



TOURING CLUB ARGENTINO
REVISTA MENSUAL

AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

SUMARIO

La obra del Touring Club Argentino. — Don Horacio Castro Videla. — Notas de un viaje a los Lagos Andinos. — La vialidad en Avellaneda. — Seis días en automóvil a través de los Alpes franceses. — Vías en cemento armado para vehículos a motor. — Los consorcios camineros de Entre Ríos. — El camino carretero a San Rafael. — Las comunicaciones en el litoral. — Los problemas fundamentales del camino. — Servicios de auto-ómnibus. — Exposición "Studebaker". — La marcha de los trenes: invento de un ferroviario argentino. — Chapas indicadoras de caminos: su colocación en Santa Fe. — El turismo en Alemania: acerca de su fomento. — La vialidad en Córdoba. — T. C. A. (administración).

La obra del Touring Club Argentino

La labor realizada por el Touring Club Argentino en el último ejercicio, de que informa "in extenso" la memoria correspondiente a dicho período, ha sido particularmente meritoria y fecunda, como lo consignara a su hora unánimemente la prensa nacional.

Cuando nuestra Entidad, después de un período de declinación, coincidente con la duración de la gran guerra europea, entró en una nueva etapa, la del resurgimiento, decíamos que había llegado el momento de concretar en un anhelo práctico la corriente de ideas, sentimientos y aspiraciones suscitada por nuestra Institución y agrupada en torno de ella.

Formado ya el ambiente propicio a la formulación de un ideal positivo, tratamos en todas las formas, incansablemente, por obtener de los poderes públicos nacionales, primero, la ampliación de la partida anual destinada a la construcción y reparación de puentes y caminos, y luego, la sanción de una ley orgánica de vialidad sobre la base

de las iniciativas parlamentarias producidas o del anteproyecto plancado por la oficina del ramo.

Al propio tiempo, conocedores de la idiosincrasia nacional, que tiende a dilatar la resolución de los problemas hasta las calendas griegas, iniciamos una intensa propaganda en pro de la acción privada, del esfuerzo cooperativo comunal como medio de solución inmediata de la vialidad local. Las juntas vecinales de fomento constituidas últimamente en diversos puntos del país son un elocuente testimonio de la eficacia de la doctrina que preconizamos. Esta doctrina de la acción privada no ha dado aún todo el fruto que de ella cabe esperar. Se requiere tiempo para la plena florecencia de las ideas llamadas a transformar la mentalidad popular y los hábitos colectivos. No es posible convencer de la noche a la mañana a pueblos enteros educados en el culto del Estado-Providencia. Necesariamente, con la difusión mayor de la cultura y la visión colectiva de los intereses comunes, irán

formándose agrupaciones conscientes de su fuerza y penetrados al mismo tiempo de su misión civilizadora en las regiones donde llega tardíamente o no llega nunca la acción oficial.

No obstante la eficacia del esfuerzo social polarizado hacia un fin determinado, no desconocíamos su insuficiencia para resolver en su conjunto un problema que es, en primer término y en definitiva, eminentemente nacional, como la cuestión de los caminos. Reducirla al escenario de un territorio o de una provincia es empequeñecerla. Plantearla fragmentariamente como una suma de asuntos regionales, importa encararla con un criterio parcial, sin abarcar todas las líneas de su vasto conjunto. Y porque se trataba y se trata de un problema fundamentalmente nacional, siempre creímos que la solución debía ser nacional también. En tal virtud, reclamábamos del Poder Ejecutivo de la nación y del Congreso una ley nacional de caminos, inclinándonos hacia una fórmula que armonizara y correlacionara la acción del gobierno central, con la de los Estados federales y la de las municipalidades.

Con el propósito exclusivo de hallar una fórmula de solución semejante, el Touring Club Argentino enunció la idea de organizar en la capital federal un parlamento o congreso deliberante en el cual estuviesen representados todos los matices de la opinión nacional. El Primer Congreso Nacional de Vialidad celebrado a fines del mes de Mayo del corriente año fué, por su composición misma, un triunfo de la unidad nacional sobre el particularismo local. Otro triunfo de este Congreso fué la aprobación del voto unánime, del anhelo general de que se dictara cuanto antes una ley substantiva reglamentaria de la construcción de caminos. Los diversos proyectos sancionados, aunque diversos en su orientación, tendían a un solo fin, y este fin, que es lo único importante, era y es la resolución del problema de la vialidad. Los medios para llegar

a una finalidad dada pueden ser distintos y, teóricamente, su número es infinito: pero como lo esencial es el fin, tanto monta este sistema como aquel otro, siempre que sea la solución.

El Touring Club Argentino está satisfecho de haber suministrado esta solución que se concretará más tarde en una ley nacional. En la segunda etapa de su existencia, no pensaba llegar tan lejos, dada la lentitud con que se opera en la dilatada superficie del país la transformación económica cuyo agente principal es la vialidad, y dada también la demora en que se halla nuestra legislación con respecto a las necesidades del país. A pesar de nuestro optimismo, no creíamos que la necesidad de una ley orgánica de caminos se impusiera a todos los espíritus con la facilidad con que se adhieren a ella los productores, los industriales, los comerciantes, los viajeros, en fin, todos cuantos conocen experimentalmente la situación del interior del país y sus fronteras. No era que dudásemos del patriotismo de nuestros legisladores, sino que no perdíamos de vista el trabajoso y largo proceso de infiltración de los problemas económicos en la conciencia pública.

Cuando el país tenga la ley de caminos, el control de su observancia fiel y estricta señalará la tercera etapa del Touring Club Argentino, nueva jornada de labor intensa y fecunda que habrá que reutilizar sin desfallecimientos, en bien del progreso nacional, con la mira siempre puesta en posibilidades de ideal y de acción no agotadas todavía.

Entretanto, la finalidad importante más inmediata de nuestra Institución está por lograrse: la sanción de la ley nacional de caminos, aspiración colectiva expresada unánimemente por el Primer Congreso de Vialidad, cuya celebración hace destacar el pasado ejercicio 1921-1922 con el relieve, el significado y el alcance de un período histórico.

D. Horacio Castro Videla

SUS BODAS DE PLATA CON "LA PRENSA"

El subdirector de nuestro distinguido colega "La Prensa", D. Horacio Castro Videla, ha celebrado recientemente sus nupcias de plata con dicho diario.

Este simpático hecho ha dado origen a un significativo homenaje periodístico en honor del señor Castro Videla y a la pública exteriorización de la simpatía que le rodea.

Cinco lustros de acción periodística continua e incesante, como la ejercida por el señor Castro Videla en "La Prensa", representan una jornada de labor que sólo los profesionales pueden apreciar en su valor y magnitud. La tarea del periodista moderno, y más si éste, como en el presente caso, ocupa un cargo de tanta responsabilidad y confianza como la subdirección de "La Prensa", es verdaderamente abrumadora y requiere condiciones de carácter, de voluntad y de inteligencia nada vulgares. La polifurcación de la atención que semejante tarea comporta, exige cotidianamente un desgaste anímico que se torna en senectud prematura en las facciones del periodista.

El señor Castro Videla alfa a sus dotes de profesional laborioso y ecuánime, el don de gentes necesario para suavizar las asperezas de la tarea diaria y desempeñar la función que le es propia en las condiciones más gratas.

En el banquete con que el personal de "La



"Prensa" festejara las bodas de plata del señor Castro Videla, el señor Ezequiel P. Paz, puso de relieve los merecimientos de su colaborador en términos adecuados, corroborando los conceptos vertidos por el doctor Luque.

Nos asociamos complacidos al merecido homenaje tributado con ocasión de fecha tan grata al distinguido periodista.

Notas de un viaje a los Lagos Andinos

(Terminación)

Dejamos Valdivia, sin gran sentimiento, y proseguimos nuestro viaje, hasta los lagos chilenos del Norte: lagos de Riñihue, Panguipulli y Perihueico, para llegar a Huahum, al borde del magnífico "Lacar" (argentino). Es de tenerse en cuenta que todas aquellas admirables regiones, son menos accesibles al turista en la parte chilena, desde Enco a Huahum, que en las de la parte Sud de nuestro itinerario. El viaje se realiza en barco o a caballo; es, por consiguiente, indispensable ser buen jinete, y,

estar dispuesto a pasar por alto algunos inconvenientes momentáneos, como, por ejemplo, una pésima cena, cuando no la ausencia total de alimentos, o un trayecto de 50 a 60 kilómetros a caballo sin montura; pero una vez llegados a Huahum, se halla la mesa bien servida de don Pedro Massad, y con ello, a pesar del embrionario confort de las habitaciones de su modesto hotel, amplísima compensación. La organización de esta parte del itinerario, es, como ya se ve, de lo más deficiente; sin embargo,

con un insignificante esfuerzo; fácil, (muy fácil), sería mejorarlo; este esfuerzo depende más que de nadie, de los mismos habitantes de la región, quienes, mirando por su propio interés, deberían facilitar al turista, los medios a su alcance, para proporcionarle el minimum por lo menos, de las comodidades exigibles, en medio de esa naturaleza, silvestre aún, pero ¡tan bella!...

El lago "Lacar" mucho nos recuerda los tan extraordinariamente hermosos estuarios del Sud, (Itenhue y Bodudahue), principalmente; y con el Nahuel Huapi, son indudablemente joyas, que, a mi modesto juicio, pueden clasificarse entre las maravillas universales. En un ambiente de poético y admirativo recogimiento lo hemos cruzado para llegar a San Martín de los Andes, deleitándonos literalmente con su fantasmagórico decorado, que deja en el espíritu del viajero una impresión imborrable.

Deseosos de conocer el cacique "Curruhuinca", (cristiano negro), amarramos nuestro barco, en la playa de "Quilaquina", tres leguas antes de llegar a San Martín de los Andes, y residencia de la tribu "Mapucho", de la cual es jefe el cacique, de quien tanto hemos oído hablar. Debemos confesar que fuimos algo decepcionados, al hallar en ese marco de naturaleza tan salvaje, un cacique indio, con modales europeos, y poseedor, además, de cierta ilustración. Nos recibió "Curruhuinca" con suma amabilidad, y muy orgulloso, nos hizo visitar su escuela, sobre cuyo confortable edificio flamea la bandera argentina, porque la escuela es nacional, costada por el Estado, y todos los niños de la tribu saben leer y escribir, concurriendo asiduamente a las clases dictadas por un maestro oficial.

Curruhuinca tiene 8 hijos, uno de los cuales nos enseñó sus deberes, redactados en perfecto castellano, y con una letra que envidiarían muchos discípulos de las escuelas primarias de nuestras grandes ciudades. Pero lo que aún más me sorprendió, fué hallar al entrar, sobre la mesa del humilde rancho, un Nuevo Testamento, que, como buen cristiano, estaba Curruhuinca explicando a sus hijos mayores. ¡Extrañas y cuan lejanas, las visiones del pasado!...

Las mujeres de la tribu conservan aún sus características típicas. Sobre todo las más ancianas, conservan los modales y el vestir originarios, con la tradicional vincha, y, en la huana mirada, se les nota algo de orgulloso y despreciativo hacia los blancos, que, en verdad, nos las hizo más interesantes. En nuestro honor, y por orden del cacique, tendieron sobre los bancos, hermosas carpetas polícromas, tejidas por ellas, y en ese originalísimo marco, nos ofrecieron deliciosas manzanas que saboreamos con placer.

El cacique nos condujo luego, a una fuente de agua mineral, descubierta por la madre de él, un día que buscaba plantas medicinales en la montaña para la preparación de remedios infalibles, de los que, según parece, ella sola posee el secreto, y se dice que con el agua fuer-

temente ferruginosa de esa fuente, ¡curaba radicalmente las afecciones pulmonares!...

Curruhuinca, conoce Buenos Aires, y se jacta de ser un excelente vaqueano de la gran capital. Su paseo predilecto era, dice él, tomando por punto de partida el bosque de Palermo y cruzando por los suburbios, para terminar en la antigua quema de basuras, en los corrales, hoy destruidos. El recorrido lo hacía, naturalmente, ida y vuelta, a pie, soñando sin duda con las inmensidades arrebatadas en la lejana patria por una civilización, ¡que, sin embargo, soporta y admite!...

Algunas tradicionales costumbres, perduran a pesar de todo, entre esas buenas gentes; por ejemplo: se alimentan casi exclusivamente de carne de yegua; y dos veces al año, realizan con la mayor pompa, la gran fiesta del "Cuillatum", que es la fiesta de la sidra o "Chicha", donde cada cual, engalanado como antaño con las clásicas plumas, ruega a un dios y a una santa virgen, muy probablemente de modales muy "Mapuche", de acordarles una buena cosecha de manzanas, porque es de notar que la manzana es lo principal para ellos, ya que la sidra o "chicha" es su principal industria. También piden al Todopoderoso, la restitución de las tierras robadas por los cristianos. ¡Qué contraste extraño entre esa civilización abigarrada y esa escuela perfecta, y, esa biblia explicada por un cacique Mapuche!

En San Martín de los Andes, punto terminal de nuestro viaje, hemos hallado a más de la hospitalidad de un hotel bastante confortable, el recibimiento más cordial, tanto por parte de las autoridades, como de los particulares, quienes durante toda nuestra permanencia, no omitieron esfuerzos para agasajarnos, y merced a tantas amabilidades, pudimos hacer excursiones diariamente con toda comodidad, por esas admirables montañas, donde el panorama sobre los volcanes Lanin y Chapeico y sobre el lago Lacar, es realmente de una incomparable belleza.

Hemos franqueado a caballo, desde la vega de Maipú a los llanos de Trompúl, y desde la vega de Lolog al lago del mismo nombre, completamente arrebatados, por el fébrico aspecto de aquellas extrañas montañas, que a la puesta del sol, se transforman en encantados palacios, que se creerían habitados por fantásticos monstruos, como acechando y listos para arrojarse desde sus escondrijos...

Es el caso de preguntarse: ¿por qué San Martín de los Andes parece ser una ciudad relegada entre las sin importancia? Diríase que es una población inconcluida, truncado su desarrollo por quien sabe qué acontecimiento inexplicable... En el año 1898 contaba con un campamento militar importante, que fué suprimido en 1907... Sin embargo, allí cerca, a 3 o 4 kilómetros de Huahum, del otro lado del lago Lacar, hállase la frontera chilena, cuya vigilancia parecería imponerse; allí existen incalculables riquezas forestales, muy dignas de ser preservadas. ¡Ni siquiera posee una capi-

lla, por exigua que sea, dónde reunirse los fe-
ligreses de la ciudad y alrededores? Una sus-
cripción, permanece abierta y ya produjo va-
rios millares de pesos, pero... el terreno mu-
nicipal prometido hasta la fecha no ha sido
entregado, y al fin y a la postre, se desani-
man así las mejores buenas voluntades.

Sin embargo, San Martín de los Andes, es
por su sola situación, y su topografía, un cen-
tro de población de prometedor porvenir. El
día en que surcarán la región ramales ferro-
viarios, conectándola con Bahía Blanca, Nahuel
Huapí y San Antonio, por el Atlántico, y has-
ta el Pacífico por Valdivia, hallando de esta
suerte una salida para sus productos agric-
olas y ganaderos, y sus enormes tesoros for-
restales, cuya mayor parte, se halla actualmen-

te en manos de chilenos y alemanes; esq día
veremos esos pasos mejor preservados, lo cual
será en provecho de la defensa nacional, y el
turismo tendrá allí la importancia merecida,
porque durante las temporadas de invierno, for-
maránse estaciones de sport, a estilo de las que
existen en Saint Moritz y en otros puntos de
Suiza. Así podrá el viajero, bajo un aspecto
completamente nuevo, en un paisaje no menos
encantador, admirar las maravillas de una de
las grandiosas regiones del mundo: la de los
lagos Andinos, de la cual pueden a muy justo
título estar orgullosos, los argentinos.

Andrea M. de Saint.

Buenos Aires, Agosto de 1922.

LA VIALIDAD EN AVELLANEDA

MENSAJE DEL INTENDENTE MUNICIPAL

El Intendente Municipal de Avellaneda, señor
Nicanor Salas Chaves, acaba de dirigir un ex-
tenso mensaje al Concejo Deliberante, solici-
tando la sanción de una ordenanza general de
pavimentos, de la cual extractamos las partes
esenciales de sus fundamentos, que revelan el
pensamiento del funcionario aludido, en lo que
respecta al problema de la vialidad.

Una de las cuestiones que ocupa un lugar se-
ñalado entre las principales que se deben con-
siderar en el presente período administrativo,
es el problema de la vialidad.

Reviste esta cuestión aspectos tan claros pa-
ra el progreso público que parecía innecesario
destacar consideraciones de la labor que este
Departamento se propone desarrollar en tal
sentido; reclama puntualizar juicios y referen-
cias dirigidos a demostrar la importancia que
tiene el problema que planteo y como el D. E.
entiende, se debe solucionar.

Avellaneda, a pesar de ser una gran ciudad,
no ha alcanzado el mismo grado de progreso
entre otras cosas, en lo que respecta a la via-
lidad, — la estadística nos permite resistir vic-
toriosamente todas las comparaciones. — Debe-
mos sentirnos satisfechos de dirigir los desti-
nos de este emporio y mostrarnos, por la consa-
gración de nuestro esfuerzo, dignos de la con-
fianza que nos ha dispensado el pueblo, ungién-
donos sus mandatarios.

Pueblos así, tan preparados para triunfar en
el campo dignificador del trabajo, requieren au-
toridades que armonicen con esas tendencias e
interpreten fielmente sus aspiraciones; y den-
tro de éstas, el D. E. establece, con la seguridad
que emana de una convicción profundamente
arraigada, que ningún asunto, hoy por hoy, pue-
de superar al de vialidad, que con las obras de
salubridad y los desagües constituyen el A. B. C.
para hacer de Avellaneda la gran urbe que
todos aspiramos.

El problema de la vialidad que, con el aus-
picio de V. H. se propone abordar este Depar-

tamento, considera que se ha de resolver me-
diante las obras de afirmado, en forma cómoda
para el contribuyente, al punto que, para los
modestos propietarios, el desembolso no gravi-
taria en manera apreciable sobre su economía,
ni menos constituiría una preocupación.

Fuerza es decir que la paralización adminis-
trativa de dos años acá, es innegable en lo que
toca a abordar problemas que directamente in-
teresan al vecindario. No ha marchado la fun-
ción pública, durante un lapso de tiempo, en
línea paralela con la actividad privada y de
ahí que la Comuna se encuentre rezagada en el
cumplimiento de sus deberes por lo que se ha-
ce necesario resarcirse del tiempo perdido em-
pleando la mayor actividad y el espíritu más
tesonero para lograrlo.

Se necesita ligar todos los cuarteles del Par-
tido entre sí, prolongar los caminos existentes,
vincular los barrios, construir circuitos, asfal-
tando el pavimento que más convenga al tráfico
y al interés general y dentro de estos concep-
tos, emprender la obra, resueltamente, en la
medida de una gran amplitud, en cuya forma
interpretaremos exactamente el anhelo público.
El propietario más pobre de un solar de cual-
quier villa lejana, ama el progreso y como tal lo
aspira. Sabe que, por regla general, es un tanto
difícil obtenerlo, y ante el temor del mon-
to vacila primero, para desechar después su de-
seo. Pero si a ese propietario se le prueba que,
redunda en su propio beneficio disponer de
pavimento y acera frente a su propiedad, pu-
diéndolos pagar holgadamente a pesar de lo
reducido de sus recursos, sin duda alguna so-
licitará la obra con verdadero entusiasmo y la
recibirá luego con los brazos abiertos.

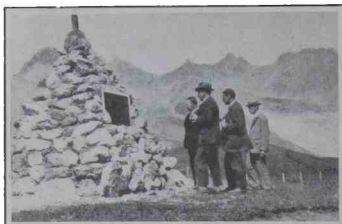
La iniciativa del D. E. tiende a ese fin. Por
su proyecto puede afirmar que no habrá un so-
lo propietario que no acepte agradecido las
obras de pavimentación por el significado pro-
gresista que tiene.

Seis días en automóvil a través de los Alpes franceses

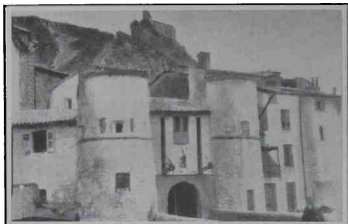
UNA NUEVA REGION PARA LOS TURISTAS

La vista en perspectiva aquí reproducida, demuestra las varias etapas que componen la gira de seis días, organizada por M. Margot de la

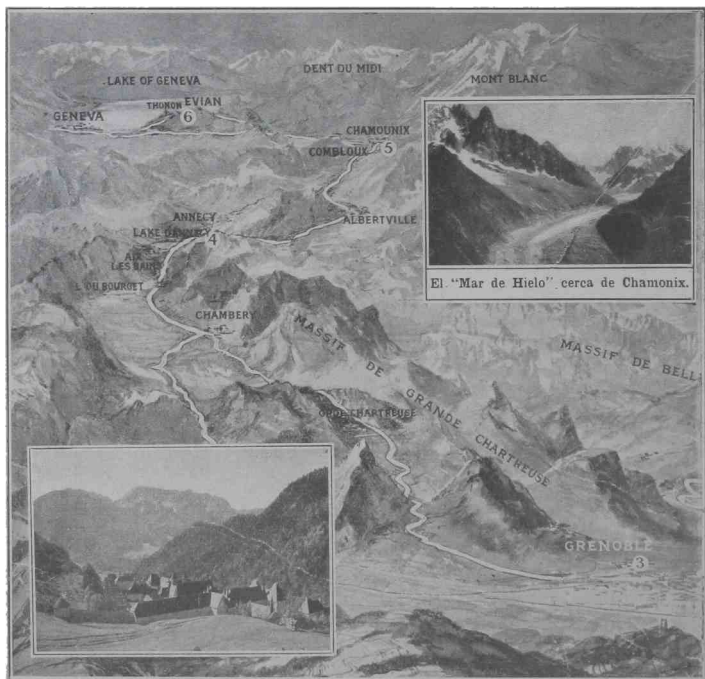
P. L. M. (París-Lyon-Mediterráneo), esforzándose en demostrar a un pequeño núcleo de visitantes distinguidos, las maravillas que encie



El monumento del capitán Scott en la Garganta de Lautaret. — La placa conmemorativa que adorna el monumento, fué donada por el Club francés alpinista, para marcar el sitio donde el capitán Scott puso a prueba sus trineos, antes de emprender su última expedición Antártica



Las fortalezas de Entrevaux, accesibles por medio de un puente levadizo. — Esta pequeña ciudad tiene fortalezas que datan del siglo XVII. Es accesible por medio de un puente levadizo. Detrás se levanta la Ciudadela, situada en lo alto de una roca, a un nivel de 2.665 pies.



El convento evacuado de los monjes de la Gran Cartuja.

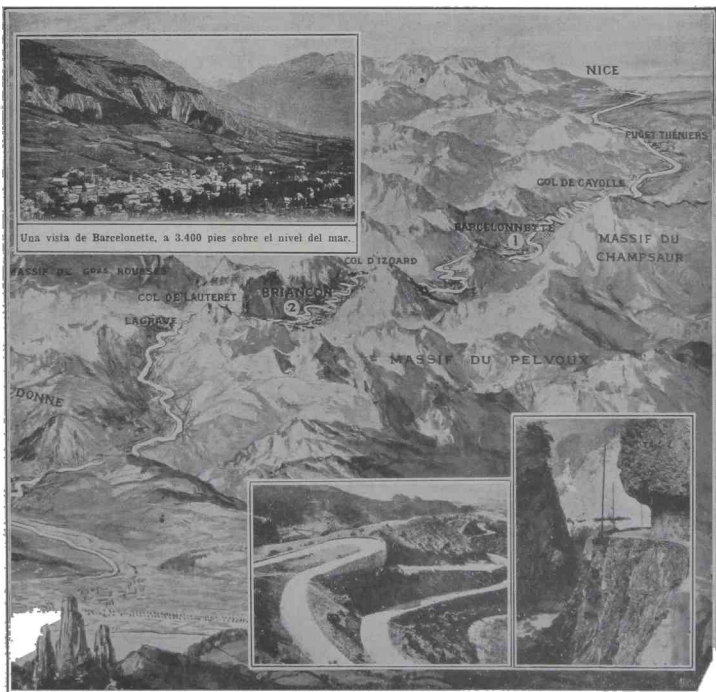
rra una gira en automóvil a través de los Alpes franceses. "La route des Alpes", nombre que ya le ha sido designado, empieza en Niza: los visitantes la recorren en lujosos autos, atravesando villorrios románticos, tal como Entrevaux, resguardado por su encantador y antiguo

punte levadizo, y por la fortaleza en ruinas sobre la alta roca que conduce a Barcelonette. En el segundo día, los caminos atraviesan por Chateau Queyras, situado en la cima de un picacho rocoso, fortificado años atrás por Vauban, por su gran valor militar, sobre la gar-



Túnel sobre la Garganta de Vars, a mitad de camino entre la Garganta D'Izoard y Barcelonette. A lo largo de los pasos altos montañosos, son frecuentes los túneles atravesando las rocas, para recorrer el camino más fácilmente sin la larga vuelta que exigiera el flanquear la montaña

Coches en el punto más elevado del camino. — La garganta de Vars. — Este paso se encuentra a casi 7.000 pies sobre el nivel del mar. En este punto existe un impresionante ventisquero, que suele recorrer, sin embargo, uno que otro arriesgado turista



Una vista de Barcelonette, a 3.400 pies sobre el nivel del mar.

Las vueltas que da el camino partiendo de la Garganta de Vars. — El camino cortado en la roca

ganta de Vars, el punto más alto, a través del camino a Briançon. Todo a lo largo de este camino montañoso, como lo demuestra el diagrama, el paso es extremadamente inclinado, dando éste vueltas dobles y triples al efectuarse los descensos y ascensos, ofreciendo las montañas un panorama exquisito, y nunca visto, a la vez. La tercera etapa de la gira empieza en Briançon, con sus calles estrechas y profundas, y su muralla triple, hasta Grenoble, la antigua capital del Delfín, y ciudad universita-

ria, que es actualmente famosa por su cemento, y sus guantes.

El recorrido del cuarto día, incluye una visita al monasterio abandonado de la Gran Cartuja, de donde fueron expulsados los monjes, por orden del gobierno francés en el año 1903. Finalmente, el 5.º y 6.º día, los excursionistas siguieron hasta Chamounix, y luego hasta Erian.

En este punto, se produjo el desbande de los turistas, por vía férrea, hasta París. Las cifras indicadas en el diagrama demuestran la terminación de la gira diaria.

Vías en cemento armado para vehículos a motor

por el ingeniero Otto Gottschalk

El desarrollo abrumador de la fabricación de vehículos a motor — tanto de pasajeros como de cargas—, su importancia siempre creciente para la Economía Nacional en todos los países, impone el empleo de todos los medios disponibles para la mejora de los caminos.

Para poder apreciar las posibilidades en el empleo del automóvil es interesantísimo mirar al país clásico del automovilismo, los Estados Unidos de Norte América. Allá se expendían en el año 1921 no menos que 8.404.000 licencias para automóviles y 1.346.000 para camiones, es decir, una patente de vehículos a motor por cada 10 habitantes. Sin embargo, la producción de automóviles está en aumento aún.

Según es natural, la red de caminos en los Estados Unidos tiene que desarrollarse en forma correspondiente. Allá la financiación y la construcción de los caminos es una de las tareas primordiales de la administración, sean municipales, departamentales, provinciales o nacionales; así encontramos allá, además de redes extensas en las varias comunas, caminos nacionales sólidos, de extensiones enormes, tales como "Lincoln Highway" de Nueva York a San Francisco, the "Jefferson Highway" de Nueva Orleans a Winnipeg y el "Dixie Highway", de Chicago a Jacksonville.

Entre nosotros, en la República Argentina, la red de caminos apropiados para tráfico a motor está todavía en sus principios. Sin embargo, indudablemente, la construcción de caminos recibió un impulso valiosísimo por el primer Congreso de Vialidad que acaba de tener lugar en Buenos Aires y que, con justicia, mereció el apoyo y el aplauso de todo el país.

Mientras que en el Congreso mencionado se ha preparado definitivamente el esqueleto necesario de las medidas fundamentales legislativas y financieras, no por esto deja de ser de importancia primordial considerar ya los detalles técnicos de la manera más apropiada de ejecutar los caminos. Es que los métodos y las experiencias de otros países no se pueden aplicar en esta República sino en distritos hartamente reducidos, debido a la falta de arena y piedra en los territorios más importantes para la economía nacional,

Las clases de tierra que más se prestan a la agricultura son las que más fácilmente se deterioran bajo la influencia del agua y la acción mecánica del tráfico; así es que los caminos campestres necesitan un mantenimiento permanente y costoso y se vuelven intrasitables por gran parte del año. Si bien en tierra arcillosa se forma una capa dura a poca profundidad bajo de la superficie, muchas veces, a no más que 40 centímetros, la capa blanda superior ya es suficiente para obstruir todo movimiento, tanto por la resistencia mecánica directa como por su adherencia a las ruedas que hasta puede destruir los cojinetes.

Los materiales para la macadamización y para el adoquinado pueden, generalmente, obtenerse comparativamente baratos; sin embargo, debido a las largas distancias, el flete resulta sumamente oneroso aún a tarifas reducidas de los ferrocarriles. Además, en largos trechos resulta muy difícil el desagüe apropiado. Otro gran inconveniente proviene del desarrollo excepcional de polvo en muchas partes de la campaña argentina, cubriendo la superficie de las calles con una capa de tierra que en tiempos de lluvia resulta bastante molesto para los motoristas.

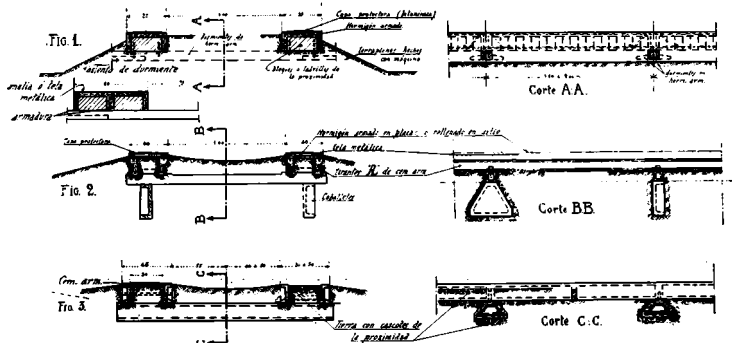
Todos estos inconvenientes, y los estudios que el autor podía hacer en varias oportunidades y bajo condiciones variables, le motivan a llamar la atención sobre las conveniencias que tendrían vías continuas y permanentes construidas a base de principios semejantes a los de los ferrocarriles. Es muy común ya y desde hace mucho tiempo, especialmente en las calles con adoquinado de guijarro, colocar dos fajas de piedras lisas largas que forman vías para las ruedas de las carretas. Estas piedras aisladas se dislocan fácilmente y ni resisten al tráfico moderno, tanto menos cuanto el terreno es poco seguro. A base de experiencia de muchos años en construcciones de cemento armado y en la fabricación de vigas y otros productos del mismo material, creo que el cemento armado es el material indicado para formar fajas continuas resistentes y permanentes a costo justificable para vías de acceso y para tráfico de valor e importancia.

Si queremos emplear en cierta medida los principios válidos para las vías de ferrocarriles conviene antes de todo investigar las cargas que hay que tomar en cuenta. En los ferrocarriles las cargas más pesadas son hoy ca. 54.000 kilogramos por eje cada 1.50 metros (Cooper E 60), o sean cargas concentradas de ruedas de ca. 27 t. Los vagones de ferrocarril, además, presentan una carga de 4.5 toneladas por metro lineal de riel. A estas cargas hay que agregar un porcentaje considerable para choques, especialmente por las partes recíprocantes de las locomotoras. Los caminos, en cambio, habría que calcular para presiones de ruedas de no más de 3.000 kg. Puede decirse que en total las fuerzas que actúan en un camino bien liso no exceden la 1/30 parte de los de las locomotoras más pesadas. Mas tendremos la condición

reforzar la capa superior de hormigón con tela o malla metálica.

Quedan firmemente ligadas las dos vigas por durmientes hechos en taller, de los cuales salen pernos de hierro que entran en las vigas. En la fig. 1 se ha supuesto que se trata de una tierra de cierta resistencia, según lo hay en muchas partes, aun en la lluvia, siempre que no se corte la superficie por las ruedas de vehículos o por las patas de los animales. Terminan los durmientes en placas anchas que aseguran un asentamiento uniforme del conjunto.

Para facilitar el pronto desagüe de la tierra, y para evitar así una blandura excesiva del relleno de tierra, se impondrá generalmente la construcción de un terraplén tal como se hacen a poco costo con las máquinas modernas de nivelación. Según es natural, el terraplén debe



dinámicamente favorable que la masa de las vías en cemento armado será mucho más grande en proporción a las fuerzas que la de los rieles.

Proyectando, pues, vías en cemento armado, hay que tomar en cuenta tal disminución de fuerzas comparada con las vías de ferrocarriles. Podemos aumentar la distancia entre durmientes, cuya función principal es ligar rigidamente las dos fajas de cemento armado, mientras gran parte de las cargas se trasmite al suelo directamente. Para mayor seguridad, sin embargo, se calculan los rieles compuestos como vigas continuas sobre infinidad de tramos, apoyadas en los durmientes, sin tomar en cuenta la contrapresión del suelo sobre el cual se construyen.

En la ejecución práctica de vías en cemento armado se empleará uno de los 3 tipos generales mostrados en las figuras número 1 al número 3.

Según la figura 1, se construye la faja en forma de viga rectangular monolítica de cemento armado, armándola con barras de hierro, según las exigencias estáticas. Para reducir el costo de construcción se sustituye la mayor parte del hormigón solicitado a tracción por ladrillos o bloques fabricados cerca del camino. Conviene

permitir una desviación frecuente de los vehículos, para facilitar el paso de vehículos de velocidades y hasta de direcciones diferentes. Según indicado en la figura número 1, se puede conseguir cualquier ancho deseable a costo reducido.

En las vías de cemento armado, según la figura 2, se ha eliminado casi por completo el relleno del hormigón en el sitio mismo. Cada vía consiste de dos tirantes de cemento armado tipo "Alma Llana", que se colocan firmemente sobre durmientes, rellenándose luego bien con tierra el espacio entre tirantes. La capa superior puede consistir de placas hechas en taller o bien se rellena con hormigón encima del relleno bien apisonado de tierra, después de colocar la tela metálica atándola bien a los tirantes por medio de alambres salientes a la cara superior de los tirantes.

Los durmientes de la figura número 2 descansan, a su vez, sobre caballetes de hormigón armado, donde es posible alcanzar por su medio una capa dura y constante en terreno arcilloso. Variándose la posición de los caballetes en el suelo, oponen resistencia contra fuerzas laterales en cualquier dirección.

Todas las juntas se ligan por medio de agujeros y pernos, llenando los primeros con

cemento líquido. Igual como en la figura 1, se puede colocar una capa protectora que puede ser granítica o bituminosa u otra de fácil mantenimiento.

En construcciones según figura número 3 se suprime por completo la capa superior de hormigón. Allá se componen las vías de dos tirantes hechos en taller de resistencia vertical y lateral, ligados sobre sí a corta distancia con travesaños de cemento armado hechos en taller o rellenos en la construcción.

El espacio entre cada par de tirantes se rellena con tierra apropiada, acabándose con una capa protectora, según indicado en la vía izquierda de la figura 3 con una capa de piedra o de cascotes de fabricación local, que de tiempo en tiempo se renueva.

Según se ve fácilmente, puede mantenerse así una buena superficie con poco material; a medida que se reemplaza nuevo material por arriba, el material gastado penetra por abajo en el relleno de tierra, haciendo una base firme y porosa; con una lechada con Portland se puede aumentar mucho la resistencia del relleno.

En este tipo de construcción el cemento armado sirve para el esqueleto únicamente.

Los durmientes, según mostrados en la figura número 3, se hacen en taller huecos con el

propósito de presentar una superficie máxima de apoyo con un gasto mínimo de material y con un peso reducido. Igual como en las figuras números 1 y 2 se ligan con estos durmientes rigidamente los tirantes del esqueleto. Según es natural, cada tipo de durmiente y de apoyo sirve en combinación con cualquiera de los tipos de vía.

Todas las tres formas permiten construir vías con superficie ideales para vehículos a motor a precios razonables; queda a la experiencia práctica en cada territorio encontrar las mejores o las economías que sea posible efectuar. También quedará a la experiencia práctica decidir el alcance de este sistema de vías.

Hay en esta República establecimientos industriales rurales de primer orden que se ven imposibilitados a mantener su tráfico con las estaciones de ferrocarriles u otros puntos de importancia por muchos días del año; hay mansiones señoriales prácticamente inaccesibles durante los días de lluvia y después; hay, en fin, muchos otros casos, donde la utilidad de una vía, según se han propuesto en este artículo, superará en mucho su costo, además de servir de base para la promulgación y el abaratamiento de vías perfectas en hormigón armado en gran escala.

Los consorcios camineros de Entre Ríos

El problema del camino es y será por muchos años aún, en nuestro país, un problema sin solución práctica y económica. Es para mí cuestión de población. Cuando los habitantes del país presenten una densidad comparable con la de las naciones que poseen buenos caminos, entonces tendremos nosotros también hermosas vías pavimentadas, cuya construcción y conservación será posible por permitirlo los recursos.

Si hoy, merced a un esfuerzo financiero extraordinario, se pavimentaran solamente las principales carreteras argentinas, no bastarían las rentas públicas para solventar los gastos de mantenimiento, o éstos serían de tal monto que no guardarían la proporción debida, de acuerdo con los principios económicos que rigen el empleo de esas rentas.

Conforme en la familia (embrión de la nacionalidad) la renta debe distribuirse proporcionalmente entre el alquiler, comida, vestidos, etcétera, así en las naciones, también ella debe emplearse en ciertas proporciones en la educación popular, la justicia, la defensa nacional, la vialidad, etc.

La desproporción existente entre la población argentina, el monto de la producción y lo inmenso del territorio, hace que en este asunto, como en muchos otros de la vida colectiva, seamos una excepción, y lo que es normal en otros países sea anormal en el nuestro. Es por eso que debemos meditar mucho antes de presentar soluciones que lo fueron para otras regiones en nada parecidas a la nuestra.

Estamos, pues, en la situación de valernos de medios propios, compatibles con los recursos naturales, financieros y de población, tratando de aproximarnos con su utilización al ideal de la buena vialidad.

Es así, basados en estas convicciones, cómo nacieron los "consorcios camineros de Entre Ríos", el 14 de Agosto de 1920, hace dos años apenas.

Los "consorcios camineros" realizan, además, el ideal democrático de asociar al pueblo y al gobierno en la solución de los problemas más urgentes que lo afligen. La palabra "consorcio" significa asociación para beneficio mutuo o para complementar el individuo social, que aislado nada puede. Los consorcios unen por el interés común al gobierno y a los vecinos, en pequeños núcleos dispersos por todos los ámbitos de la provincia.

Su historia, como todas las de las obras de trascendencia en la vida colectiva, es sencilla.

Un día, un núcleo de vecinos progresistas de la Colonia Vázquez (departamento de Colón), resolvió componer por sus propias manos el camino principal que la cruzaba. Esta vía, así como todas las de la provincia, en razón de la topografía característica de la Mesopotamia argentina, llena de ondulaciones, sólo tenía algunos "matos pasos" en los bajos y hondonadas.

Armados de herramientas de mano, palas de buey, arados, rodillos y carros, todos los pobladores de la colonia, viejos y jóvenes, en amable conjunto, bajo las caricias de un sol radiante

te, dieron comienzo a la obra de interés común, con el entusiasmo propio del ser consciente que se da perfecta cuenta de la utilidad de la tarea emprendida.

A mediodía se había hecho justamente la mitad del trabajo, y a la sombra de los sauces que bordean el camino, el tradicional "cordero al asador" aplacaba el hambre de los laboriosos colonos que rociaron su almuerzo con vinos de la tierra, obtenidos de sus propias vides.

Fué así que al caer el sol de ese hermoso y memorable día los pobladores de la colonia habían reparado su "camino real" sin más gasto, en moneda, que el valor de su almuerzo.

La obra realizada, si lo hubiera sido por la administración provincial, hubiera importado más de cinco mil pesos.

Nació, así el primer "consorcio caminero" de Entre Ríos, pues alentados por la utilidad de la labor terminada, resolvieron sus autores conservarla, asociándose para ello, sobre sólidas bases, con el apoyo financiero del gobierno.

El 14 de Agosto de 1920 el Poder Ejecutivo dictó un decreto oficializando esos "consorcios" y estableciendo la reglamentación a que deben sujetarse, para obtener la ayuda fiscal. Esta reglamentación dispone, en síntesis, lo siguiente:

"La duración de la sociedad es indefinida y subsiste mientras cuente con diez socios. Es agente natural del gobierno en las cuestiones relacionadas con la vialidad local. Sus recursos se componen de los fondos, que suscriban mensualmente o anualmente sus socios, a los que se añade una cuota igual al monto total recaudado, que concede el Poder Ejecutivo cada vez que se hace esa recaudación; además de los materiales de ambos orígenes que se pueden conseguir y la mano de obra de los vecinos menos pudientes que contribuyen con su trabajo personal por no serles posible otra contribución. Agréguese a esto la prestación de carros, animales, implementos, etc.

"Anualmente el "consorcio" proyecta las obras a realizar, las que son examinadas y planeadas por el departamento de Obras Públicas. El manejo de los fondos se refleja en el balance anual que es aprobado por la contaduría general de la provincia.

"En casos excepcionales pueden cobrar peaje para sostener obras costosas, que de otro modo sería imposible mantener, en zonas donde el egoísmo de los más las deja libradas a las escasas fuerzas de los menos.

"Una comisión directiva compuesta de seis personas rige los destinos del "consorcio" y constituye el medio de contacto con los poderes públicos.

"Cada socio está encargado de vigilar y conservar el camino delante de su propiedad, y es así cómo corre presuroso a clavar una tabla en la alcantarilla, cuando ella ha sido destruida por el uso, evitando su destrucción total o los

accidentes tan comunes en el campo, en esta clase de obras. La duración de un tubo de madera conservado así es ilimitada".

Cuando son obras pagadas las que se realizan, en cada socio hay un inspector, que vigila a los jornaleros para que no roben los jornales. Y cuando algún carrero con carga excesiva se atasca, es el vecino quien acude a ayudarlo o a exigirle que arregle los desperfectos hechos en el camino para salir de la atascadura, y así, el pueblo colabora, sin esfuerzo, en el mantenimiento de la vialidad, magno problema que afecta y afectará por siglos aún nuestra economía rural.

Son ya cerca de veinte los "consorcios" establecidos en los catorce departamentos de la provincia, y hubieran sido muchos más si las circunstancias adversas al buen éxito de la cosecha no hubiera malogrado el esfuerzo de nuestros labriegos. Las perspectivas del corriente año hacen augurar el surgimiento de muchos otros que están latentes en el ánimo de los buenos colonos y solo esperan un "buen año" para poder contribuir con fondos a la obra común.

Los requisitos exigidos por el decreto, para la fundación de los "consorcios", se reducen a la presentación de un acta de constitución legalizada por el juez de paz del lugar, la lista de socios, el plan de trabajos y un talón de depósito en un Banco que acredite la suma recaudada. Inmediatamente el Poder Ejecutivo concede la personería jurídica, y el "consorcio" se halla en condiciones de funcionar. No puede ser más sencillo, pues, actuándose todo en papel simple.

El Segundo Congreso Argentino de la Cooperación celebrado en Paraná el año próximo pasado, al conceder un voto de aplauso al gobierno de Entre Ríos por esta feliz concepción, llamaba la atención de los poderes públicos nacionales y provinciales para que, imitando a esta provincia, se entregara en manos del pueblo y en la misma forma, la conservación de los caminos rurales y, sobre todo, el manejo de los fondos de la ley Mitre, que asegura el acceso a las estaciones ferroviarias.

Los ferrocarriles que, como algunos del país, han comenzado ya a organizar comisiones camineras encargadas de la conservación de los caminos de acceso, debieran fomentar estos "consorcios", recabando de los gobiernos la legislación necesaria que facilite su organización y les dé personería.

Las municipalidades de campaña debieran seguir el ejemplo, y de todo este conjunto de voluntades y esfuerzos colectivos surgirá en un futuro próximo la única forma práctica y económica de realizar la vialidad rural hasta tanto el aforismo de Alberdi, "Gobernar es poblar", sea una realidad en la República.

Conrado Martín Uzal.

El camino carretero a San Rafael

IMPRESIONES DE UN DELEGADO VIAJERO

En números anteriores hemos tenido oportunidad de referirnos a la activa labor desarrollada por el delegado viajero del Touring Club Argentino, señor Lorenzo Capra, quien ya se encuentra en esta capital, de regreso de sus largas excursiones por Mendoza. Como complemento de tales noticias, transcribimos a continuación un interesante artículo publicado por "Los Andes", de Mendoza. Asimismo, ofrecemos a nuestros lectores algunas fotografías obtenidas por el señor Capra.

Dice el suelto de referencia:

"De regreso de una gira en automóvil a San Rafael, realizada por el delegado del "Touring Club Argentino", señor Lorenzo Capra, éste nos ha manifestado su desagradable impresión sobre el pésimo estado en que se encuentra el camino carretero que une a Mendoza con el importante departamento del Sud, lo que, al decir del señor Capra, constituye un signo evidente de despreocupación administrativa, en grave perjuicio de los intereses generales de aquella importante zona.

que efectúa, viéndose obligado el viajero a realizar rodeos de diez y doce kilómetros de distancia para llegar de un punto a otro, cuando por una vía directa podría salvarse el trayecto, a lo sumo, con un kilómetro.

Opina el delegado del "Touring Club Argentino", que el arreglo del camino a San Rafael exigiría del gobierno de la Provincia un gasto exiguo en comparación de los cuantiosos beneficios que reportaría. Partiendo de Mendoza, se recorre camino en buen estado por espacio de seis horas, lo que prueba, al decir de nuestro informante, que la distancia a recorrer en malas condiciones, es la menor del trayecto; sólo que, siendo éste tan malo, el retraso que se opera en el tiempo por la infinidad de dificultades que se ofrecen, supera con mucho a lo que se consigue adelantar en las primeras horas de recorrido.

Terminó el señor Capra diciendo que es verdaderamente una lástima que el gobierno no preste ningún interés a la necesidad de construir un camino carretero entre esta capital y San Rafael, favoreciendo con ello, la rica y extensa zona de cultivo que atravesaría, dando



Un pasaje difícil

El recorrido de Mendoza a San Rafael, que podría hacerse fácilmente en seis o siete horas de automóvil, si se contara con un buen camino, exige, en las condiciones que ahora se encuentra, un término no menor de quince horas. Esta enorme diferencia de tiempo la impone el deplorable estado del camino, por la abundancia de médanos y las circunvalaciones

vía e impulso a lo que ahora no es más que una riqueza muerta. Dijo, también, que en su informe a la institución que representa, pondría de su parte cuanto le fuera posible a fin de que ésta mediase ante el gobierno de Mendoza para que la construcción de la referida obra fuera un hecho en el término de tiempo más breve posible."

LAS COMUNICACIONES EN EL LITORAL

Las poblaciones del litoral han reclamado con insistencia reveladora de la apremiante necesidad de remediar situaciones irregulares, la realización de mejoras en los puertos del Río Paraná, los cuales, como es sabido, adolecen de deficiencias inadmisibles. Sin embargo, poco o nada se ha hecho en favor de los pobladores de las extensas costas de la importante arteria fluvial y, es así, que la mayor parte de los pueblos ribereños no ofrecen al viajero las comodidades más elementales?

A este respecto, podríamos mencionar las impresiones recogidas por uno de nuestros colaboradores en un reciente viaje que ha efectuado hasta Posadas. En sus apuntes de viaje señala con detenimiento muchas de las deficiencias que ha observado, tales como las relacionadas con los muelles destruidos, el estado deplorable de los embarcaderos, la pobreza del elemento flotante utilizado para los obligatorios trasbordos en algunas localidades como Empedrado, etc., etc.

Si a todos estos factores, que contribuyen a convertir en una odisea una excursión por el litoral en compañía de mujeres y niños, se añade la forma arbitraria con que desempeñan su

cometido muchos capitanes de los buques que efectúan los servicios del Paraná, ya se puede deducir la justicia de las frecuentes reclamaciones que nos llegan. No hace mucho tiempo un consocio expresaba su extrañeza porque en un viaje a Corrientes, en un puerto intermedio, el vapor se detuvo como a cuatrocientos metros de la costa y una familia compuesta por mujeres ancianas y algunos niños debió trasbordar poco después de medianoche a un pequeño bote, al cual la fuerte correntada arrastró un buen trecho, causando la consiguiente alarma de muchos viajeros.

Cosas como ésta acontecen a diario. Baste decir, para finalizar, que se ha dado el caso de que los buques salgan de los puertos antes de horario, dejando a los pasajeros, en Bella Vista, por ejemplo, que no dispone de servicios ferroviarios, a la espera de un nuevo vapor.

La cuestión de los servicios por el Río Paraná, es, como decimos, de mucha importancia y debe ser encarada en sus dos aspectos: Eliminación de deficiencias en las construcciones de los puertos y un mejor desempeño de las autoridades de los buques.

Los problemas fundamentales del camino

SEGUNDO GRUPO: PROBLEMAS FINANCIEROS

IV — FUENTES DE RECURSOS

La discusión de este tema en el congreso de vialidad, quizá por la precipitación con que ha debido ser tratado, ha terminado con la aprobación de un plan de recursos en que no se contempla la exacta finalidad que una ley nacional de caminos tiene asignada dentro del cuerpo de leyes que rigen nuestro sistema económico-administrativo.

Intentaremos aquí retrotraer la cuestión a su verdadero terreno y al efecto empezaremos por plantear con precisión y claridad el objetivo que se persigue en este capítulo del proyecto de ley.

La financiación de una obra pública consiste en crear recursos para su construcción y mantenimiento y hacerlos gravitar, mediata o inmediatamente, sobre las entidades económicas que la benefician. El "impuesto especial" que se crea para ese efecto debe incidir en forma clara y equitativa sobre quien recibe de la obra un beneficio material, tangible, susceptible de ser valorado en cifras. Nuestras obras sanitarias costeadas con el impuesto de cloacas y aguas corrientes nos presentan un caso típico de una financiación basada en el "impuesto especial" exclusivamente.

Cuando se trata de obras que, aparte del beneficio material que reportan a este primer grupo de entidades económicas, lo reportan también, indirecto pero evidente, al resto de la po-

blación, entonces el Estado contribuye con sumas tomadas de rentas generales. Nuestras obras de irrigación se han financiado con el canon de riego, pero no siendo éste suficiente y en atención a que comportan una utilidad indirecta para todos, desde que contribuyen al progreso general del país, la Nación destina sumas importantes en su presupuesto de gastos para el sostenimiento de la repartición correspondiente. Nuestros ferrocarriles del Estado se han financiado a base de las tarifas de trasportes, pero conceptuándoselos factores de civilización, cultura y progreso con que indirectamente nos beneficiamos todos, la Nación ha tendido líneas de fomento construídas a expensas de rentas generales.

Está fuera de duda que la construcción de caminos, aparte de los beneficios materiales directos que reporta para un cierto número de entidades económicas, los proporciona también indirectos y muy considerables, para el resto de la población. Por lo tanto, de acuerdo con los precedentes legislativos citados, el objetivo que se persigue puede plantearse en los siguientes términos: 1.º Determinar cuáles son las entidades económicas que reciben un beneficio material directo de la construcción de caminos y la naturaleza y monto de los impuestos especiales con que han de ser gravados; 2.º Establecer la suma con que se ha de contribuir para las mismas obras de rentas generales.

La comisión financiera del congreso de vialidad ha elaborado un plan de recursos que no responde exactamente al objetivo que acabamos

de enunciar. Excesivamente frondoso, sea ello dicho sin ánimo de criticar a la comisión, que no dispuso de tiempo material para someter algunas iniciativas a una discusión seria, contiene algunos renglones que en realidad no crean nada. Muy acertadamente dijo el señor Biocca al discutirse el plan que "en el proyecto se contemplan algunos recursos que forman parte de las rentas generales. Lógicamente habrá que buscar una nueva frente impositiva para evitar que se aumente, que se haga más sensible el déficit con que ordinariamente se desenvuelve el presupuesto general de la Nación". Estamos todos de acuerdo en que se debe establecer una contribución fija anual de rentas generales para el fondo de caminos, pero ella debe estar expresada en la ley de caminos en una suma global, una sola vez. Es inadmisibles, pues, que se establezca en el art. 1.º esa contribución en 5 millones y que después en los artículos 3, 6 y 17 se disponga de recursos que hoy están incorporados a las rentas generales sobre las que se viene a incidir así por segunda, tercera y cuarta vez y por sumas variables en cada ejercicio.

Además y por los artículos 4, 14, 15, 16, se crean impuestos especiales que inciden sobre entidades económicas que sólo indirectamente se benefician con la construcción de caminos, lo que no tiene precedente en nuestra legislación de obras públicas, ni justificativo desde el punto de vista de la equidad en que debe inspirarse toda ley impositiva. En efecto, no se ve por qué han de pagar impuesto de caminos los que depositan su dinero a plazo fijo y en caja de ahorros y no lo han de pagar los que lo depositan en cuenta corriente, o lo invierten en cédulas hipotecarias, por ejemplo.

Sentada la necesidad de someter el plan de recursos del congreso de vialidad a esas dos sucesivas reducciones, pasaremos a hacer un detenido estudio de aquellas fuentes impositivas que están dentro de nuestros antecedentes legislativos de la materia y cuya equidad se puede demostrar.

Las entidades económicas que reciben un beneficio material directo de la construcción de caminos son: 1.º el viajero que lo transita; 2.º la mercadería que se transporta por él; 3.º los terrenos adyacentes al camino.

Vamos a estimar en cifras el monto de ese beneficio, entendiéndose que no pretendemos arribar a guarismos muy exactos, pero sí lo suficientemente aproximados para grabar el orden de su magnitud en la mente del lector que quizás no sospecha lo que significa para la República Argentina la construcción de una red completa y racional de caminos.

Byrne (Highway Construction) estima en 0.18 dólar por tonelada-milla el precio de los transportes en los Estados Unidos en caminos de tierra seca y dura, es decir, en un camino de tierra bien construido y conservado y en 0.39 dólar en un camino de tierra desparejo y pantanoso. Estas cifras no las obtiene como resultado de cálculos teóricos, sino de la observa-

ción directa de datos prácticos. La diferencia representa \$ 0.27 de nuestra moneda por tonelada-kilómetro.

En el trabajo presentado a nuestro congreso de vialidad por los ingenieros Pablo Gorostiaga y Francisco Bertozzi se estima en \$ 0.50 por tonelada-kilómetro el costo actual de los transportes en Entre Ríos y calculan que la construcción de caminos produce una disminución de 25 por ciento de ese costo.

En el congreso de vialidad de 1915 de Worcester, Massachussetts, Mr. W. A. Mc Lean, ingeniero de caminos de la provincia de Ontario, estimó para el Canadá en \$ 0.10 o/s. por tonelada-milla la economía que se obtiene en los transportes mediante la construcción de caminos de tierra (\$ 0.13 moneda nacional por tonelada-kilómetro).

En Laboulaye, al Sur de Córdoba hasta 1915 se ha pagado \$ 0.10 por legua y por bolsa de cereal, o sea \$ 0.34 por tonelada-kilómetro. En 1916 se construyó el camino de Providencia a Guardia Vieja y el establecimiento de Santa Cristina pagó entonces \$ 0.28 por bolsa por un recorrido total de 6 1/2 leguas hasta la estación, lo que da \$ 0.13 por tonelada-kilómetro, con una diferencia de \$ 0.21 sobre el precio anterior.

Tomemos la media de todos los valores anotados y admitamos una economía de \$ 0.18 por tonelada-kilómetro.

La distancia de transporte la estima Byrne para Estados Unidos en 12.1 millas término medio. Mc Lean para el Canadá en 5 millas, como mínimo. El ingeniero Cámara (Congreso Nacional de Ingeniería, 1916), en 11.5 kilómetros término medio para la República Argentina. Nuestros propios cálculos y observaciones nos inducen a pensar que es algo mayor. Admitamos 15 kilómetros.

Tenemos así que la utilidad media por cada tonelada de carga es de pesos 2.70. En el año 1920 se han transportado por nuestros ferrocarriles 41.861.402 toneladas de carga de las que el 45 por ciento, aproximadamente, está representado por productos agropecuarios. Agregando maquinarias agrícolas y mercaderías generales no será exagerado admitir que el 60 por ciento de aquella carga ha transitado por los caminos. El beneficio total asciende entonces, en cifras redondas, a 68 millones de pesos.

Veamos ahora la utilidad que al viajero reporta el buen camino. En 1914 (censo nacional) existían en nuestros establecimientos agropecuarios 5.426 automóviles y 246.688 coches. Admitamos para la fecha de hoy 300.000 vehículos de pasajeros. Supongamos que cada uno hace semanalmente un solo viaje de 15 kilómetros, ida y vuelta, y que la diferencia en el costo de transporte, según sea buena o mala la carretera, sea igual a la que corresponde a una tonelada de carga. En esta hipótesis la construcción de la red significa economizar anualmente 42 millones de pesos.

Las cifras que anteceden han de causar sorpresa al lector. Más que sorpresa, asombro. Porque en realidad se resiste uno a creer que nues-

tra economía nacional deje enterrados, anualmente, en los pantanos del camino 110 millones de pesos, mientras todos los gobiernos del país los invierten, para remediar tal estado de cosas, la mezquina suma de 10 millones. Pero el que haya recorrido con alguna frecuencia nuestras regiones agrícolas y ganaderas, el que haya tenido oportunidad de ver grandes motores metidos hasta la chimenea, en los guadales del Sur de Córdoba, abandonados allí por sus dueños; el que haya visto en las cañadas del litoral de Buenos Aires grandes carros volcados, con las ruedas al aire, mientras la carga se trasborda a los otros carros de una gran tropa de veinte unidades que siempre viajan juntas con propósitos de mutuo auxilio porque en cada viaje ocurren tales accidentes; el que haya presenciado en las colonias de Santa Fe la desesperación del chacarero que pierde parte o el total de su cosecha porque lo ha sorprendido la época de las lluvias y no tiene galpones y los caminos no se pueden transitar; el que haya compartido, en una palabra, la vida de azares y penurias que el mal camino depara al habitante de nuestras campañas, ha de tener, sin duda alguna, la convicción íntima de que las cifras anteriores, si son inexactas, lo son por defecto, no por exceso.

Por otra parte, podemos comparar los valores a que arribamos en este estudio con los que se han obtenido en estudios análogos efectuados para otros países. En el congreso de Worcester, en el trabajo que ya hemos citado, Mr. W. A. Mc Lean defiende el plan de caminos de 250 millones de dólares para el Canadá, y demuestra que la construcción de esa red debe producir una economía anual de 50 millones de dólares en los trasportes carreteros del Dominio.

La valorización de los terrenos es más difícil de apreciar en cifras. Es siempre muy considerable. En el "Farmer's Bulletin" del ministerio de Agricultura de Estados Unidos, número 505, se citan casos concretos ocurridos en el Estado de Virginia, en que la construcción de carreteras ha producido la valorización de propiedades en una proporción de 66 y de 50 por ciento. Según el censo de 1914, el valor de todas las tierras dedicadas a instalaciones agropecuarias en la República Argentina, era de 12.222.969.003 pesos moneda nacional. Asignémosle hoy el valor de 15.000 millones y admitiendo que la construcción de una red completa de caminos produzca solamente una valorización de 10 por ciento, tendríamos así un aumento de la riqueza privada de 1.500 millones de pesos moneda nacional.

Quedan ahora netamente definidas las entidades económicas que reciben un beneficio directo del camino, y tenemos también una idea clara de la magnitud y valor de ese beneficio. Veamos los impuestos que puede aplicárseles; pero antes haremos una observación importante: la bondad de un impuesto no debe juzgarse por la concepción teórica que lo inspira, sino por el resultado final en su aplicación prácti-

ca. Tengamos bien presente que regímenes impositivos inspirados en los más elevados principios de ética social, han dado en la práctica resultados opuestos a los que se esperaba de ellos.

El impuesto que desde el punto de vista económico permite realizar la más perfecta equidad para hacer pagar al viajero y a la mercadería el uso de la obra de vialidad en la proporción exacta que corresponde a cada individuo, es el peaje. Su constitucionalidad es discutible y discutida. Pensamos, sin embargo, con un eminente juriscunsulto argentino que hace pocos años presentó un proyecto de caminos sobre la base de un impuesto de peaje, que teóricamente no repugna a la Constitución. Pero en su aplicación práctica el poder público tiene que valerse de medios que parecen inconciliables con los principios de libertad individual. Difícilmente podemos inventar otra manera de cobrar el peaje que imaginando un guardián que en mitad del camino detiene al transeunte y lo coloca ante este dilema: o paga usted el peaje o queda privado de la libertad de transitar por este camino. Y esta privación de la libertad de transitar por ese camino puede convertirse, de hecho, en muchos casos, en pena de confinamiento aplicada con violación de todas las garantías consagradas por nuestras instituciones.

En algunos de los Estados de la Unión ha existido y existe en determinados caminos y puentes el impuesto de peaje; pero desde hace algunos años va desapareciendo, porque se hace contra él una enérgica campaña. En 1915, en Columbia, Pensilvania, en un mitin, un alto funcionario, Mr. Cunningham, los consideraba como un resabio de épocas de oscurantismo "an emblem of the dark ages".

La imposibilidad de aplicar el peaje sin menoscabo de la libertad es lo que ha creado todos los obstáculos con que tropezamos para la financiación de las obras de vialidad. Allí está el nudo gordiano de la cuestión. El origen de todas las dificultades.

Para obviarlas se han ideado los que podríamos llamar impuestos de peaje indirecto y que son: 1.º, patente de rodados, contenido en principio en el artículo 9.º del plan del congreso; 2.º, impuesto a la mercadería en tránsito que constituye la fuente impositiva indicada en el artículo 7.º Uno y otro proporcionan una manera indirecta de hacer pagar al viajero y a la mercadería el uso que hacen del camino.

El repudio del peaje es lo que ha creado también la necesidad de recurrir al gravamen territorial contenido en principio en el artículo 18 del plan, contribución de mejora, "betterment tax", como lo llaman los ingleses, que de otra manera no hubiera entrado a figurar. Prueba de ello es que nunca se ha pensado en aplicarlo a las propiedades que se valorizan enormemente con la construcción de un ferrocarril, por ejemplo.

Los tres impuestos enunciados carecen de equidad, si se considera su incidencia sobre

el individuo, puesto que cada individuo no paga en proporción al uso que hace del camino; pero son justos si se les considera en su incidencia genérica; cada grupo de entidades económicas paga en proporción (más o menos equitativa) al beneficio que recibe del camino. Dentro de la Imperfección de las cosas humanas, en especial cuando de impuestos se trata, es lo mejor que se puede concebir.

Las patentes de rodados constituyen un gravamen universalmente aceptado. En algunos países ha alcanzado extraordinaria importancia. En Estados Unidos, aplicado a 10 millones de vehículos ha producido en un solo año 140 millones de dólares. De su producto se dedica el 95 por ciento a la construcción de caminos. En nuestro país existe en todas las provincias y en todos los municipios, pero por desgracia ha perdido completamente su carácter de impuesto especial para un fin determinado, y en la mayoría de los casos las autoridades municipales los invierten en el sostenimiento de sus gastos administrativos.

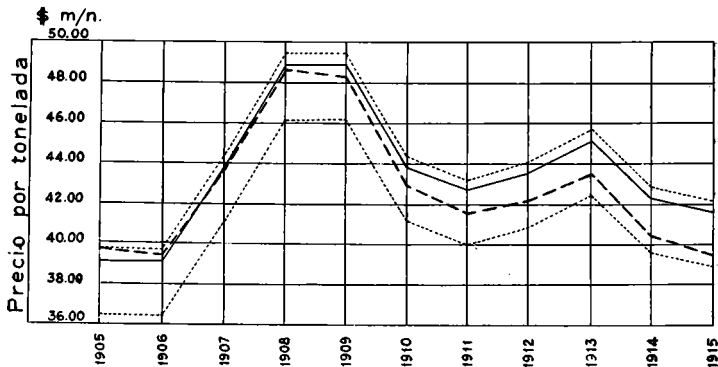
El impuesto territorial también tiene precedentes en todos los países y general aceptación. En Estados Unidos constituye la principal fuente de recursos para la construcción de caminos. Como ejemplo citaremos la ley sancionada en Iowa, en 1919, que autoriza un impuesto general de 2 por mil "ad-valorem", aparte de un adicional de 1 por mil dentro de los municipios y que establece, además, un "special assesment", contribución de mejora, sobre una zona de 3 millas a uno y otro lado de los caminos pavimentados y que se calculará para cubrir el 25 por ciento del costo del pavimento. En Indiana se acaba de sancionar un impuesto de 3 por mil que debe producir 18 millones de dólares para caminos. Entre nosotros las provincias han resistido generalmente este gravamen, no creemos que porque se aduzcan razones legales o de equidad sino simplemente por la presión egoísta de los grandes propietarios. Únicamente la provincia de Buenos Aires tiene desde 1912 un

impuesto territorial de cuatro centavos por hectárea que representa apenas 1/8 por mil y que ha tenido una consecuencia inesperada: ¡la provincia gasta hoy, en caminos, mucho menos que hace diez años!

El impuesto a las mercaderías en tránsito contenido en el artículo séptimo del plan no tiene, creemos, antecedentes en otros países, y por eso le dedicaremos especial atención, a fin de demostrar de una manera evidente el fondo de justicia en que está inspirado. Consiste en "una cuota de cuatro centavos por cada cien kilogramos de carga recibida o despachada en las estaciones de acceso a las vías férreas" e incluye "igual gravamen sobre las mercaderías expedidas por los puertos que no hayan abonado anteriormente este impuesto".

La idea de aplicar este gravamen pertenece al ingeniero Pedro Bazán, director general de puentes y caminos, quien lo incluyó en su proyecto de ley publicado en 1917. En su redacción original, que nos parece preferible a la actual, dice: "... la cuota terminal de 0.50 peso moneda nacional por tonelada de carga recibida o despachada en las estaciones de acceso a las vías férreas".

Vamos a demostrar gráficamente los resultados finales que obtiene un gremio cualquiera, el de productores y comerciantes de maíz, por ejemplo, con la realización de un plan de caminos y aplicación de este impuesto. Imaginemos que este plan se hubiera realizado en el decenio que precedió a la guerra. En el diagrama representamos con una línea delgada continua las oscilaciones que en la realidad tuvo el precio unitario de costo. Como la construcción paulatina de las obras habría ido ejerciendo una influencia parcial en el costo total de producción, también la habría ejercido en el precio, término medio anual, de costo por tonelada. La línea punteada superior representa la influencia del impuesto en el sentido de encarecer el precio de costo, y la inferior la influencia de las obras en el sentido de abaratarlo.



Finalmente, la línea continua gruesa representa el precio resultante (1).

Multiplicando la diferencia de precio de cada año por la producción correspondiente, tenemos que el encarecimiento del costo de producción de las cosechas de 1905-1906 está representado por la cifra de 1.800.000 pesos, y el abaratamiento del costo de las de 1907 a 1914 por 25.500.000 pesos, con un beneficio para el gremio de 23.700.000 pesos por el decenio considerado.

Sin entrar en detalles acerca de la forma de percepción y monto, creemos haber demostrado de manera evidente que del plan aprobado por el congreso de vialidad, las fuentes de recurso, en principio inobjetables, son: 1, patentes de rodados; 2.°, contribución territorial; 3.°, impuesto a las mercaderías en tránsito.

V — MONTO A INVERTIR

Puesto que los gobiernos deberán arbitrar recursos para dotarnos de una red de caminos, cabe preguntar: ¿hasta qué suma están en el deber de invertir en la consecución de este propósito? Planteada así la cuestión, en esos sencillos términos, la respuesta es fácil. Desde que la economía nacional pierde anualmente cien millones de pesos, se justifica que se inviertan mil millones para impedirlo.

Es claro que deberemos tener bien presente que el problema no estará resuelto cuando se hayan arbitrado los fondos, sino cuando se hayan ejecutado las obras y cuando se las haya ejecutado bien, tema este que será objeto de un detenido estudio más adelante; pero desde el punto de vista en que ahora nos colocamos para examinar esta cuestión, y también con objeto de inculcar en la mente del lector la noción de la verdadera magnitud, de la gravedad real del problema a que el país se ve abocado, conviene demostrar, como vamos a demostrarlo aquí, que la cifra de mil millones no sólo se justifica por el monto del beneficio que las obras reportarían a la economía nacional, sino que ella representa también lo que el país realmente necesita.

Hemos efectuado ya un primer cálculo de la extensión de nuestros caminos, determinándolo por su relación con la red ferroviaria, y hemos arribado a la cifra de 433.000 kilómetros. Comprobaremos ahora que esa cifra no es exagerada, sino baja; para ello repetiremos el cálculo, empleando un método diferente.

Comparando la longitud de caminos con el área total, obtenemos para Inglaterra, por ejemplo, 2,57 millas por milla cuadrada; para Francia, 1,75; para Estados Unidos, 0,74; para Nueva Gales del Sur, 0,32, y convirtiendo a medidas métricas este último coeficiente (el más bajo de todos) obtenemos 0,20 que, aplicado a nuestros 2.800.000 kilómetros cuadrados nos da 560.000 kilómetros lineales de caminos.

(1) Los datos para este diagrama y cálculos que de él se deducen, provienen de las publicaciones oficiales del Ministerio de Agricultura. Tomamos como precio de costo el precio del mercado oficial rebajado en un 15 o/o. La demostración seguiría siendo rigurosa aunque esta proporción no correspondiese exactamente a la realidad.

Finalmente, vamos a verificar nuevamente estas cifras, empleando un tercer método de cálculo. Sabido es que en nuestras regiones agrícolas se subdividen las colonias en parcelas de 100 hectáreas, rodeadas por calles en los cuatro costados. Un cuadrado así dispuesto arroja 2 kilómetros de camino por kilómetro cuadrado de superficie. El área total cultivada en la República llega a 25 millones de hectáreas que corresponden, por lo tanto, a 500.000 kilómetros de caminos. Esto para la región agrícola solamente.

Está, pues, fuera de duda que la extensión de la red pasa de medio millón de kilómetros y como lo menos que podemos hacer es construirlos de tierra a \$ 2.000 el kilómetro, es evidente que el plan de mil millones responde a lo que el país necesita realmente.

De un interesante trabajo histórico y estadístico presentado al Congreso de Vialidad por el ingeniero Pedro Bazán, director general de puentes y caminos de la Nación, extraemos los siguientes datos: sumando lo que el gobierno nacional y todos los gobiernos de provincias destinan anualmente para caminos no se llega a la cifra de 8 millones. La longitud total de caminos construidos en el país llega apenas a 16.000 kilómetros y el gran total de todas las inversiones, desde la independencia hasta 1920, alcanza a 112 millones de pesos moneda nacional.

Obtendremos un nuevo e importante elemento de juicio, comparando estas cifras con lo que en otros países se ha invertido y se invierte en caminos.

El Canadá posee una población y una capacidad económico-financiera más o menos igual a la nuestra. Entre las comunas, los condados, las provincias y el gobierno central, invierten en caminos cifras enormemente superiores a las que nosotros invertimos. Nos bastará decir que el Canadá ya en 1915, estaba surcado por 250.000 millos de caminos abovedados lo que equivale a 402.000 kilómetros, es decir, ¡25 veces la longitud de nuestra red! (1).

En Australia, el sólo estado de Nueva Gales del Sur, con 790.000 kilómetros cuadrados y 2.000.000 de habitantes, había invertido en caminos hasta el año 1917, 25.300.000 libras esterlinas, o sea, 290.000.000 de pesos moneda nacional, y poseía una red de 50.000 kilómetros de caminos abovedados, de los cuales 30.000 kilómetros enripiados, "macadanizados", etc. (2). Para colocarnos, respecto de aquel país, en la proporción de las poblaciones respectivas, tendríamos que invertir mil millones de pesos!

La extensión de caminos y las inversiones en los Estados Unidos revisten proporciones fantásticas, con relación a las nuestras: 80 millones en 1904, 142 millones en 1911, 280 millones en 1917, 400 millones en 1919, 700 millones de dólares en 1922 para conservar y aumentar una

(1) Anales del Congreso del Camino. Worcester, Massachusetts, Diciembre de 1915.

(2) Official Yearbook of the Commonwealth of Australia, número 11, 1918.

red que ya cuenta con 2.500.000 millas. Y la desproporción no se justifica por la diferencia de población ni de capacidad económico-financiera; mientras la población está en la proporción 1 a 12, la red ferroviaria 1 a 12, y el capital invertido en ferrocarriles 1 a 14, la extensión de caminos está en la proporción de 1 a 250, y las inversiones del año 1922 en la proporción de 1 a 200.

El diagrama que presentamos al lector contiene una elocuente comparación gráfica. Considerando que los recursos del Estado constituyen un seguro índice de la capacidad económico-financiera de un país, hemos representado los recursos respectivos (3) con dos círculos punteados iguales y los hemos tomado como términos de comparación para la representación de los capitales invertidos en uno y otro país en ferrocarriles y en caminos. Vemos que el desarrollo de los ferrocarriles, aunque deficiente, guarda una admisible proporción mientras el de los caminos presenta una desproporción enorme.

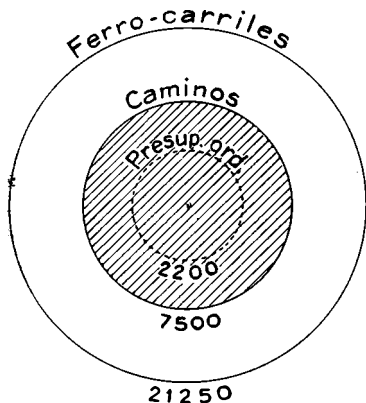
que hasta ahora ha sido atendido, bien o mal, con ocho millones, requiera así, de golpe, mil millones? Se siente la necesidad de una explicación. ¿Cómo se ha podido llegar a semejante estado de cosas?

Mientras en otras ramas de la ingeniería el país ha progresado satisfactoriamente, mientras en obras sanitarias se ha colocado a la par de las naciones más adelantadas del mundo, mientras en ferrocarriles, riego y puertos, resiste más o menos airoosamente la comparación con otros países, en caminos, la República Argentina ha quedado atrasada medio siglo. ¿Por qué?

Hagamos un poco de historia.

Aun en su primitiva virginidad nuestro territorio ha ofrecido siempre relativas facilidades al explorador que ha podido penetrarlo, atravesarlo en todas direcciones; la región llana, hoy la más densamente poblada, parecía estar dotada de caminos construidos por la naturaleza misma, o más bien dicho, era camino toda ella. Región de privilegio, donde el colono, apenas

ESTADOS UNIDOS

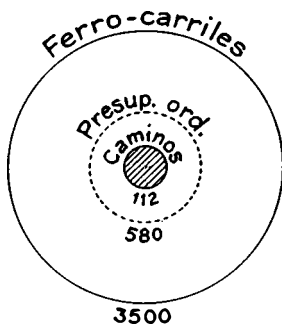


Millones de dolares

El diagrama revela una grave y profunda anomalía en el fenómeno político-económico que estudiamos. ¿Diríase la atrofia, la parálisis de una función pública? ¿Cuánto se necesitaría invertir para que el diagrama revelara un hecho económico normal? ¿Mil trescientos millones de pesos moneda nacional!

Ante estas cifras, ante estos hechos, el lector se sentirá otra vez sorprendido, asombrado, perplejo. ¿Cómo es posible que un servicio público

REPÚBLICA ARGENTINA



Millones de pesos mon. nac.

instalado, hundía en la tierra su arado sin preocuparse de cómo había de trasportar sus productos. La Providencia le brindaba amplio, espacioso camino: la llanura.

Desde la "rastrillada" del indio hasta la "huella" por donde la legendaria carreta, al compás del estridente chirrido de sus ejes de algarrobo, transporta lentamente a través del desierto los productos de nuestras primeras colonias, en todo ese lapso, que abarca casi una centuria, ¿quién pensó nunca en la necesidad de construir caminos? Salvo uno que otro puente, allá donde el instinto perspicaz y certero que el gaucho heredó del indígena falló, por excepción, para encontrar el vado seguro y fácil, en todo el resto del territorio nada hacía

(3) Nos referimos a los recursos ordinarios del gobierno central y de los Estados particulares, todo sumado.

falta. Se cruzaba la pampa como se cruza el mar, determinando la ruta por la orientación.

Pero desde fines del siglo pasado, a medida que la colonización se intensifica, las cosas cambian. Ya no es la carreta que sigue a paso de buey las sinuosidades de la "huella", esquivando a izquierda y derecha los malos pasos, sino el carro que viaja al trote de caballo, en línea recta, la ruta encajonada entre dos alambrados. El terreno flojo que soporta bien el peso del primer carro, opone alguna dificultad a los que siguen y al cabo de poco tiempo se ha convertido en pantano peligroso. Aparece, entonces, la necesidad de construir caminos; pero nadie se encarga de ello.

Las colonias crecen y se desarrollan, la necesidad de caminos es cada vez mayor, las autoridades nacionales algo hacen, pero no es suficiente; las provinciales y comunales no hacen nada. En cuanto al colono, acostumbrado ya a que el camino lo suministre la Providencia, se cruza de brazos y todo lo espera de esa segunda providencia que se llama gobierno.

El capital privado, estimulado por el aliciente de un lucro seguro, construye ferrocarriles y funda colonias; pero el camino que debe ser construido por el poder público no avanza con igual rapidez, y viene a ser así un rezagado del progreso. No hay armonía de conjunto en esta marcha hacia adelante y empieza a sentirse el malestar. Sus primeras manifestaciones se producen en el comienzo del nuevo siglo y surge entonces la ley Mitre. Con esto se creyó salvada la situación.

Pero la ley 5315, no es propiamente una ley de caminos; es una ley de ferrocarriles, que sólo incidentalmente se ocupa de caminos al establecer en su artículo 8.º el destino que ha de darse al producto del impuesto que ella crea. Su sanción no fué precedida de un estudio adecuado que permitiera establecer las necesidades de la vialidad de entonces, sus probables necesidades futuras y la manera de proveer a ellas. Los recursos creados por esa ley resultaron en la realidad insignificantes y el Estado siguió en deuda, en déficit para con los caminos. La colonización avanzó rápidamente; los 5.000.000 de hectáreas cultivadas en 1895 se convirtieron en 25.000.000 en 1915, mientras el fondo de caminos permanece estacionario y el déficit aumenta cada vez más.

Durante veinte años hemos hecho la vida despreocupada del pródigo, que no piensa, que no quiere pensar en hacer números, y al decidirnos hoy a reunir el primer Congreso Nacional de Vialidad para hacer balance general de la situación, las cifras nos revelan, con su fría e implacable elocuencia, la magnitud del desastre.

VI -- EMISION DE TITULOS

La ejecución de obras públicas mediante operaciones de crédito a largo plazo es el medio de que podemos valernos para distribuir la incidencia del impuesto con equidad a través del tiempo; se hace gravitar así una parte del cos-

to de la obra sobre el contribuyente futuro que la beneficiará en proporción igual al contemporáneo. La única limitación surge de la duración calculada de la obra. El plazo de amortización del título no debe excederlo.

Como en nuestro caso se trata de la construcción de obra básica de tierra considerada como de carácter perfectamente permanente, se justificaría la emisión de títulos al más largo plazo posible.

Pero aparte de esta razón de equidad, la emisión de títulos puede, en ciertos casos, representar un beneficio material positivo para la economía nacional, a pesar de que la obra, por este medio, viene a costar al erario mucho más. Emitir títulos de 5 por ciento de interés, 2 por ciento de amortización acumulativa, al tipo de 90 por ciento, por ejemplo, significa pagar por la obra, en definitiva, una y media veces su valor real. Si los títulos son de 6 por ciento de interés, 1 por ciento de amortización acumulativa, tipo de emisión 90 por ciento, se paga por la obra al cabo de 32 años, dos y media veces su valor real. Pero los beneficios que recibe la economía nacional con la construcción inmediata de las obras puede ser mucho mayor, determinando así la conveniencia de la emisión. Consideremos globalmente el plan que venimos estudiando: la cifra de cien millones en que hemos estimado el beneficio que la economía nacional recibiría con la construcción inmediata de las obras, es mucho mayor que la que el erario tendría que destinar al servicio de intereses y amortización de una emisión de mil millones; esto basta para demostrar que al país reportaría positivas ventajas la realización de un plan sobre tales bases.

Es claro que, en la ejecución del plan, deberá considerarse cada caso particular de manera que individualmente satisfaga las condiciones numéricas del plan general. En otros términos: no se deberá construir sino aquellas obras que reporten a la economía nacional un beneficio material susceptible de ser valorado en cifras que justifiquen su construcción, y esto ha de aplicarse no solamente al determinar el camino que se ha de construir, sino también el tipo de obra.

En un trabajo de mérito presentado al Congreso Nacional de Vialidad por los ingenieros Pablo Gorostiaga y Francisco Bertozzi, delegados de Entre Ríos, sientan como principio fundamental "adoptar el tipo de calzada que económicamente responda al tráfico de cargas y pasajeros por el camino." Aconsejan hacer una estimación del tonelaje o intensidad del tráfico y costo actual del transporte por el camino que se estudia, y por comparación con el costo que ese transporte tendría con los diversos tipos de calzada, adoptar aquél que represente una economía suficiente para cubrir la amortización e intereses del capital invertido en la obra, y, además, los gastos de mantenimiento.

Si pudiéramos tener la seguridad de que los mil millones habían de ser aplicados, peso a peso, con tan sano criterio, no habría la menor duda de que esa operación de crédito sería, en-

tre todas las que la República Argentina ha realizado en todo el curso de su existencia, la de más fecundos resultados para su progreso y enriquecimiento.

Los Estados Unidos de Norteamérica, a pesar de haber invertido siempre sumas fabulosas en la construcción de caminos, han sentido necesidad de acrecentar aún más esas construcciones mediante la emisión de bonos.

El Estado de Nueva York autorizó en 1912 la emisión de 100.000.000 de dólares en bonos. El de California en 1910, 18.000.000, y en 1916, 15.000.000 más. North Carolina en 1914, 4.865.000. En Texas se habían emitido, hasta 1913, más de 11.000.000; en 1913 se emitieron 4.000.000, y en 1915, 7.155.554; Maryland en 1916, 3.000.000; New Jersey, en 1916, 7.000.000. Puerto Rico, en 1916, 2.000.000. Florida, en 1915, 2.000.000; North Carolina, en 1916, dólares 2.000.000, etc.

Pero son, en conjunto, aun mayores las sumas de bonos emitidos por los gobiernos departamentales (counties) para la construcción de caminos rurales. El condado de Danville (Illinois) emitió, en 1915, 1.500.000 dólares. El de Allegheny, Pensilvania, emitió anualmente 1.000.000. El de San Luis, Misouri, emitió en 1915, 3.000.000 de dólares. Los condados de Tennessee reunidos en 1916, 5.125.000 dólares; los de West Virginia, en 1916, 7.748.500 dólares, etc.

En 1916 se estimaba en 375.000.000 de dólares el total de las emisiones (1) y en 1919 ascendían ya a cerca de 1.000.000.000 entre emisiones ya sancionadas y en trámite. Citaremos las más importantes: Illinois, 60.000.000; Michigan, 50.000.000; Pensilvania, 50.000.000; California, 40.000.000; Minnesota, 75.000.000; Misouri, 60 millones; Texas, 75.000.000; West Virginia, 40 millones; Washington, 30.000.000; Georgia, 60 millones, etc.

La Confederación Australiana y el Canadá han seguido la misma política y han emitido bonos por sumas considerables. En este último país hasta los condados o departamentos están autorizados para emitir bonos cotizables en 30 años, aunque se ha hecho de práctica emitirlos por 20 años.

En los Estados Unidos toda emisión de títulos o bonos por los gobiernos comunales o federales debe someterse al voto directo del pueblo y en el hecho siguiente encontraremos una prueba de cómo se ha arraigado allí la convicción de que conviene a los intereses generales la emisión de bonos para caminos.

Cuando en California, en 1910, se sometió al voto del pueblo la emisión por 18.000.000, sobre un total de 173.806 votantes, se obtuvo mayoría de 12.786, es decir, que por cada nueve votos en favor hubo ocho en contra, y cuando en 1916 se votó la emisión de 15.000.000 sobre un total de 679.346 votantes se obtuvo mayoría de

405.132; es decir, que por cada cinco votos en favor hubo uno en contra.

Hemos examinado esta cuestión desde el punto de vista de la equitativa gravitación de la carga pública a través del tiempo; la hemos examinado también en su relación con las ventajas y conveniencias de la economía nacional; examinémosla ahora desde el punto de vista de las finanzas del Estado. El gobierno nacional dispone anualmente de unos 5.000.000 de pesos para caminos; admitamos que mediante la creación de impuestos especiales y un nuevo aporte de rentas generales esa suma pueda hacerse dos, tres, cinco veces mayor. Admitamos que se llegue a disponer de 30.000.000 de pesos. Es evidente que con esta suma no se pueda afrontar un plan de caminos de la magnitud que el país reclama y cuyas necesidades crecen a cada año que pasa.

O se recurre a una fuerte emisión de títulos o se renuncia a resolver el problema, y se abandonan las fuerzas expansivas de la Nación a un definitivo estancamiento. El dilema es de hierro.

TERCER GRUPO: PROBLEMAS LEGALES-ADMINISTRATIVOS

VII—ACCION DE LOS DISTINTOS PODERES

En el Congreso Nacional de Vialidad se ha invocado con frecuencia el ejemplo de los Estados Unidos y se ha citado como precedente su ley de ayuda federal para fundamentar resoluciones que quizá no encuadran exactamente en el espíritu y antecedentes de aquella ley.

Un conocimiento imperfecto de los hechos podría conducir a soluciones perjudiciales, y por eso consideramos de evidente utilidad el paralelo histórico, que a grandes rasgos vamos a trazar aquí, entre el desarrollo de la vialidad en uno y otro país.

Puesto que las organizaciones políticas son sustancialmente idénticas, las entidades gubernativas de la nación, la provincia y la comuna, han tenido allí como acá los mismos resortes constitucionales, las mismas fuentes de recursos, y, por lo tanto, los contrastes que resaltan en ese paralelo reflejan nada más que las diferencias de idiosincrasia entre uno y otro pueblo; y sin entrar a hacer consideraciones de orden abstracto para desentrañar las raíces étnicas, históricas y atávicas que han determinado la del nuestro, nos bastará el conocimiento de los hechos concretos que esa idiosincrasia ha producido en el pasado para inducir, con muchas probabilidades de acierto, lo que de ella podemos esperar para el futuro.

No hay exageración en afirmar que el 90 por ciento de nuestras obras públicas se han construido por la iniciativa, por la acción y con los recursos del gobierno nacional: 350 millones en obras sanitarias, de los cuales 90 millones en las provincias; 340 millones en ferrocarriles del Estado, 400 millones en obras portuarias, 40 millones en riego, 30 millones en obras hidráulicas, 10 millones en telégrafos, aparte de las in-

(4) Anales del Farm Congress. El Paso, Texas, Octubre de 1916.

versiones en ferrocarriles particulares de concesión nacional que ascienden a 3.100 millones; tales son las cifras que representan el esfuerzo del gobierno central.

La enumeración de las obras públicas realizadas con fondos o bajo los auspicios de los gobiernos provinciales, es bien reducida. Salvo las obras de riego de Córdoba (dique San Roque) que, dicho sea de paso, constituyen un timbre de honor para el país; salvo las obras de desagüe de la provincia de Buenos Aires, grande y hermoso esfuerzo, y una que otra línea férrea de corta extensión, los gobiernos provinciales poco o nada han hecho. En total, las inversiones de las provincias no representan el 10 por ciento de las cifras anteriores.

Tomamos de los datos estadísticos presentados al Congreso de Vialidad por el ingeniero Pedro Bazán, director general de puentes y caminos de la Nación, las cifras siguientes, que representan las inversiones para vialidad.

El total invertido hasta 1920, en todo el país, asciende a 112 millones, y en todo momento el gobierno nacional ha gastado más que todas las provincias en conjunto. La de Buenos Aires invirtió, en 1910, 11 y 12, anualmente 3.500.000. En 1912 se aprobó su ley de caminos, que estableció un impuesto de 4 centavos por hectárea, o sea aproximadamente 1/7 por mil "ad valorem" en término medio general. Pero, a partir de esa fecha, no aportó nada de rentas generales y las inversiones en caminos se redujeron al producto estricto del impuesto, es decir, 1.200.000 por año. En total, en el decenio 1910-1919 invirtió 20 millones. Santa Fe, en el mismo período, apenas 1.500.000, Entre Ríos 4.800.000, Corrientes 360.000, Córdoba 7.000.000, Tucumán 430.000, Mendoza 7.600.000, Jujuy 120.000, Santiago del Estero 440.000. Las provincias de Salta, Catamarca, La Rioja, San Juan y San Luis, no han invertido nada en caminos.

En proporción a su presupuesto anual, la provincia que mayores inversiones ha hecho en obras de vialidad es Mendoza con 10 por ciento, término medio. Sigue Entre Ríos con 7.6 por ciento, Córdoba 5.8 por ciento, Buenos Aires 3.3 por ciento, Jujuy 1.2 por ciento, Santiago del Estero 1.1 por ciento, Santa Fe 1.0 por ciento, Corrientes 0.9 por ciento, Tucumán 0.5 por ciento.

Llama la atención la enorme desproporción entre unas y otras provincias; Mendoza, con un presupuesto anual que no llega a la mitad del que tiene Santa Fe, ha invertido, en cifras absolutas, cinco veces más. Entre Ríos, con un presupuesto inferior al de Tucumán, ha invertido, en cifras absolutas, diez veces más. Santa Fe, la provincia más densamente colonizada, y Tucumán, que en su pequeño territorio encierra las inmensas riquezas de la industria azucarera, no invierten en caminos lo que invierte el más pobre de los condados del más pobre de los Estados de la Unión Norteamericana, como vamos a ver.

Raza enérgica y de espíritu profundamente individualista, raza que ha producido los más ex-

celsos tipos del "self-made-man" (1), no podía dejar de reflejar en su organización y hábitos político-administrativos las mismas características. El municipio se desarrolla y crece sin pedir nada al condado. El condado nada espera de los otros condados. El Estado nada pide a la confederación. Cada entidad gubernativa se desenvuelve con sus propios recursos y progresa mediante sus propios esfuerzos.

El gobierno central nunca ha tomado ninguna intervención en aquellas obras públicas que pertenecen a un solo Estado y el Estado (hasta por disposición constitucional en algunos de ellos) no interviene en las que pertenecen a un solo condado. Hasta hace poco se ha considerado que el camino no conserva su unidad como obra pública cuando pasa de uno a otro condado o de uno a otro Estado y de ahí que, hasta fines del siglo pasado, su construcción y mantenimiento han quedado exclusivamente a cargo de los departamentos y comunas.

El gobierno federal no ha hecho nada por la vialidad nacional hasta 1916. En 1822 un proyecto de ley aprobado por el Congreso, para la construcción del camino de Cumberland (Cumberland Road), fué vetado por el presidente Monroe, que lo consideró inconstitucional. En 1824 se propuso una enmienda a la Constitución nacional, que se discutió, pero no fué aprobada. De 1825 a 1830 hubo serias controversias en el Congreso sobre la política que el gobierno federal debía seguir respecto de las obras públicas dentro de los Estados, y en 1830 un proyecto para la construcción del "Maysville Road" en el Estado de Ohio fué vetado por el presidente Jackson. En 1837 se consiguió que el gobierno federal suministrara fuerte sumas a los Estados para obras públicas, pero se estableció que serían consideradas como un empréstito y así se expresó en el texto de la ley. Por sus efectos esta ley provocó la reprobación de la opinión pública y desde entonces hasta 1916, el gobierno nacional se mantuvo completamente ajeno al desarrollo de la vialidad.

Mientras tanto, los gobiernos de los Estados seguían, respecto de los condados, la misma política, y hasta fines de siglo han sido estos últimos los que construyeron con su solo esfuerzo la red vial que representaba ya entonces miles de millones de dólares. En 1891 el Estado de Nueva Jersey, seguido en 1895 por California y en 1898 por Nueva York, Vermont y Maryland, adopta el "State Aid Principle" (2) principio en que se inspira una nueva política de vialidad que consiste en la intervención del gobierno del Estado en la construcción de algunos caminos (no todos) dentro de los condados. Se designó entonces, por primera vez, una "Highway Commission" (3) o sea Dirección de

(1) Expresión inglesa, que no tiene traducción literal, con que se designa al hombre que, con su propio esfuerzo, ha llevado sus dotes naturales a un alto grado de desarrollo y perfección.

(2) State, Estado. Aid, ayuda. Principle, principio o teoría gubernativa.

(3) Highway, camino. Commission, departamento de gobierno, en este caso.

Caminos del Estado, el que, por primera vez también, contribuye con fondos a ese fin.

Los caminos incorporados al "State Aid Principle" se construyen bajo la superintendencia de la "Highway Commission" y el costo de su construcción y de su mantenimiento se distribuye entre el Estado y los departamentos, en proporciones diversas; pero son siempre estos últimos los que entregan dinero efectivo tomado de sus propias rentas para ese objeto, al gobierno estadual que lo administra e invierte. Hecho éste que debe llamarnos fuertemente la atención por las enseñanzas que entraña para nuestro país.

Independientemente de las obras que se ejecutan en colaboración, los pequeños poderes han continuado construyendo simultáneamente sin intervención de la "Highway Commission" la mayor parte de las obras de vialidad.

Veintiséis años se han necesitado para que el "State Aid Principle" triunfara en todo el país. En 1910 se habían adherido 30 Estados. Algunos tuvieron que introducir enmiendas en sus constituciones locales para poderlo adoptar, tales como Indiana, South Carolina y Texas, que fueron los últimos en adherirse en 1917, cuando ya había aparecido el "Federal Aid Principle", en que se inspiró la ley nacional sancionada el 11 de Julio de 1916.

Veamos cuál era la situación de la vialidad nacional en ese momento. Las inversiones llegaron en 1916 a 273 millones. Las "Highway Commissions" habían intervenido en construcciones por valor de 41 millones, y el resto, 232 millones, es decir, el 85 por ciento del total había sido invertido por los departamentos y comunas sin intervención ni ayuda de los Estados. En los años anteriores esta proporción había sido, naturalmente, mayor. La red vial contaba entonces con 270.000 millas de caminos pavimentados y 2.100.000 millas de caminos de tierra abovedados. Valuando aquéllos en 12.000 dólares la milla y éstos en 1.000 dólares y considerando que el 33 por ciento de los gastos anuales se dedica a mantenimiento, no será exagerado estimar el total de lo invertido hasta entonces en 7.500 millones de dólares, de los cuales el 85 por ciento, o sea 6.375 millones de dólares, representa por lo menos lo invertido por los municipios y condados.

Para tener una idea de la magnitud del esfuerzo y de la obra realizada por esas pequeñas entidades gubernativas, diremos que el desarrollo de esa enorme red en un solo camino nos permitiría envolver la tierra por el ecuador 71 veces con camino abovedado y 9 veces más con camino pavimentado.

Tal era la situación, cuando en 1916, considerando que como el gobierno federal usufructuaba el servicio de correos y para ello hacía uso de los caminos en las regiones no alcanzadas por el ferrocarril, debía contribuir también a su construcción, se dictó la ley de ayuda a los Estados para la construcción de caminos postales rurales, "for the construction of rural post roads and other purposes". Esta ley no

tiene ni remotamente el carácter de una ley de subsidios. Entre otras condiciones impone la de que el Estado, para obtener la ayuda federal, debe invertir por lo menos una suma igual. Veamos cómo está reglamentada en la actualidad. El Estado propone al "Bureau of Public Roads" del Ministerio de Agricultura, la construcción de un camino. Esta repartición verifica si ese camino está dentro de las prescripciones de la ley; en caso afirmativo, da su conformidad, el Estado construye el camino y a medida que se va terminando, el gobierno federal abona al del Estado el 50 por ciento del costo de la parte terminada.

Esta ley destinó a ese fin 75.000.000 distribuidos en los ejercicios de 1916 a 1921. El 28 de Febrero de 1919 se sancionó una segunda ayuda a los Estados, que se incluyó en el presupuesto de correos, "appropriations for the Post Office Department and other purposes", que destina 200 millones más al mismo objeto, distribuidos en los ejercicios 1919 a 1921, y finalmente, el 9 de Noviembre de 1921 se sancionó la ley que se llama por primera vez "Federal Aid Act" y que destina para ayuda de los Estados 75 millones del ejercicio vencido el 30 de Junio de 1922. En resumen, lo que ha destinado el gobierno federal para construcción de caminos, por ejercicio, es:

Al 30 Junio 1917	5.000.000
" " " 1918	10.000.000
" " " 1919	65.000.000
" " " 1920	95.000.000
" " " 1921	100.000.000
" " " 1922	75.000.000
Total	350.000.000

Al 31 de Diciembre de 1921 se había pagado a los Estados por obras terminadas, 95 millones de dólares; el remanente les será entregado a medida que se terminen las obras proyectadas y en construcción, lo que durará, se calcula, un par de años. Para entonces habrán cesado en sus efectos las tres leyes de ayuda federal dictadas hasta hoy, y que tienen, como se ve, un carácter transitorio bien definido.

A este carácter transitorio debe atribuirse el hecho de que no se haya reproducido en el orden nacional, a la aparición del "Federal Aid Principle", la centralización de la dirección técnico-administrativa que se implantó en los Estados al adoptarse el "State Aid Principle". Prueba de ello es que los proyectos presentados casi simultáneamente a mediados de 1919 por el senador Townsend y por el representante Osborne, que tienden a dar estabilidad a la ayuda federal, comprenden ya la creación de una Dirección General de Vialidad de la Nación.

No existe, pues, ninguna ley nacional de caminos, ninguna ley fundamental u orgánica, permanente en sus efectos, bien que por el precedente sentado y por la entusiasta aprobación de la opinión pública se espera que el gobierno federal destinará nuevas e importantes sumas para la construcción de caminos.

Las cifras anotadas demuestran además que

la ayuda federal ha sido muy inferior a las sumas invertidas por los otros poderes; aun en el periodo en que llegó a su máximo, Julio 1920 a Junio 1921, no alcanzó al 30 por ciento del total. El cuadro siguiente, que representa las inversiones de 1918, demuestra la acción preponderante de los pequeños poderes.

Invertido por los municipios y condados sin intervención de las "Highway Commissions"	168.812.925
Idem, ídem con dicha intervención	48.825.251
Invertido por los Estados	66.351.478
Idem, ídem por el gobierno federal	2.108.539
Total	256.098.193

Los contrastes que presenta este paralelo entre Esetados Unidos y la Argentina no se justifican por la diferencia de población, riqueza, etcétera, como se puede comprobar considerando casos particulares como el que sigue, dando al azar entre centenares de casos análogos.

El Estado de Oregón tiene 900.000 habitantes, como nuestra provincia de Santa Fe, y una superficie de 240.000 kilómetros cuadrados, mucho menos que nuestra provincia de Buenos Aires. Su presupuesto anual es de 23 millones de pesos de nuestra moneda. A los efectos de la comparación que vamos a hacer, téngase en cuenta que el de Buenos Aires asciende en cifras redondas, a 65 millones, el de Santa Fe, a 22 millones, y el de Tucumán a 9 millones.

El 3 de Junio de 1919 los gobiernos departamentales sometían al voto del pueblo una emisión de bonos para caminos, por las cifras siguientes:

	Dólares
Baker County	500.000
Benton County	200.000
Curry County	90.000
Deschutes County	125.000
Gilliam County	260.000
Jefferson County	100.000
Klamath County	340.000
Lake County	200.000
Lincoln County	200.000
Linn County	600.000
Malheur County	200.000
Marion County	800.000
Morrow County	290.000
Polk County	260.000
Tillamook County	400.000
Wallowa County	300.000
Wheeler County	44.000
Yamhill County	360.000
Total	5.269.000

Es decir, que este solo esfuerzo de los condados de Oregón representa lo que la provincia de Buenos Aires ha hecho por los caminos durante los últimos diez años, representa ocho veces lo que Santa Fe ha hecho durante diez años, y representa treinta veces lo que Tucumán ha hecho durante los cien años que lleva de existencia.

La historia de la vialidad norteamericana nos revela dos hechos muy importantes: 1.ª La dirección técnico-administrativa evoluciona manifiestamente hacia la centralización; 2.ª Las fuentes de recursos locales han suministrado y siguen suministrado sumas mucho mayores que los aportes de rentas generales de la nación.

C. Sense.

SERVICIOS DE AUTO-ÓMNIBUS

De conformidad con una concesión municipal, una empresa particular acaba de establecer en Buenos Aires, un nuevo servicio público, muy generalizado en algunas ciudades europeas y que entre nosotros, a pesar de algunos ensayos realizados en distintas épocas, no ha podido arraigarse.

Queremos referirnos al servicio público de auto-ómnibus, en la zona central del municipio. Como es sabido, la empresa concesionaria ha establecido un servicio diario de automóviles entre la Plaza de Mayo y las estaciones Retiro y Constitución, utilizando al efecto coches iguales al que reproducimos para ilustrar estas líneas.

Si bien este sistema no constituye una novedad extraordinaria, porque, como dejamos dicho, ya en otras ocasiones se ensayó establecer servicios parecidos — inclusive uno hasta Palermo, — esta nueva tentativa ha merecido generales comentarios, y encontró mucho ambiente entre las personas que, amoldadas a costumbres de otros países, encuentran, en el nuevo

vehículo, un medio de traslación que le es familiar.

En cuanto al éxito de la iniciativa, el tiempo



se encargará de revelarlo, pues no resulta muy fácil deducir, por ahora, los beneficios que los auto-ómnibus producirán a sus propietarios.

EXPOSICION "STUDEBAKER"

UN BANQUETE EN EL PARIS HOTEL

La acreditada casa importadora de automóviles de la marca "Studebaker" inauguró a mediados de Septiembre último su 5.ª Exposición en su local Av. de Mayo 1235 con éxito brillante.

Se exhibieron 25 modelos distintos de coches que representaban un valor total de 207.000 \$, admirándose la elegancia de líneas de los automóviles, así como el perfeccionamiento técnico de los mismos.

Una orquesta amenizaba el acto, que revistió los contornos de una interesante reunión industrial, social y deportiva, pues numerosas fa-

vincia de Córdoba el 4 de Junio; el cuarto circuito de Rafaela el 18 de Junio; "record" de la vuelta en el circuito Córdoba-Río Cuarto-Villa María-Córdoba el 29 y 30 de Julio, aparte de otros premios conseguidos en certámenes anteriores.

El señor gerente de la empresa, ofreció la demostración en términos adecuados que arrancaron aplausos, contestándole el obsequiado con palabras de reconocimiento que merecieron la aprobación de los comensales.

Siguiéronle en el uso de la palabra el señor



Salón automóvil del "Studebaker"

milias desfilaron por el salón, tributando frases de elogio a los modelos expuestos.

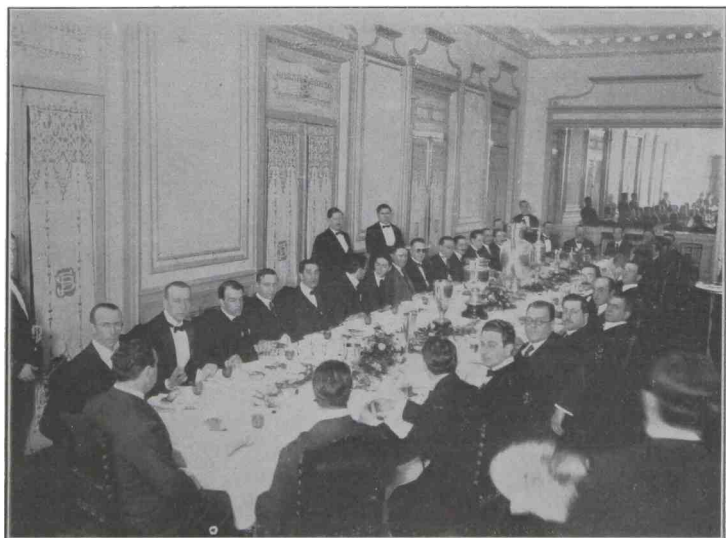
El 19 de dicho mes fué festejado el 7.º aniversario de la constitución de dicha sucursal en Buenos Aires y con tal motivo fué ofrecido un banquete al corredor Antonio Ovides en el Paris Hotel, por haber batido consecutivamente todos los "records" de velocidad y resistencia sudamericanos sobre caminos carreteros en un automóvil "Studebaker". Dicho señor obtuvo, además, el gran premio de 1922 en la carrera Buenos Aires-Rosario-Buenos Aires el 26 y 27 de Febrero; el campeonato carretero en la Pro-

Augusto De Muro, en representación de "La Nación"; el señor Mortz, por "La Razón"; el señor Gallegos, por la revista "El Gráfico"; el señor Motta, en nombre del "Automóvil Club Argentino"; el señor Salas, por el "Buenos Aires Automóvil Club"; el señor Francisco Yegros, en representación del "Touring Club Argentino" y otros distinguidos "sportsmans", amigos personales del señor Ovides.

Fué, en suma, una amena y brillante fiesta en la cual se puso de relieve la admiración que rodea al obsequiado, porta-estandarte del automóvil "Studebaker".



El famoso Studebaker Six Especial del señor Antonio Ovides



El banquete

LA MARCHA DE LOS TRENES

INVENTO DE UN FERROVIARIO ARGENTINO

El ex funcionario señor Juan Aramburu Cholonea, ha inventado una válvula de distribución para locomotoras, locomóviles, motores fijos y para toda máquina a vapor que emplee válvula plana, con la cual se evitará el desgaste del "espejo" desigual y el rayado del mismo, y se regularizará mejor la marcha de los trenes, lográndose una menor pérdida de vapor, economía de combustible y supresión del atraso en los horarios. Además, con la válvula que nos ocupa, se reduce el tiempo y trabajo cuando tiene que repararse la misma, puesto que el "espejo" quedará derecho; por otra parte, se consigue que la reparación de la válvula, se haga al torno, y de ahí una mayor perfección y en un mínimum de tiempo.

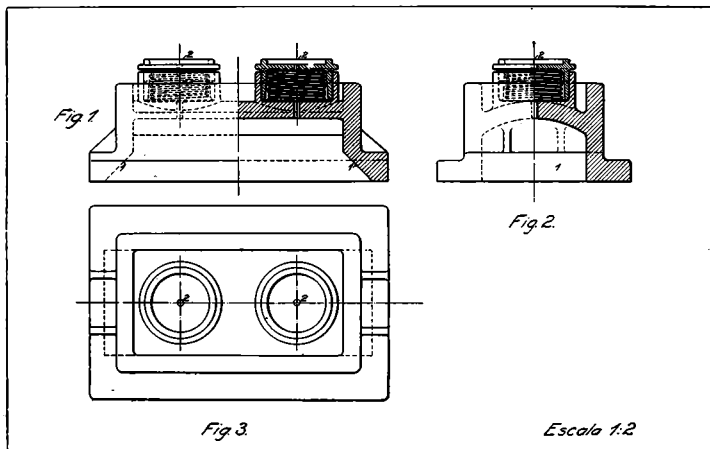
Ocurre actualmente que cuando los trenes se detienen en las estaciones y luego se ponen en marcha, la locomotora no puede "arrancar" de inmediato por defecto de las "válvulas" de dis-

válvulas pierdan vapor, máxime cuando la superficie cubierta con los compresores forma precisamente la mitad de la de la válvula, por lo cual, siendo mayor el empuje del escape que la presión que hay en la válvula, el vapor va al escape y no al cilindro por no haber desarrollado fuerza, resultando así malamente perdido.

El medio ideado por el señor Aramburu Cholonea salva todos estos inconvenientes.

La figura 1 muestra una sección longitudinal vertical de la válvula donde se ve el corte transversal de los dos extremos de ella, donde roza con el "espejo". Este corte es precisamente el que evita la canaleta en el "espejo" y es tá formado por un chanfle de 45 grados que permite que se gasten con el uso todas las válvulas; pero no produce la rebarba ni forma la canaleta.

En la figura 2, aparece la válvula vista de punta, lo que permite ver el interior de la



tribución que se emplean en las mismas, lo que generalmente ocasiona atraso en los horarios, teniendo el maquinista que dar palanca atrás para cambiar de marcha y después dar otra vez hacia adelante para poder proseguir la marcha; por tal operación, en varias estaciones, los trenes tienen fatalmente que llegar con atraso al lugar de destino.

Además, en las válvulas actualmente en uso en las locomotoras, se gastan las lumbreras del "espejo" y en los extremos del orificio de éste se hace una canaleta profunda, no habiéndose encontrado medio para evitarlo.

Puede agregarse que el resto de la lumbrera del "espejo" se gasta irregularmente debido a la forma de los compresores. De ahí que las

misma, y demuestra el funcionamiento del compresor con el resorte a espiral que la obliga a tenerla arrimada al "espejo". Este resorte va en el interior del compresor, y no permite que la válvula quede separada del "espejo", como actualmente sucede.

Figura 3: la válvula vista horizontalmente, permitiendo ver la superficie que cubre aquella para contrarrestar el golpe de escape y tener siempre ésta arrimada al "espejo", evitándose la pérdida de vapor. Además, los compresores redondos son aquí más suaves para la fricción en el roce contra el "espejo" de la contratapa, resultando así difícil que se pierda vapor, porque tiene un aro que ajusta el movimiento del compresor.

CHAPAS INDICADORAS DE CAMINOS

Su colocación en Santa Fe

El gobierno de la provincia de Santa Fe que, desde cierto tiempo a esta parte, viene caracterizándose por la atención preferente que dedica al problema de los caminos, ha dictado un decreto, que transcribimos más abajo.

Por dicho decreto se dispone la colocación gratuita de chapas indicadoras en los caminos públicos, procedimiento útil y eficaz que fué puesto en práctica por el Touring Club Argentino desde su fundación y que se va generalizando en todo el territorio de la República.

No hay para qué demostrar los beneficios que las chapas indicadoras prestan a los viajeros: de allí su difusión en todos los países.

He aquí el decreto de la referencia:

"Santa Fe, Julio 6 de 1922. — Vista la gestión promovida por el señor Raimundo Morror, se le otorga la concesión para la entrega gratuita a las Comisiones de Fomento de chapas indicadoras que de acuerdo con lo dispuesto por el decreto de fecha agosto 7 de 1920 serán colocadas en los caminos públicos de la provincia y cuyo costo compensará el recurrente con el producido de carteles de propaganda contenidos en las mismas. Y considerando: que el modelo por sus caracteres de visualidad y solidez consulta las finalidades que se tuvieron en cuenta al dictar el antedicho decreto, y atento lo informado por la Dirección de Obras Públicas y Geodesia, se resuelve:

Art. 1.º Conceder al señor Raimundo Ferrer el derecho de entrega a las Comisiones de Fomento de placas indicadoras de caminos, debiendo la presente concesión sujetarse a las siguientes bases: a) El S. Gobierno comunicará al concesionario el número de chapas que se necesitarán, las que tendrán que ser remitidas por aquél al lugar que se le indicará, dentro de un plazo no mayor de 180 días, debiendo cada orden ser por un número de chapas no menor de "doscientos cincuenta"; b) El concesionario deberá remitir cada chapa con su correspondiente dispositivo para asegurarlas a los postes en que será fijada; c) Las chapas serán del tamaño y forma indicada en el diseño adjunto. Ellas serán hechas de chapas de hierro cuyo espesor será proporcionado a su tamaño, es decir, que serán chapas rígidas. El esmalte será de primera calidad; d) La zona central en forma de flecha y del ancho y di-

mensiones marcadas en el diseño, serán esmaltadas con su fondo blanco y en ellas el concesionario hará colocar la inscripción que el S. Gobierno le indicará para cada una de ellas. El color de las letras y número de inscripción, serán en negro y del tamaño y tipo indicados en el diseño a objeto de adoptar para todas ellas una escritura uniforme y de fácil lectura. Las chapas que fueran defectuosas o en las que estuviera equivocada la inscripción correspondiente, serán devueltas al concesionario para su reposición, dentro de un plazo no mayor de 90 días; e) La parte superior e inferior de cada chapa podrá ser usada por el concesionario para propaganda comercial; f) Las Comunas respectivas deberán colocar las chapas dentro de un plazo prudencial desde su entrega: en el sitio y en la forma que le indicará el Ministerio de Agricultura; g) Esta concesión se concede con carácter exclusivo por el término de diez años a contar desde la fecha. El concesionario estará obligado a entregar cualquier número de chapas que se le solicitaren durante el primer año de esta concesión. En caso de deterioro de ellas por accidente o porque hubieran sido destruidas por el público transeunte, durante los primeros cinco años, éstas deberán ser repuestas por el concesionario dentro del sexto año de concesión, reposición que se hará por una sola vez; h) El S. Gobierno eximirá al concesionario del pago de todo impuesto o patente que le correspondiera por los anuncios comerciales que tuvieran las chapas; i) Por el solo hecho de que el concesionario no diera cumplimiento a alguna de las cláusulas anteriores, quedará caducada la concesión y rescindido el contrato, sin que aquél tenga derecho a reclamación ni indemnización alguna, reservándose el S. Gobierno los derechos que tuviera contra aquél por su falta de cumplimiento, así como también la facultad de otorgar a otro dicha concesión.

Art. 2.º Inscribise, repóngase, solicítase de cada Comisión de Fomento o Municipalidad informe el número de chapas necesarias en su jurisdicción, hágase saber y pase a la Dirección de Obras Públicas y Geodesia para su archivo. — Mosca — P. T. Canela". — Es copia fiel de la resolución dictada en el expediente N.º 61 letra F, libro 12.

EL TURISMO EN ALEMANIA

Acercas de su fomento

Nos comunica la legación de Alemania, que en virtud de reclamaciones formuladas por extranjeros durante su estada en aquel país, con motivo del tratamiento de que algunos han sido objeto en hoteles y tiendas, la Asociación alemana para el fomento del turismo, reunida con otras que mantienen relaciones de contac-

to con los viajeros, consideraron las denuncias y formularon la siguiente resolución:

El fomento del turismo, especialmente en cuanto se refiere a los viajeros extranjeros, posee, también, en las circunstancias actuales, alta importancia desde todos los puntos de vista económicos, políticos y de cultura general.

La idea de que la estada de los extranjeros en Alemania fuese la causa del alza de los precios carece de fundamento. Al contrario, sin la presencia de los extranjeros, los precios alcanzarían un nivel aún más elevado y, además, numerosas empresas se verían en la necesidad de cerrar sus puertas.

Por la impresión desastrosa que producen en los países extranjeros y por sus efectos dañinos, la introducción de precios especiales y más altos para los turistas tiene que ser evitada de manera absoluta. Las organizaciones reunidas en esta conferencia se declaran firmemente resueltas a eliminar toda posibilidad de explotación y con esos fines, han encargado a la asociación para el fomento de turismo (Magde-

burg, Grouse Klosterstrasse 10b) que examine todas las reclamaciones que le fueran dirigidas y que proceda a remediar los casos eventuales.

Todas las asociaciones que tomaron parte en esa reunión harán lo que está en sus fuerzas para conseguir el cumplimiento de dicha resolución, y, en casos de resistencia de parte de empresas individuales, se dirigirán a la oficina mencionada para que intervenga.

Tomaron parte en dicha reunión las siguientes asociaciones, además de las citadas:

De propietarios de hoteles, de los establecimientos balnearios, de los sanatorios y la Unión de los detallistas.

LA VIALIDAD EN CORDOBA

Petición del Vecindario de Reducción

No obstante la consagración que los poderes públicos de la provincia de Córdoba prestan a la mejora de la vialidad como medio de expansión económica de las regiones productoras y de fomento del turismo a los lugares pintorescos de la serranía, — hay comarcas a las que no han llegado aún los beneficios de las vías de comunicación. Una de ellas es Reducción, importante localidad cercana a la estación Las Asequias, de la línea del ferrocarril Central Córdoba, donde la incomunicación suele ser total en los períodos lluviosos del año. No ocurriría así si existiera un puente sobre el Río Cuarto en el paso de acceso a Reducción, obra cuya construcción reclama el vecindario, habiéndose dirigido a dicho efecto al ministro de Obras Públicas de la provincia en los siguientes términos:

“Reducción, julio de 1922. — A V. E. el señor Ministro de Obras Públicas — Córdoba. — Los que suscriben, invocando el derecho de petición que la Constitución acuerda, se dirigen a V. E. para muy respetuosamente exponer:

Que estando este pueblo completamente aislado de las líneas férreas y olvidado de los poderes públicos, sin tener otros medios de comunicación que los que nos facilita la Mensajería subvencionada por el S. G. de la Nación, cuyo servicio se hace de esta localidad a la estación Las Asequias del F. C. C. A., para cuyo efecto tiene que cruzar el río Cuarto que pasa junto a esta población; que careciendo ese paso del puente necesario, en los días de lluvias o de crecientes del referido río, quedamos completamente aislados, lo que ocasiona graves perjuicios a la localidad y demás vecinos o transeúntes que necesitan hacer uso del referido paso.

Por estas consideraciones rogamos a V. E. que tratándose de intereses públicos y colectivos, se sirva tomar las medidas que considere necesarias a fin de que el paso que queda frente a esta población sea dotado del puente necesario.

Con tal motivo, saludamos a usted muy atentamente.

José Prieno, Blas Cueto, presidente de la Municipalidad; Elpidio Ordóñez; Pedro Agnetta; Antonio Cejas; Miguel Abdala; Eustaquio Díaz (hijo); Juan S. Mogica; José A. López; V. Maturana; A. Heredia; E. Rodríguez; Alberto Almagro; D. Albornoz; Héctor Ordóñez; José M. Ceguel; Fausto Murugarrren; Manuel Priesco; Francisco Colotto; Serapio García; Dr. Ll. Barachi; Juan Agnetta; Pedro Agnetta (hijo); A. F. Sarmiento; Federico Agnetta; Juan Vicario; Ciro J. Savio; Baudilio Mogica; José Scaraballi; Justo Mogica; Julio Sapetti; Francisco Vicario; Abel Escudero; Paulino Vélez; Alfredo Abdala; José Mansilla; Segundo Menesse; Manuel Tardáun; Salvador Vélez; Bernardo López; Carmen L. Ortiz; Francisco S. Baigorri; Enrique Arta; Abdón Picazo; Alfredo Antén; Abdón Picazo (hijo); Santiago Beltramo; Juan Tonefrio; Juan M. Cluzet; Guillermo Duprat; Benedicto S. Calotto; E. B. Carasa; Enrique Albuissechi; Arturo Santris; Francisco Mateo; Antonio Carbó; Jesús Fuentes; Eusebio Burgos; Leandro Rivero; Luis Fabiani; Alejandro Sosa; T. Muñiz; aloy Rivero; Pedro Mogica; Manuel Mercado; José María Toro; Antonio Duarte; Carlos Lunassi; José Cassa. (Siguen numerosas firmas.)

Dr. Rafael Beláustegui

ABOGADO

ESTUDIO: CALLAO 1040

U. T. 3221, JUNCAL

BUENOS AIRES

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

Ferrocarriles del Estado

Servicios de trenes directos y combinados que permiten la realización de viajes cómodos a las Sierras de Córdoba.

Capilla del Monte - La Falda - Cosquín, etc.

AMPLIO SERVICIO DE TRENES LOCALES
EN ESAS ZONAS DE VERDADERO TURISMO

Cuentan los Ferrocarriles del Estado con un material de primer orden en coches de primera clase, comedores y dormitorios, que reúnen todas las condiciones deseables y que contribuyen a facilitar y hacer realmente agradables los viajes que realiza en toda su red, como servicio ordinario, vinculando las provincias de Santa Fe, Córdoba, San Juan, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, hasta La Quiaca, frontera boliviana.

PARA INFORMES:

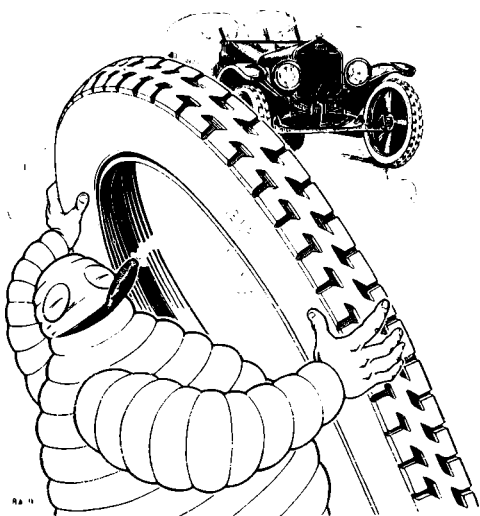
Oficinas centrales: PERU 672 — Buenos Aires

JEFATURA DE TRAFICO: SANTA FE

SUPERINTENDENCIAS DIVISIONALES:

CRUZ DEL EJE
TUCUMAN
SALTA

DOMINGO FERNANDEZ BESCHTEDT
Administrador general



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

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

Compre la
“CABLÉ”

Michelin

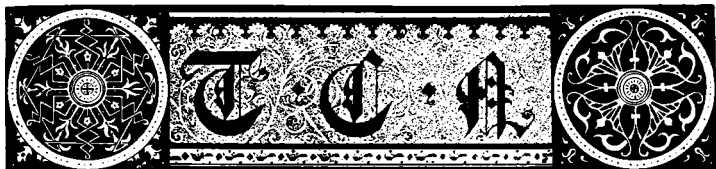
Cuadro para el inflado y carga de los
 neumáticos “Cablé” de 30 x 3 1/2

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

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

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

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



ADMINISTRACION

OFICINAS

Avanida de Mayo, 260. — Dirección Telefónica: "Touring", Buenos Aires. — Unión Telefónica 2314. Avenida.

COMISION DIRECTIVA

Presidentes: Señor Ezequiel P. Paz
 Vicepresidentes: Dr. Prudencio M. Clariá
 Secretario: Señor Rómulo Yegros
 Prosecretario: Ing. Esteban Tello
 Tesorero: Señor Pedro L. Balza
 Vocales: Dr. Isidoro Ruiz Moreno
 " Dr. José Tomás Sojo
 " Dr. Daniel Moreno
 " Dr. Domingo R. Morón
 " Dr. Carlos F. Lamarca
 " Ing. Pedro Bazán
 " Ing. Gabriel A. Salomone
 " Ing. Juan Molina Civit
 " Señor José M. Malaver
 " Señor Carlos Alfredo Tornquist
 " Señor Félix Günther
 " Señor Américo E. Aliverti
 " Señor Matías R. Sturiza
 " Señor Pedro Valles
 " Señor Alberto Rozas
 " Señor Luis E. Zuberbühler
 Suplentes: Señor Carlos W. Johnson
 " Señor M. F. Davies
 " Ing. Saturnino Zemborain (hijo)
 " Señor Antonio Malaver

SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

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

SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

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

COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit
 " Esteban Tello
 Director: Rómulo Yegros

COMISION REVISORA DE CUENTAS

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

ASESORES

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

AFILIADOS

CAUITAL FEDERAL

A. Bonelli y Cia. "Casa Bosch". — Cangallo 1462. Hace un descuento del 10 % sobre imanes y repuestos para los mismos; 20 % sobre accesorios para autos.

Alfredo Roig y Cia. — Bicicletas, motocicletas, accesorios, etc., calle Cangallo 1152, concede una bonificación del 5 % a los socios del T. C. A.

Armanini y Fernández, casa de accesorios y repuestos para automóviles, Viramonte 921, Talpares Humahuaca 4225, Concede una bonificación del 20 % a los socios del T. C. A.

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 efectúan sus compras en la Sección Sport, previa presentación de la respectiva tarjeta de identidad.

A. Witcomb y Cia., calle Florida 364, Conceden un 10 % por ciento de descuento en la sección retazos y paños al contado.

Omnista—Señor Juan U. Carres, Cerrito 268.

Droguería y Farmacia del Pueblo, de A. Soubizany y Cia., calle Rivadavia 727-745, concede un descuento del 20 % sobre el valor de los análisis y 15 % sobre el importe de las recetas.

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

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

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

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

5 % spherumería.
 10 % " específicos.
 20 % " recetas.
 20 % " óptica.
 20 % " análisis.

Fiat-Lux, establecimiento óptico de Tomás Nante, calle San Martín 280, concede una bonificación del 10 % en el ramo de óptica.

Fotografía y Pintura de Jose Caffaro, calle Sant. Fe 2385 y sucesoral en Corrientes 2592, concede un descuento del 10 % a los socios sobre los trabajos de la casa.

George Mc. Hardy (Sucesión), calle Maipú 250, Artículos para sport en general. Concede un descuento del 10 % a los socios, con excepción de las secciones Sastrefría y Camisería a medida. Sue en Rosario en la Santa Fe esq. Sarmiento.

Grimaldi, Scaparra y Cia., calle Florida 118, Concede un descuento del 10 % a los socios sobre compras de anteojos y lentes.

Juan B. Maricotti, Artículos generales para hombre; concede 10 % de descuento. Especialmente en la compra en liquidación y perfumería en general. Calle Rivadavia 2710.

Lacey & Sons, Maipú 95 esq. Humé Mitre. Artículos para sport. Conceden un descuento del 10 %.

Max Glücksmann. — Calle y Bartolomé Mitre. — Concede 10 % de descuento sobre trabajos fotográficos, gramófonos, etc. Excepción artículos de la Kodak Ltd. y Victor T. Machine Co.

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515.

Moore y Tudor, calle Moreno 750-762, concede un descuento especial a los socios que efectúan compras en la sección repuestos y accesorios.

Moss y Cia Ltda (S. A.) Importadores de las máquinas de The Martin Conceden un descuento adicional del 5 % más a los socios del T. C. A. que adquieren estas máquinas. Calle Victoria, 1582.

M. Recht y Lehmann, Maipú 72-82, conceden un descuento del 10 % a los socios sobre compras en las secciones automóviles, bicicletas y motocicletas.

O. Gori y Cia. — Av. de Mayo 13002. Conceden un descuento del 10 % a los socios del T. C. A. sobre la compra de accesorios y repuestos únicamente.

Optica. — Charpentier y Cia., calle Cerrito 437; hace un descuento del 15 % a los socios del T. C. A., previa presentación de su tarjeta de identidad. — Trabajos de precisión garantida.

Paul Hnos. — Establecimiento veterinario. Consultorio, laboratorio y droguería. Hacen una rebaja especial a los socios según los artículos.

Pedro E. Mattaldi, calle Sarmiento 667. Artículos de viaje y talabartería. Concede un descuento del 10 %.

"Picadilly House". — Artículos para hombres. — Concede 10 por ciento de bonificación. — San Martín 176 y Pasaje Güemes.

Bafoal Tacchi, neumáticos, vulcanización, repuestos, calle Entre Ríos 115, concede una bonificación especial a los socios.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

ATACUCO

"Garage H.", de Alberto Barbieri, cuenta con taller mecánico, soldadura autógena, vulcanización, ajuste, etc. Venta de nafta, aceites, grasa y carburo. Calle 9 de Julio N.º 51. Concede un descuento del 10 o/o a los socios del T. C. A.

BAHIA BLANCA (F. O. 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 Godio y Cia., calle Brown 195, concede a los socios un descuento del 10 o/o sobre los precios establecidos para el público.

BALCARCE (F. O. Sud)

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

BANFIELD (F. C. Sud)

Médicos—Doctor Daniel Moreno.

Farmacia—"La Central", de Sáenz y Alesón; concede un descuento del veinte por ciento a los socios.

Ferretería—De Alfredo López, concede una rebaja del 5 por ciento a los socios del T. C. A.

BOLIVAR (F. O. Sud)

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

CHASCOMUS (F. O. Sud)

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

CHIVILCOY

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

COLON (F. C. C. A.)

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

CORONEL PRINGLES (F. O. Sud)

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

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

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

JUNIN (F. C. F.)

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

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

LA PLATA (F. 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. C. A. y consta de habitaciones amuebladas, contando con un servicio esmerado y competente.

"Sportman Hotel", de Ardini y Cia., calle 54 número 6 y 7, concede un descuento del 15 por ciento a los socios del T. C. A., con un servicio especial y esmerado.

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

LOMAS DE SAMORA (F. O. Sud)

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Garona. Garage y Cochería—De Demetrio Leguizamón, calle Portela entre Gard Rodríguez y M. Castro; posee depósitos para guardar automóviles, bicicletas, etc.

LUJAN (F. O. Oeste)

Casa de Accesorios para autos propiedad del señor Antonio León Dauls, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A. que presenten su tarjeta de identidad, excepto en la nafta. Cuenta con surtidor a la calle y comodidades para vehículos. Calle Bartolomé Mitre número 1484.

MAR DEL PLATA (F. O. Sud)

Automóviles y accesorios—de Juan Cambón, calle San Martín 2563, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 2 % sobre máquinas y 5 % sobre accesorios.

MERCEDES (F. O. Oeste)

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

MONTE (F. C. Sud)

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

Hotel—"Hotel del Progreso" de Armand B. Listro, concede un descuento del 16 o/o a los socios.

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

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

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

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

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

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

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

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.

TANDIL (F. O. Sud)

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

TRES ARROYOS (F. C. S.)

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

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.

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

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.

VICENTE LOPEZ (F. C. C. A.)

"Parque Hotel", de Francisco Ferrer, concede un descuento del 10 % a los socios del T. C. Argentino.

VILLA ELISA (F. O. Sud)

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

PROVINCIA DE SANTA FE

ARMSTRONG

Médico—Doctor Julio de la Vega.

Farmacia—de Antonia Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 16 o/o.

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

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

Taller Mecánico y Agencia Ford, de Voegeli y Bessone; concede un descuento del 10 % a todos los socios del T. C. A. — Calle Lavalle 1023-33.

CORREA (F. C. C. A.)

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

HERSILIA

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

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

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

RECONQUISTA (F. C. C. A.)

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

ROSARIO (F. C. C. A.)

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

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

George Mc. Hardy (Sucesión), calle Santa Fe esq. Sarmiento. Artículos para sport en general. Descuento del 10 % a los socios, exceptuando las secciones Sastretería y Camisería a medida.

"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.

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.

Sánchez, Arochavala y Olalla, casa de representaciones, comisiones y consignaciones. Importadores de los lubricantes "Touring Argentine". Otorgan una bonificación del 10 % a los socios del T. C. A. — Calle Gral. Urquiza 1256.

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.

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

RUFINO (F. C. P.)

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

SACANTA (F. C. C. A.)

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

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

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

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

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

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

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

Médico Cirujano. — Dr. Héctor Gattini.

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

SUARDI (F. C. C. A.)

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

VILLA CARAS

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

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

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

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

PROVINCIA DE CORDOBA**CORDOBA (Ciudad)**

Hotel. — "Gran Hotel Victoria", de Pantaleón Andruet, hace un descuento a los asociados al T. O. A. de 15 o/e.

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

COOQUIN

Hotel—"Cosquín Hotel", de Antonio Harroza, hace un descuento del 15 o/e a los socios.

DEVOTO (F. C. C. C.)

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

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

HERNANDO (F. C. C. A.)

Hotel de 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 VARELLAS

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

MOLDE

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

MORRISON

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

MORTEROS (F. C. C. A.)

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

RIO CUARTO

Hotel—"Hotel Universal", de Angel Félica, 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 o/e sobre los precios establecidos.

Gran Garage, de Antonio Ovides, hace un descuento a los asociados del T. C. A., de un 10 o/e 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 Cresuz, hace un descuento del 10 por ciento a los socios.

Hotel "Universal", de José Innocenti, hace un descuento del 15 oje 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. O. A.

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

PROV. DE MENDOZA

MENDOZA (F. C. P.)

Hotel de Italia, ubicado en la calle Las Heras 748, propiedad de los señores Franceschini Hermanos; otorgan un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino. — 2.ª categoría.

Hotel y confitería "Americana", de los señores Luis Nissolini y Bachmann, calle San Martín y Mitre; conceden un descuento del 10 % a los socios del T. O. A.

TERRITORIOS NACIONALES

Gobernación de Misiones

POSADAS (F. C. C. N. E. A.)

Agencia de Navegación—de Juan B. Moia.

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

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

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

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

Neuquén

SAN CARLOS DE BARILOCHE

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

Gobernación del Chaco

RESISTENCIA

"Hotel Italiano", de Aldo Morrati, calle General Vedia y 25 de Mayo, concede a los socios del T. O. A. un 10 oje 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.

CAMARONES

Garage — de Julio Sempréni, de Camarones, 5 oje de descuento a los socios.

TRELEW

Hotel—de Juan Martino, concede a los socios del T. O. A. un descuento del 5 por ciento.

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

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

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

MALASPINA

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

Gobernación de Rio Negro

SAN ANTONIO OESTE

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

Gobernación de La Pampa

GENERAL AJOA

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

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

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

GENERAL PICO

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

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

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

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

REPUBLICA DEL PARAGUAY

ASUNCION

Hotel—"Hotel Cosmos" de Aragoni Hnos., Océano esq. Estrella, concede el 10 oje a los socios.

VILLA ENCARNACION

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

REPUBLICA DE CHILE

PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihue)

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

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

DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS

BUENOS AIRES

Adolfo Alsina	" Nicanor Insúa
Amal	" Luis J. Vázquez
Bahía Blanca	" José F. Quincoces
Balcara	" Juan Patagoyti
Banfield	" Antonio D. Estévez
Baradero	" Pedro Rithner
Bartolomé Mitre	Dr. Francisco Gardey
Bernal (F. C. S.)	" Pedro Malgor
Bolívar	" Miguel J. Marimón
Bragado	" Rodolfo N. Ibarra
Cabildo	" Augusto Boax
Carlos Pellegrini	" Francisco D. Pons
Carmen de Arce	Dr. Carlos M. Espil
Carmen de Patagones	Sr. Benito Pita
Coronel Pringles	" Miganne y Cortalesi
Coronel Brandzen	Dr. Santo L. Gutiérrez
Coronel Dorrego	Sr. Antonio B. Costa
Coronel Vidal, F. C. S.	" Silvestre Capalbé
Charlone	" José M. Blanc e
Cafelinas	" Justiano Osaroz
Castell	" José Ventura Arrue
Castilla	" Pedro Espil
Coronel Suárez	" Enrique Betnaza
Chasabuco	" Terencio Bonetti
Chivilcoy	Dr. Luis Grisolia
E. Lavalle (F. C. M.)	" Teodoro M. Peñaranda
El Paraíso	Sr. J. Santiago Silva
Est. Valdes	" Leopoldo M. Seco
Est. Vivotratá	" S. O. Galán Dehesa
General Arenales	Sr. Ricardo Escarozza
General Rodríguez	" A. Vengocha-Oheves
General Paz (Ranchos)	Dr. Obedilio E. Castro
General Viltecas	Sr. Urbano García
Guaminí (F. C. S.)	" A. Mauricio Correa.
Huanguelín	Sr. David H. Matland
Henderson	Dr. Lor. V. Aguerregaray
Juárez	" Joaquín L. Saracola
Jaufré	" Ricardo Solari
José O. Paz	" José A. Altube
La Plata	Dr. Lucio Sealos
Luján	" Fiorentino L. Barco

Lincoln.
 Las Flores.
 Las Heras.
 Lobería (F. C. S.)
 Lomas.
 Maipú.
 Mar del Plata.
 Mercedes.
 Miramar.
 Monte.
 Morio.
 Marcos Paz.
 Necochea.
 9 de Julio.
 Olavarría.
 Pahnajé.
 Pergamino.
 Puán.
 Punta Alta.
 Fila.
 Quilmes (F. C. S.), Mi-
 tres 721.
 Quiroga (F. C. O.)
 Rawson.
 Rivera.
 Rojas.
 Saavedra.
 San Miguel.
 San Enrique.
 San Nicolás.
 San Antonio de Arco.
 San Vicente.
 Tablada.
 Tandil.
 Temperley (F. C. S.)
 Tigre.
 25 de Mayo.
 Zárate.

" Anacleto Pérez
 " Arturo Alba
 " Antonio R. Obiecoati
 " Antonio Segadanes
 " Pedro T. Acevedo
 " Ricardo Otamendi
 " Luis Stantien
 " Paris Giannini
 Dr. Saturnino M. Zayas
 Dr. Ramón N. Márquez
 " Francisco P. Prack
 " Juan B. Barriola
 " Pablo Bosaio
 " Juan Osalando
 " Rosamón A. Rendón
 " Vicenta J. Gallo
 " Francisca Della Valle
 " Anastasio V. Lora
 " Rómulo Patrón Biaz
 " Daniel A. Salinas
 " Ernesto L. Otamendi
 " Enrique R. Mailler
 " Andrés P. Sanguinai
 " Ernesto R. Boltón
 " Francisco M. Iribarne
 " Cipriano P. Vital
 " Pedro E. Scala
 " Accacio Elorza
 " Guillermo Frier
 " Fernando Sprent
 " José M. Ostranza
 Sr. Carlos Polti
 " Juan Francisco Mujica
 " J. L. Fernández de la
 Puente.
 " Andrés S. Marabotte
 " Lorenzo Ariau
 Dr. Julio Rojas Boer

CATAMARCA

Catamarca, calle Salta 258 L. Bustamante
 Chumbicha. Sr. Pedro Buenader

CORRIENTES

Itaútingá. " Ricardo Portela
 Santa Lucía. Santiago M. Solaga

CORDOBA

Calchín (F. C. C. A.) " Juan Losano
 Camilo Aldao (F. C. C. A.) " Juan Zorzenon
 Córdoba. Sr. José Dianda
 Corral de Bustos. " Dante Ardiani
 Freyre (F. C. C. A.) " Jorge A. Sola
 Hernando. " Alfonso A. Ferrero
 La Cecaia. " M. García Darder
 Laboulaye. " Eduardo Methol
 Leones. " Arturo A. Bevenuto
 Morteros. " Oscar Lavigne
 Morrison. " José M. Valenzuela
 Río Cuarto. " Damián G. Blanch
 San Francisco (F.O.O.A.) " Pedro Castellano
 Villa Dolores (F. C. P.) " Benito Iglesias (h)

ENTRE RIOS

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

MENDOZA

Lacalle. Sr. César Cipriano Ibáñez
 Mendoza. Ing. Emilio L. Rosas

SALTA

Salta. Sr. Rodolfo A. Moisés

SAN LUIS

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

SANTA FE

Angélica. Sr. Rafael Cappelli
 Arequito. " Enrique Destefani
 Casilda (F. C. C. A.) " José Culasso
 Cañada de Gómez. " Walter Voegeli
 Carcarañá (F. C. C. A.) " Germán E. Brosi
 Correa (F. C. C. A.) " Juan Aguirre
 Correa (F. C. C. A.) " Santiago M. Alberdi
 Elortondo. " Dionisio Laplace
 Fisherton (F. C. C. A.) " Luis A. Pratolongo.

Fortín Tostado. " José Vignolo
 Godoy (F. C. C. A.) " Silvio Rossi
 Grutty (F. C. S. F.) " Felipe R. Madoery
 Hersilia. " Marcelino Urneta
 La Rubia (F. C. C. A.) " Blas P. Pendiveni
 La Salada (F. C. C. C.) " Jorge S. Vesco
 Los Sembrados. " Juan Cappelli
 María Juana (F. C. C. A.) " Carlos y V. Barrate
 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. Rouillón
 Rosario, Córdoba 931. Alberto Tamburini
 Rosario, 25 Diciembre 881. " Luis A. Pratolongo
 Rufino. " Paulino Sánchez
 San Guillermo (FCCA) " Jorge J. Echeandía
 San Javier. " Fernando L. Mazzit
 San Justo. " Aurelio Iglesias
 Rta. Clara de Sagüier. " Eduardo Acuña
 Sta. Fe, 25 Mayo 773. " Carlos G. Pereyra
 San Urbano. " Victor Spedalieri
 Sastre. " Francisco Corte
 Suardi. " Armando y Pepino
 Suñales. " Guillermo Gross
 Venado Tuerto. " José Lombella
 Villa. " Pedro José Ocoesa
 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

Cabe Raao. Sr. Augusto Meyers
 Comarones. " Augusto Meyers
 Esquel. Dr. Juan M. Calviño
 Comodoro Rivadavia. " Walter Moehring
 Colonia Sarmito. " Alberto Proaccia
 Península Valdes. Baldomero Fernández
 Trelew. " Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles. Sr. Joaquín Losada
 Barracón. " Diego P. Krieger
 Garro-Corrá. Sr. Joaquín Blanch
 Concepción de la Sierra. Sr. Julio Moccia
 Corpus. " Enrique L'Escar
 Itacaramá. " Antonio Garneiro
 Picada San Javier (h. 19)
 Pic. de S. Javier (h. 33)
 Posadas. " Fernando Alegre
 San Ignacio. Sr. José Sartori
 San Javier. " Robert de Blomst
 San Javier. " Mario Eberbé
 San José. Sr. Salvador Lestini
 San Pedro. " Luis Vera
 Santa Ana. " José María Dornelles
 " José Márquez

PAMPA CENTRAL

Arauco (F. C. P.) Sr. José E. Clément
 Cereales. Sr. Alberto Piamola
 Doblas. " Enrique Gutiérrez
 General Acha. " Casimiro Gallego
 General Pico. Ernesto Zanoni
 Jacinto Arauz. " Coame Romero (hijo)
 Macachín. " José E. Clément
 M. Riglos. " Esteban Rolla
 Nació. " Dloro Di Leo
 Santa Rosa de Toay. " Francisco del Valle

NEUQUEN

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

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.) " Gregorio Maza
 Bolson. Sr. Pedro P. Poace
 Choele-Choele. " Gerardo Palacios
 Contralmirante Cordero. " Teodoro Conda
 Magulchao. " Juan Brusasco
 San Antonio Oeste. " Emilio Franke

SANTA CRUZ

Bahía Laura. Sr. Marcelo Schupbach
 Colle. " Avalino Argiello
 Colonia Las Heras. " Federico Mau

**DELEGADOS DEL EXTERIOR
CHILE**

Santiago de Chile. Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid. Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

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

PARAGUAY

Azuñcúa. Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VIAJEROS

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

DELEGACIONES

CORONEL PRINGLES

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

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

Presidente de la Comisión, Sr. Santiago M. Alberdi; Secretario, Joaquín Alfonso; Tesorero, Antonio López; Vocales Titulares, Pedro Curtarelli y Juan Roberti; Vocales Suplentes, Luis Rinaldi y Angel González.

Delegados a la Comisión de Rosario: Santiago M. Alberdi, Juan Broda y Juan Dodorico.

JOSE C. PAZ

Presidente, señor José Altube; secretario, señor Juan P. Mercadal; vocales: señores Juan Altube, Antonio Sirito, Santiago A. Altube y Alejandro Penos de León.

MAR DEL PLATA (F. C. S.)

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

9 DE JULIO

Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Bubbio, Ramón M. Peratti, Rafael Elizalde y doctor Alberto Dehnen.

PUNTA ALTA (F. C. S.)

Presidente, señor Rómulo Patrón Biazus; secretario, Estanislao L. Boffé; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castagna, Nicolás M. Marcalain, José Turri y Dr. Ramón Ayala Torales.

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

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

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

Presidente de la Comisión Local, señor Hugo V. Melés; Secretario, Daniel Sánchez; Tesorero, Otto Kunz; Vocales: David Sánchez y José S. Vesco; Vocales suplentes: Cristóbal Marovich y Gaspar Irazola. — Delegados ante la Comisión de Rosario: señores Daniel Sánchez y David Sánchez.

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

ACTIVOS	Presentados por:
Francisco Rama	I. Olivera Córdoba
Ricardo Olivera Córdoba	"
Godofredo Burki	Santiago M. Alberdi
Julio César Calderón	"
Juan Pedro Borello	"
Roberto R. Manno	"
Pedro Bonguiano	Jorge Céspedes
Ing. Emilio L. Rosas	Juan Pepino
Donato Fassi	"
Domingo Fassi	"
Jacobo Armando	Rómulo Yegros
Guillermo J. Heinemann	"
Bautista Menardo	"
Enrique H. Fisher	W. S. Voegeli
Carazzo Huos	"
Carlos Perassi	"
Juan Morillo	Pedro V. Kaiser
Juan B. Rosso	"
Juan R. Buffa	"
Martin Oliver	Ricardo Solari
Higinio Baltar	Juan B. Dececco
José Angelitti	N. I. Bally
Victor Spedalieri	Pedro O. Odónel
José Domingo Urreta	Dr. José de la Zerda
Antonio Sarmiento	"
José Ravanello	"
Pedro Mariscotti	"
Luis B. Méndez	César C. Ibññez
Gabriel Avena	"
Santiago Tonon	"
Raimundo Posetti	"
Humberto Ricci	L. Miguelto
Amado Giaccone	Juan Losano
Ivo Nobile Moro	"
Jorge Slater	Juan M. Barria
Leandro Becerra	G. F. Rodi
Juan Messini	"
Juan Burki	"
Santiago N. Carrano	"
Jorge Rivademar	"
Guevino Galaretto	"
Sebastián Lemmo	"
Alejandro Yavaldi	Carlos y V. Barrale
Angel Yavaldi	"
Luis J. Yavaldi	"
Ernesto C. Borro	"
José J. Bertolino	"
Francisco Galetto	"
Luis J. Butta	"
Antonio B. Peiretti	"
José Ulloa	"
Ramiro Graziati	"
Fortunato Baccheschi	"
J. Heras Martín	Pedro Biella
Justo Pastor Arrijón	Juan Cappelli
Juan B. P. Bramati	"

Esteban Tello

ESTUDIO DE INGENIERIA
CONSTRUCCIONES DE CAMINOS
EN GENERAL

U. T., Juncal 1208

CHARCAS, 867