comunicaciones radiográficas a larga distancia, por no tener pantalla solar alrededor de su superficie, semejante a la que tiene el globo terráqueo.

## Un dispositivo para el radiador

Un radiador de automóvil se compone, de un depósito superior y de otro inferior unidos por un conducto tubular. El agua del depósito superior a temperatura elevada desciende por el tubo para enfriarse. Pero esta agua tiene una temperatura vecina a la ebullición; entonces ella emite vapores que se escapan por el tubo de exceso; la cantidad de agua disminuye; si el fenómeno aumenta el motor.

Pero, esta agua muy caliente del depósito superior no es solamente enfriada por la corriente de aire debida a la marcha; sino también por el ventilador.

M. Robert Süe ha tenido la idea de instalar sobre el tapón del radiador una pequeña veleta a aire, vuelta hacia el sentido de la marcha del coche: el aire fresco entra por el frente y sale por E contribuyendo a la buena refrigeración.

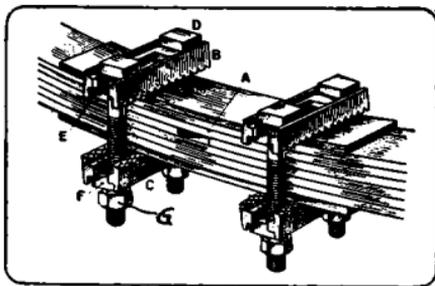


A, depósito superior; B, tubo de suministro; C, veleta; E, tabique; F, salida del aire entrado por I.

Por otra parte, el embudo puede girar sobre sí mismo, alrededor de un eje vertical, a la manera de los coronamientos de las chimeneas; se puede, también, no recurrir al suplemento de refrigeración, en caso de caminos montañosos o particularmente difíciles.

## REPARADOR DE RESORTES

Cuando un automovilista rompe un resorte durante la marcha, generalmente se conforma con ligar bien fuerte la lámina quebrada en las vecinas, valiéndose de alambre o de cuerdas; esa compostura resulta desprovista de seguridad y requiere la inversión de algún tiempo.



El reparador de resortes: A, resorte; B, C, bridas; D, bulones; E, frisuras; F, barra de ajuste; G, tuerca de ajuste

Un sistema de reparación de resortes, suprime tales inconvenientes. Se ajusta a toda clase de resortes, cualquiera que sea su espesor. Por consiguiente, puede aplicarse tanto a los extremos del resorte, como en el propio centro.

El dispositivo consta de cuatro planchas y cuatro bulones a tuerca; piezas construidas con acero perfectamente galvanizado.

Colocadas las planchas superiores en la proximidad de la rotura se cierra el dispositivo con las planchas interiores y se ajustan las piezas girando las tuercas. En esa forma se obtiene una compostura rápida y muy buena.

# Carrera ciclista de las 24 horas

La carrera ciclista de las 24 horas, disputada recientemente en el Estadio Municipal de Palermo, constituyó indudablemente una demostración de significativa importancia dentro del deporte argentino. La naturaleza de la prueba por sí sola, basta para demostrar el espíritu que anima a los aficionados al pedal, pues una carrera tan difícil únicamente puede reunir a ciclistas a la vez que muy hábiles, llenos de entusiasmos.

La "carrera internacional", que así se denominó la prueba, estaba reservada a equipos constituidos por dos aficionados, quienes se turnaban a voluntad, de modo que siempre estuviese en la pista uno de los competidores.

La prueba fué iniciada a las 17.10 del 31 de Marzo, con la participación de los equipos siguientes:

Número 1, Mario Argenta y Adolfo Pampey (italianos); número 2, Alberto Maubert (francés), y Juan B. Ferro (italiano); número 3, Rafael Mariani (italiano) y C. R. Vila (brasileño); número 4, José Guzzo (argentino), y Gervasio Núñez (uruguayo); número 5, Eugenio R. Gret (argentino) y Antonio Malvasi (italiano); número 6, Urbano S. López (argentino) y A. Suarstman (ruso); número 7, Victorio Rosso (italiano) y Julio E. Polet (argentino) y Gregorio Torres (argentino); número 9, Alfredo Nollet (argentino) y Aurelio Pérez (argentino); número 10, Roberto Galluzzi (brasileño) y Antonio Solano (brasileño); número 11, Ramón Saravia (español) y Celestino Mascias (español); número 12, Antonio Solano (argentino) y Teodoro García (argentino).

En cuanto a los detalles generales de la prueba, el informe de la comisión de carreras consigna los siguientes datos:

Los corredores iniciaron la lucha con mucho entusiasmo y energía. Así fué que en la primera hora se recorrieron 32 kilómetros 550 metros.

Al entrar los corredores en la segunda hora, Mariani rodó por el suelo, y en la caída arrastró a los corredores Polet, Maubert y García, quienes sufrieron lesiones leves.

En la quinta hora se llevaban recorridos 159 kilómetros 600 metros, y en la sexta 191 kilómetros.

A esta altura de la prueba abandonaron los equipos 3 y 6 formados, respectivamente, por los corredores Rafael Mariani y C. R. Vila y Urbano S. López y A. Suarstman.

Continuó la carrera con alternativas interesantes y los fiscales registraron los siguientes recorridos: a las siete, 219 kilómetros 450 metros; a las 8, 248, 450; a las 9, 278, 350; a las 10, 305, 550; a las 11, 333, 900; a las 12, 361, 200; a las 13, 389, 500 y a las 14, 417, 900.

A esta altura de la carrera el equipo forma-

do por Guzzo y Núñez llevaba una apreciable ventaja sobre sus rivales.

A las 18, se habían recorrido 522 kilómetros 900 metros; a las 19, 549, 150; a las 20, 572, 250; a las 21, 604, 800; a las 22, 631, 50; a las 23, 660, 450, y a las 24, 684, 600 metros.

La clasificación final fué la siguiente: primero, el equipo formado por José Guzzo y Gervasio Núñez; segundo, a tres vueltas del primero, el equipo 7, formado por Victorio Rosso y Julio E. Polet; terceros, Eugenio R. Gret y Antonio Malvasi; cuartos, Ramón Saravia y Celestino Mascias; quintos, José Peralta y Gregorio Torres; sextos, Mario Argenta y Adolfo Pampey; séptimos, Teodoro García y Antonio Solano; octavos, Albert Nollet y Aurelio Pérez.

El equipo formado por Maubert-Ferro abandonó la carrera.

---

---

## UNA BICICLETA ORIGINAL

Un inventor austriaco, pretende haber construido una bicicleta que reduce al mínimo los esfuerzos del ciclista.

En el mecanismo de esta nueva bicicleta, la cadena y los piños han sido suprimidos.

El movimiento de los pedales y tracción, se efectúa por medio de tres llaves provistas de pedales.



Cada una de estas llaves corresponde a una multiplicación distinta y el movimiento de las piernas se reduce a un movimiento de presión, los pedales pueden funcionar alternativamente o simultáneamente.

Con este dispositivo, el asiento, ya no es un simple soporte para el ciclista y se halla munito de un respaldo que permite a éste realizar eficazmente, con un máximo de rendimiento útil el esfuerzo propulsor.

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



**E  
K O**

**LA BUJIA ETERNA**

(Invención Patentada y Marca Registrada)

Las características de su notable invento garantiza

LIMPIEZA AUTOMÁTICA ABSOLUTA  
EFICIENCIA A TODA PRUEBA  
LARGA DURACIÓN

La más sólida, empleándose en su construcción  
materiales cuidadosamente seleccionados.

Desarmable en todas sus partes en forma rápida y fácil.



## ADMINISTRACION

### OFICINAS

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

### COMISION DIRECTIVA

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

### SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

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

### SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

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

### COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit  
" Esteban Tello  
Director: Rómulo Yegros

### COMISION REVISORA DE CUENTAS

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

### ASESORES

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

### PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

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

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

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

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

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

### AFILIADOS

#### CAPITAL FEDERAL

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

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515.

Dentista—Señor Juan U. Carrer, Cerrito 268.

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

Optica. — Charpentier y Cia., calle Cerrito 457; 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 Ora 602 esquina W. Villafaje.

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

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

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

### PROVINCIA DE BUENOS AIRES

#### AYACUCHO

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

#### BAHIA BLANCA (F. C. Sud)

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

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

#### BALCARCE (F. C. Sud)

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

#### BANFIELD (F. C. Sud)

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

#### BOLIVAR (F. C. Sud)

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

**CHASCOMUS (F. O. Sud)**

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

**OHIVILCOY**

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

**CORONEL FRINGLES (F. O. Sud)**

Hotel—de Guillermo Eppli hace un descuento a los socios del T. O. A. del 16 por ciento.

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

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

**JUNIN (F. O. P.)**

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

**LA PLATA (F. O. Sud)**

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

"Hotel del Comercio", de Ismael Martínez Luna, calle 51 esq. 9, concede un descuento del 15 o/o a los socios del T. O. 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—"Fallot", de A. Philip y L. Pillitti, calle 7 esq. 49, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

**LOMAS DE ZAMORA (F. O. Sud)**

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Garona.

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

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

**LUJAN (F. O. Oeste)**

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

**MAR DEL PLATA (F. O. Sud)**

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

**MERCEDES (F. O. Oeste)**

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

**MONTE (F. O. Sud)**

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

**SALADIRIO (F. C. Sud)**

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

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

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

Agencia de Navegación—Empresa de Navegación Ilesha de José Luciano y Cia., Opal San Fernando, concede a los socios el 10 o/o de descuento.

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

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

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

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

Garage, 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. O. Sud)**

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

**TRES ARROYOS (F. O. S.)**

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

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

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

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

**VILLA ELISA (F. O. Sud)**

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

**PROVINCIA DE SANTA FE****ARMSTRONG**

Médico—Doctor Julio de la Vega.  
Farmacia—de Antonio Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. 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.

**HERSILIA**

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

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

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

**ROSARIO (F. C. C. A.)**

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

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

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

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.

**RUFINO (F. C. P.)**

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

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

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

**SACANTA (F. C. C. A.)**

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

**SAN URBANO**

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

**SUARDI (F. C. C. A.)**

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

**VILLA CARAS**

Taller Mecánico de Juan R. Vidal; concede una bonificación del 15 % a los socios del T. C. 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 Andruet, hace un descuento a los asociados al T. O. A. de 15 olo.

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

**COSQUIN**

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

**DEVOT (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 Florencio 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 Cía.; 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 VARILLAS**

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

**MOLDE**

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

**MOBBISON**

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

**RIO CUARTO**

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

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

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

Hotel España, de Emeterio 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 Cía., otorga a los asociados una bonificación del 10 %.

**VILLA MARIA**

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

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

**PROVINCIA DE ENTRE RIOS****PABANA**

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.

**PROVINCIA DE MENDOZA****COLONIA ALVEAR (F. C. P.)**

"Hotel Continental", de Jorge Lheritier, concede un descuento del diez por ciento a todo socio del T. C. Argentino.

**TERRITORIOS NACIONALES****MISIONES (Posadas)**

Agencia de Navegación—de Juan B. Mola.

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

Garage de Sánchez y Sturich, Calle Colón 201, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 10 olo. Hotel Iguazú, de Lorenzo D. López, calle Colón 848, concede a los socios del T. O. A. una rebaja del 10 olo.

**POSADAS**

"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. O. A. del 20 olo sobre los precios establecidos.

**RESISTENCIA**

"Hotel Italiano", de Aldo Mozzati, calle General Vedia y 25 de Mayo, concede a los socios del T. C. A. un 10 olo de descuento.

**CHUBUT****COMODOBO RIVADAVIA**

Hotel Colón, de Arturo Bruzio, 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.

**TRELEW**

Garage — de Julio Sempredoni, de Oamarones, 5 olo de descuento a los socios.

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 olo.

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

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

**MALASPINA**

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

**GOBERNACION DE RIO NEGRO****SAN ANTONIO OESTE**

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

**GOBERNACION DE LA PAMPA****GENERAL ACHA**

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

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

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

**GENERAL PICO**

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

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

**FORMOSA**

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

**REPUBLICA DEL PARAGUAY****ASUNCION**

Hotel—"Hotel Cosmos", de Aragoni Haos., Oelón esq. Estrella, concede el 10 olo a los socios.

**VILLA ENCAENACION**

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

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

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS

BUENOS AIRES

|                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| Adolfo Alsina.          | " Nicanor Insúa           |
| Asul                    | " Luis J. Vázquez         |
| Bahía Blanca            | " José F. Quincoces       |
| Balcarce                | " Juan Patalagoyti        |
| Bañfeld                 | " Antonio D. Estévez      |
| Baradero                | " Pedro Rithner           |
| Bartholomé Mitre.       | Dr. Francisco Gardey      |
| Bolívar                 | " Miguel J. Marimón       |
| Erago.                  | " Rodolfo M. Ibarra       |
| Caibildó                | " Augusto Roux            |
| Carlos Pellegrini.      | " Francisco D. Fons       |
| Carmen de Arco.         | Dr. Carlos M. Espil       |
| Carmen de Patagones     | Sr. Benito Pita           |
| Coronel Fringles        | " Miganne y Cortaleszi    |
| Coronel Brande.         | Dr. Santo L. Gutiérrez    |
| Coronel Durrigo         | Sr. Antonio B. Oosta      |
| Coronel Vidal, F. C. S. | " Silvestre Capalbé.      |
| Charlone                | " José M. Rincón          |
| Cabanas                 | " Justiano Casares        |
| Castelli.               | " José Ventura Arrue      |
| Castilla                | " Pedro Espil             |
| Coronel Suárez          | " Enrique Betnaza         |
| Chosabuco.              | " Terencio Bonetti        |
| Chivilcoy.              | Dr. Luis Grisolia         |
| Dolores                 | Dr. Luis Barbería         |
| E. Lavalle (F. C. M.)   | " Teodoro M. Peñaraua     |
| El Pinar                | Sr. J. Santiago Silva     |
| Est. Valdez             | " Leopoldo M. Seco        |
| Est. Vioratti           | " S. O. Galán Dehaza      |
| General Arenales.       | Sr. Ricardo Bacaraza      |
| General Rodríguez       | " A. Vangochea-Chaves     |
| General Paz (Ranchos)   | Dr. Obdulio H. Castro     |
| General Villegas        | Sr. Ulpiano García        |
| Huangulén.              | Sr. David H. Maitland     |
| Henderson               | Dr. Lorr. V. Aguerregaray |
| Juárez.                 | " Joaquín L. Saracola     |
| Juñín.                  | " Ricardo Solari          |
| José C. Paz             | " José A. Altube          |
| La Plata.               | Dr. Lucio Scelso          |
| Luján.                  | " Floratino L. Baroa      |
| Lincoln                 | " Anacleto Pérez          |
| Las Flores.             | " Arturo Alba             |
| Los Haza.               | " Antonio R. Chioconi     |
| Lobería (F. C. S.)      | " Antonio Sagadanes       |
| Lomas                   | " Pedro T. Acevedo        |
| Maipú.                  | " Ricardo Otamendi        |
| Mar del Plata           | " Luis Stantien           |
| Mercedes                | " Paris Giannini          |
| Miramar                 | Dr. Saturnino M. Zayas    |
| Monte.                  | Dr. Ramón N. Márquez      |
| Merlo.                  | " Francisco P. Prack      |
| Marcos Paz.             | " Juan B. Barriola        |
| Necochea.               | " Pablo Bosio             |
| 9 de Julio.             | " Juan Calandre           |
| Olavarría.              | " Ramón A. Rendón         |
| O'Brien.                | " Roberto Downey          |
| Pehuajó.                | " Vicente J. Gallo        |
| Pergamino               | " Francisco Della Valle   |
| Puán.                   | " Anastasio V. Loro       |
| Punta Alta              | " Rómulo Patrón Biaz      |
| Pila.                   | " Daniel A. Salanas       |
| Quiroga (F. C. O.)      | " Enrique R. Mailler      |
| Rawson                  | " Andrés P. Sanguinani    |
| Rivera                  | " Ernesto R. Boltón       |
| Rojas.                  | " Francisco M. Iribarne   |
| Saavedra.               | " Cipriano P. Vital       |
| San Miguel.             | " Pedro E. Scala          |
| San Enrique             | " Ascencio Elorza         |
| San Nicolás.            | " Guillermo Frier         |
| San Antonio de Arco.    | " Fernando Speroni        |
| San Vicente             | " José M. Carranza        |
| Tablada                 | Sr. Carlos Pelti          |
| Tandil                  | " Juan Francisco Mujica   |
| Tigre.                  | " Andrés S. Marabotto     |
| Tres Arroyos (F. C. S.) | " Antonio Cattáneo        |
| 25 de Mayo              | " Lorenzo Arriue          |
| Zárate                  | Dr. Luis Rojas Boerr      |

CATAMAROA

|                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| Catamarca, calle Salta 958 | L. Bustamante      |
| Chumbicha                  | Sr. Pedro Buenader |

CORRIENTES

|             |                     |
|-------------|---------------------|
| Ituzingé    | " Ricardo Portela   |
| Santa Lucía | Santiago M. Solaaga |

CORDOBA

|                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| Córdoba.                    | Sr. José Dianda          |
| Corral de Bustos.           | Dante Ardiani            |
| Devoto (F. C. C. C.)        | Dr. Esteban Q. Bacigalup |
| Hernando                    | " Alfonso A. Ferrero     |
| La Ocaira.                  | " M. García Darder       |
| Laboulaye.                  | " Eduardo Methol         |
| Leones                      | " Atruro A. Benvenuto    |
| Monte Malz.                 | Dr. C. Rabellini Pizarro |
| Morieron                    | " Oscar Lavisse          |
| Morrison                    | " José M. Valenzuela     |
| Río Cuarto.                 | Damián G. Bianch         |
| San Francisco (F. C. C. A.) | " F. Iturriza Cabot      |
| Villa Dolores (F. C. P.)    | " Benito Iglesias (h.)   |
| Villa María                 | Sr. Jorge Coen           |

ENTRE RIOS

|                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| Concordia.               | " Héctor Baltar          |
| Concordia                | " Mariano J. Mendiburu   |
| Gualeday                 | " Antonio D. Arena       |
| Paraná                   | " Dr. Emilio Icasati     |
| Paraná, San Mart. n 489. | Dr. José María Sola (h.) |
| Villaguay                | " Bernardino Zaburlio    |

MENDOZA

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

SALTA

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

SAN LUIS

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| San Luis.                 | Sr. Abraham J. Jofré |
| Concaán (F. C. P.)        | " Luis Giovanuzzi    |
| Villa Mercedes (F. C. P.) | " Pascual Tavarozzi  |

SANTA FE

|                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| Angélica                  | Sr. Rafael Cappelli     |
| Arequito.                 | " Enrique Destefani     |
| Cañada de Gómez           | " Santiago Maloré       |
| Ceres (F. C. C. A.)       | " Juan Aguirre          |
| Correa (F. C. C. A.)      | " Santiago M. Alberdi   |
| Elortundo.                | " Dionisio Laplace      |
| Fisherton (F. C. C. A.)   | " Luis A. Pratolongo.   |
| Fortín Tostado            | " José Vignolo          |
| Grütly (F. C. S. F.)      | " Felipe R. Madoery     |
| Hersilia                  | " Marcelino Urmeneta    |
| La Rubia (F. C. C. A.)    | " Blas P. Pendicini     |
| 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. Houillón   |
| Rosario                   | Alberto Tamburini       |
| Rosario, Córdoba 951      | " Luis A. Pratolongo    |
| Rosario, 25 Diciembre 881 | " Paulino Sánchez       |
| Rufino                    | " Jorge J. Echeandia    |
| San Guillermo (FCCA)      | " Fernando L. Mazzi     |
| San Javier.               | " Aurelio Iglesias      |
| San Jerónimo Sud          | " Hugo V. Melessi       |
| San Justo                 | " Eduardo Acuña         |
| Sta. Clara de Sagüier.    | " Carlos G. Pereyra     |
| Saundi                    | " Francisco Corte       |
| Sunchales.                | " Guillermo Gross       |
| Venado Tuerto             | " José Lombella         |
| Villa                     | " Pedro José Conesa     |
| Villa Constitución        | Dr. Arturo Romero Acuña |
|                           | Dr. Juan E. Milich      |

TUCUMAN

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

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

CHACO

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

CHUBUT

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Cabo Raao.          | Sr. Augusto Meyers  |
| Camarones.          | " Augusto Meyers    |
| Esquel.             | Dr. Juan M. Calviño |
| Comodoro Rivadavia. | " Walter Moehring   |
| Colonia Sarmito     | " Gregorio Revilla  |
| Península Valdes    | Baldomero Fernández |
| Trelew.             | " Manuel Costa      |

MISIONES

|                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| Apóstoles                | Sr. Joaquín Loanda |
| Barracón                 | " Diego P. Krieger |
| Cerro Corá               | Sr. Joaquín Blanch |
| Concepción de la Sierra. | Sr. Julio Mescón   |
| Corpus                   | " Enrique L'Escaer |
| (Tacuararé               | " Antonio Carneiro |

Picada San Javier (k. 19) " Fernando Alegre  
 Pic. de S. Javier (k. 33) Sr. José Sartori  
 Posadas " Robert de Blossat  
 San Ignacio " Mario Eberbé  
 San Javier Sr. Salvador Lentini  
 San José " Luis Vera  
 San Pedro " José María Dornelle  
 Santa Ana " José Márquez

**NEUQUEN**

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

**PAMPA CENTRAL**

Atrouco (F. O. P.) Sr. José E. Clément  
 Corrales Sr. Alberto Pianciola  
 Doblas " Enrique Gutiérrez  
 General Acha " Casimiro Gallego  
 General Pico " Ernesto Zanoni  
 Guatraché " Gerónimo Goveo  
 Jacinto Arauz " Cosmo Romero (hijo)  
 Macachín " José E. Clément  
 M. Riglos " Esteban Rolla  
 Naicó " Dloro Di Leo  
 Santa Rosa de Toay " Francisco del Valle

**RIO NEGRO**

Allen (F. C. S.) " Gregorio Maza  
 Bolson Sr. Pedro P. Pomca  
 Choele-Choele " Gerardo Palacie  
 Contraalmirante Cordero " Teodoro Conde  
 Maquinchao " Juan Brusiano  
 San Antonio Oeste " Emilio Franke

**SANTA CRUZ**

Bahía Laura Sr. Marcelo Schupbach  
 Colle " Avastino Argjelle  
 Colonia Las Heras " Federico Mau

**DELEGADOS DEL EXTERIOR**

**CHILE**

Santiago de Chile Sr. Carlos Lavín

**ESPAÑA**

Madrid Sr. Fernando Jardón

**FRANCIA**

Paris, Rue Taitbout, 74, A. R. Resurgo.

**PARAGUAY**

Asunción Sr. Ricardo Acuña Falcó.

**DELEGADOS VAJEROS**

Señores: Eugenio Fournier, Ernesto Baldrich, Gerardo Rodríguez, Anibal Fassini, J. E. Bordaberry, E. Castanera, Eduardo Terré, Dagoberto Rentszell, Bartolo Asterano, Nazario Inocencio Bally, Ricardo Juan Pardo.

**DELEGACIONES**

En José C. Paz  
 Presidente, señor José Altuba; secretario, señor Juan F. Mercadal; vocales: señores Juan Altuba, Antonio Sirito, Santiago A. Altuba y Alejandro Ponce de León

En 9 de Julio

Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Rabbio, Ramón M. Poratti, Rafael Elisaido y doctor Alberto Dehonen.

En Coronel Pringles

Subcomisión: Presidente, señor Julián Migana; secretario, señor Juan F. Lceste; tesoroero, señor Carlos Ferrare; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Bouloc, Loranzo Pipe y José Bilotta.

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

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

**PUNTA ALTA (F. C. S.)**

Presidente, señor Rómulo Patrón Biaz; secretario, Estanislao L. Hoff; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castagna, Nicolás M. Marechal y José Turri.

**SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Abril de 1922.**

**ACTIVOS**

Julián F. Laudat  
 Luis Lavarello  
 Humberto Fiore  
 Manuel Paríña (hijo)  
 José A. de la Fuente  
 Mariano Diminguez  
 Juan Roberti  
 Juan Brina  
 Atilio De Gasperi

**Presentados por:**

Pedro T. Bohle  
 Emilio Vallebona  
 Mateo Umérez  
 Alvaro Guerrero  
 Santiago M. Alberdi  
 " "  
 " "

Bartolomé Escalante ..... Santiago M. Alberdi  
 Carlos Fidel de Paz ..... "  
 Ignacio Miranda Pacheco. " "  
 Julio Bello ..... "  
 Julio Peña ..... "  
 Arturo B. Rivarola ..... "  
 Jase A. Pless ..... "  
 Francisco Valdivia ..... "  
 Bautista Pedro Spinelli ..... "  
 Francisco Rey ..... "  
 Ing. Julio R. Maldonado ..... "  
 Alfonso Rraise ..... "  
 Enrique Arrizalaza ..... "  
 A. Esteban Valcippina ..... "  
 Bossi y Acevedo ..... V. López Torres  
 Eduardo Moreno ..... Ricardo J. Pardo  
 Aurelio Iglesias ..... "  
 Atenorio Arcadio ..... Pablo A. Rafuls  
 Joaquín Marqués ..... "  
 Manuel Morell ..... "  
 Francisco Sáiz ..... "  
 Isidoro Melín (hijo) ..... "  
 Edmundo P. Cattaneo ..... "  
 Vicente Ciruzzi ..... "  
 Pascual Antola ..... "  
 Francisco J. Galliani ..... "  
 Antonio de la Casa ..... "  
 Humberto F. Bonaiuto ..... "  
 Juan Z. Gaggianno ..... "  
 Bernardino Troglia ..... "  
 Félix A. Ranella ..... "  
 Juan José Albornoz ..... Marcelo Schupbach  
 Aniceto Luna Posadas ..... "  
 Francisco Terra ..... "  
 Antonio Rendich ..... "  
 Fernando Fontana ..... Rómulo Yegros  
 Otto Gottschaike ..... "  
 Rómulo Cabini ..... Fernando Fontana  
 Eugenio Zolla ..... Pedro Buenader  
 Emilio Lalanne ..... A. López  
 Antonio León Dubé ..... A. Ringel  
 Ernesto Araoz ..... Dr. José Bulacio  
 José N. Gómez ..... "  
 Martín Duart ..... "  
 José Tulio Molina ..... "  
 Julio A. Monti ..... "  
 Liechtschein Hnos. ..... Liechtschein  
 Carlos Díaz ..... "  
 Augusto Marzo ..... Juan B. Bastard  
 Pufino O. Pérez ..... Ricardo Sofari  
 Mariano Gálvez ..... A. Domingo Petitti

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

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

SASTRERIA

DE

**Terencio Gaig y Hnos.**

ESPECIALIDAD EN  
TODA CLASE DE  
TRAJES SOBRE MEDIDA

ESMERALDA 426

U. Telef. 3060, Libertad

BUENOS AIRES

CARBURADORES  
**ZENITH**

33 o/o de economía

Surtido importante para Autos

FORD

DODGE

STUDEBAKER

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

**DARTIGUELONGUE  
& TOULOUSE**

ESMERALDA 142



El mejor Neumático  
El más barato

Solicite nuestra tarifa de precios.

AGENCIA ARGENTINA  
**HOUDRET y C<sup>IA</sup>**  
LAVALLE 1400 - U.T. 5661 Lib  
BUENOS AIRES

**ENGLEBERT**  
LIEJA - BELGICA

©