



AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

## SUMARIO

*Una fórmula de solución. — Las riquezas argentinas: un artículo de "El Campo Internacional". — Primer Congreso Nacional de Vialidad. — Construcción y conservación de caminos de piso natural. — Autoridades municipales progresistas. — Bases para la construcción de carreteras modernas. — La vialidad en Mendoza: la comunicación interdepartamental. — En torno al problema de los caminos: la atención de la prensa nacional. — La vialidad en los Estados Unidos: ley nacional de caminos. — El gran premio de automóviles de 1922. — Décimo Criterium argentino de motocicletas. — El ideal americano.—T. C. A. (administración).*

## Una fórmula de solución

La ejecución de un vasto sistema de caminos generales tropieza, como es sabido, con el obstáculo de la exigüidad de la partida que en la ley de presupuesto se destina a la construcción de dichas obras públicas, partida que no excede de la suma de cinco millones de pesos anuales.

Antes de ahora nos hemos ocupado de los diversos proyectos de ley sometidos al estudio de la Cámara de Diputados, disponiendo la distribución de la renta interna entre las provincias de acuerdo con su población, aunque sería más racional y equitativo basar esa distribución sobre su productividad impositiva.

Nos hemos ocupado igualmente del proyecto aconsejado a la comisión de presupuesto de la Cámara de Diputados, proyecto que se ha abandonado y que consiste en lo mismo, esto es, la distribución proporcional de la renta interna entre los Estados federales, con la condición de que el cincuenta por ciento de la suma asignada a cada provincia se destine al fomento de sus vías de comunicación y de transporte, pre-

via renuncia de las provincias a la imposición de gravámenes indirectos sobre artículos de consumo gravados ya por el gobierno nacional.

Esta es una de las fórmulas de solución del magno problema de la vialidad nacional. Efectivamente: la renta interna asciende anualmente a más de ochenta millones de pesos, cantidad que podría ascender fácilmente a cien millones si las provincias dejaran de gravar con impuestos internos las materias primas o elaboradas sujetas al régimen fiscal nacional.

Del monto total de la renta interna podría reservarse un porcentaje dado, un 25 ó un 50 por ciento, para gastos generales de la Nación, distribuyéndose el resto, la mitad o un 25 %, entre las provincias. Si se estableciese la mitad, sobre una recaudación anual de 100 millones, tendríamos 50.000.000 a repartirse proporcionalmente entre 14 Estados en relación a su población; si se fijase el 25 por ciento, tendríamos 25.000.000 a dividirse por 14. Ahora bien: como sólo el 50 % de la suma a distribuir-

se entre las provincias se aplicaría en la construcción de puentes y caminos, anualmente se dispondría, en el primer caso, de 25 millones de pesos y, en el segundo caso, de 12.500.000, suma a que no alcanza la partida anual incluida en el presupuesto nacional para obras de vialidad. El restante 50 % de la suma asignada a cada provincia podría destinarse al fomento de las industrias regionales de todas ellas.

¿Sería justa esta distribución del 50 ó del 25 % de la renta interna entre las provincias? Si éstas aceptasen, como condición imprescindible del reparto, la renuncia a la renta procedente de los impuestos internos locales, nada más justo que la Nación les compense esa disminución de sus ingresos. Pero aun en el caso de que los Estados federales resolviesen mantener su facultad de establecer contribuciones indirectas sobre los artículos de consumo dentro de su respectiva jurisdicción, la propuesta distribución seguiría siendo equitativa, desde que las provincias, como los territorios nacionales, con excepción de los situados al sud del paralelo 42, contribuyen con sumas efectivas al erario federal. Entonces sólo habría que alterar el porcentaje de la suma a prorratearse entre las provincias, reduciéndolo al 25 %, mientras el 75 % quedaría para la capital federal, los territorios y los gastos generales de la Nación.

Esta solución, auspiciada por varios legisladores, sugerida por la legislatura de la provincia de Buenos Aires y preconizada por funcionarios públicos nacionales, lleva camino de ser sancionada dentro de algún tiempo, pues a la misma medida se ha llegado en los países de constitución federal como un medio de evitar los conflictos entre la potestad impositiva del poder central y la facultad tributaria de los Estados confederados. En la misma provincia de Buenos Aires se sigue esta política, por el gobierno en sus relaciones con las comunas.

Nada se opone, y antes bien, todo concurre a la adopción de esta solución, que sería bien recibida por las provincias, especialmente por aquellas que carecen de los recursos indispensables, no ya para cons-

truir vías carreteras, sino para costear los gastos ordinarios de su presupuesto.

Se calcula con exactitud que si las provincias renunciaren al beneficio de las contribuciones internas locales, los ingresos que dejaren de percibir por tal concepto, serían superados con creces por las sumas que ingresarían al tesoro provincial en la distribución de parte de la renta interna nacional, de acuerdo con su población.

Bien merecen los Estados federales esta valiosa ayuda del gobierno nacional. Claro está que habría que arbitrar otros recursos y hallar otras fuentes impositivas para llenar el claro abismo en las rentas generales de la nación. A dicho efecto, se propone elevar las tasas de los impuestos proporcionales, progresivos y diferenciales establecidos sobre materias suntuarias, semi-suntuarias y no indispensables, como los artículos de mero vicio o los productos superfluos. No faltarían, como no faltan, renglones de donde obtener recursos en reemplazo de la porción de renta a que renunciaría el gobierno central en beneficio del desarrollo industrial y del fomento de la vialidad de los Estados federales.

Cualquiera que estudie la fórmula de solución propuesta, con conocimiento exacto del problema rentístico en ella involucrado, no podrá menos de extrañarse de cómo y porqué no se la ha llevado a la práctica. El hecho se explica en la siguiente forma: los que no conocen a fondo la cuestión, aparentemente delicada y compleja, se impresionan ante la argumentación de los ministros de hacienda, quienes aducen que en esa forma peligraría la estabilidad del sistema rentístico interno nacional y correría riesgo por añadidura su productividad. Justamente, sucedería lo contrario: con la abolición de los impuestos indirectos provinciales sobre los consumos, los correspondientes gravámenes internos nacionales se consolidarían rigurosamente y su rendimiento sería mayor, desde que la producción, la industria y el comercio, libres de las trabas de la doble tributación, aumentarían el volumen de sus operaciones, aumento que se-

ría determinado necesariamente por el acrecentamiento paralelo y sincrónico del consumo, determinado a su vez por la burbuja de los efectos, libres del recargo de los gravámenes provinciales.

Convendría que el Primer Congreso Nacional de Vialidad estudiara detenidamente

la solución de la referencia, propiciada, lo repetimos, por varios legisladores nacionales y simpática a los gobiernos provinciales, que se redimirían por ese medio de las trabas materiales que obstan su franco y seguro desenvolvimiento hacia un porvenir económico más próspero.

## LAS RIQUEZAS ARGENTINAS

### UN ARTICULO DE "EL CAMPO INTERNACIONAL"

Con demasiada frecuencia podemos constatar el conocimiento erróneo de que tienen los europeos de nuestro país. Días pasados un periódico francés incluía a Montevideo entre las ciudades argentinas y esto, de por sí, constituye un índice elocuente para dar idea de la forma en que se escribe sobre América.

Por este motivo halaga hallar en la prensa extranjera sueltos escritos con perfecto conocimiento de la materia tratada y es motivo de legítima satisfacción encontrar un juicio acerta-

"Sobre los 2,893,667 kilómetros cuadrados de la República Argentina, puede verse, bajo diferentes formas manifestada, la fertilidad con que la Naturaleza cubrió esa tierra que se extiende desde el Atlántico hasta al pie de Los Andes. Sus campos cubiertos de pasto, mantienen millones de cabezas de ganado de todas clases; la exuberancia de sus tierras se hace patente en todas partes, cultivada por la industriosa mano del hombre. Las estancias argentinas, se extienden sobre áreas maravillosamente extensas,

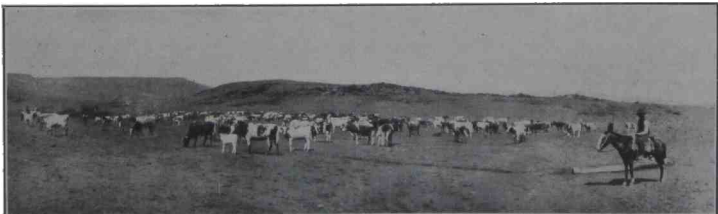


do acerca de nuestro grado de cultura, de nuestro pueblo, comercio, industrias, etc.

Tal cosa sucede con una información gráfica de "El Campo Internacional", revista que aparece en Estados Unidos de Norte América. Acompañadas de unas breves palabras, dicha publicación reproduce una interesante serie de fotografías tomadas en la República Argentina, algunas de las cuales ofrecemos a nuestros lectores.

Las consideraciones de "El Campo Internacional" son las siguientes:

donde la tierra se cuenta por miles de kilómetros y el ganado por miles de cabezas. Fábricas y factorías se levantan aquí y allá consumiendo gran parte de los productos primitivos originados en la tierra. En total, fábricas, haciendas y criaderos, mandan sus productos hasta países lejanos, sosteniendo no solamente las industrias nacionales, sino, manteniendo las industrias y necesidades del mundo. El uso de la maquinaria agrícola moderna está criando mayores raíces cada día, a la par que el desarrollo de los recursos agropocuarios se desenvuelven."



# Primer Congreso Nacional de Vialidad

PROSIGUENSE LOS TRABAJOS DE ORGANIZACION. — NUEVAS E IMPORTANTES ADHESIONES. — EL GRAN DESFILE DE RODADOS. — UN ACTO MEMORABLE. — NUMERO EXTRAORDINARIO DE LA REVISTA OFICIAL DEL T. C. A.

Faltando solamente un mes y días para la fecha fijada para la reunión del Primer Congreso Nacional de Vialidad que, como es sabido, se realizará en esta Capital en Mayo próximo, bajo el auspicio del Touring Club Argentino y con los fines ya indicados en distintas oportunidades en esta misma revista, las comisiones organizadoras de dicha asamblea prosiguen con toda actividad los trabajos de organización de la misma, alentados por la auspiciosa acogida que la iniciativa del Touring Club Argentina, tuvo desde un primer momento, tanto de parte de los poderes públicos como de la prensa nacional, instituciones y empresas importantes y público en general.

Es así cómo la Junta Ejecutiva, presidida por el doctor Isidoro Ruiz Moreno, reiteró últimamente la invitación para adherirse al próximo Congreso, a diversas autoridades e instituciones que por una u otra causa no se habían plegado al movimiento desde el primer momento, recibiendo de todo el país, gran número de adhesiones y contribuciones en efectivo a los gastos de la asamblea.

Entre las más importantes adhesiones recibidas en el mes próximo pasado, figuran las de los gobiernos de Córdoba y Tucumán, cuyos primeros magistrados, señores Jerónimo del Barco y Octaviano Vera, han subscripto en estos días los respectivos decretos por los que designan delegados representantes ante el Primer Congreso Nacional de Vialidad, respectivamente, a los ingenieros señores Arturo Pagliari, director general de vías de comunicación de la provincia de Córdoba, y G. Aráoz, de Tucumán.

Probablemente en estos días aparecerán los decretos de adhesión de los gobiernos de Buenos Aires y Jujuy.

El gobernador del territorio Nacional de Santa Cruz ha designado delegado ante el Congreso al señor Alejandro Menéndez Benety. Igualmente se han adherido los gobernadores de Misiones, Chubut, Chaco, Formosa y La Pampa, así como las principales municipalidades de esos territorios.

La Comisión de Propaganda, en celebración del Congreso Nacional de Vialidad y con el propósito de evidenciar ante los delegados al citado congreso y pueblo de la capital federal, la importancia alcanzada por los distintos siste-

mas de transporte en nuestro país, está empeñada en la organización de un desfile monstruo de toda clase de rodados, el que se efectuará posiblemente durante las fiestas del próximo aniversario de la Revolución de Mayo.

Para este desfile, la citada Comisión cuenta ya con el decidido apoyo del Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, de esta capital, que forman las principales casas extranjeras de Buenos Aires, especialistas en el ramo de rodados. Asimismo, concurrirán diversas empresas importadoras de maquinarias rurales y constructoras de caminos.

El gran desfile de rodados será encabezado por un camión con el gran trofeo Touring Club Argentino, grupo escultórico de singular valor artístico, cuya exhibición llamará la atención; seguirán luego, por orden cronológico, los antiguos vehículos, todavía en uso en algunas provincias del Norte, como ser, las "catanes", "carros de palos", carretas, alza primas, etc.; diligencias de distintos tipos, carruajes históricos, los primeros automóviles usados en la República y, finalmente, distintos tipos de los más modernos rodados, automóviles, autocamiones, autobús, tractores, "side-cars", etc.

En todos los casos, la Comisión organizadora del desfile procurará que los vehículos antiguos, sean dirigidos, por conductores ataviados con la vestimenta singular de las épocas en que más se usaron, lo que prestará un originalísimo aspecto de procesión histórica a la gran columna.

La misma Comisión ultima los preparativos del concurso de construcción de tramos de caminos por sistemas modernos, del que participarán diversas empresas especialistas y para el cual, el Touring Club Argentino instituirá diversos premios.

Con motivo de la reunión del Congreso Nacional de Vialidad, el Touring Club Argentino editará un número especial de su revista oficial, número que contendrá un resumen de la gestión de la institución en pro de la vialidad en sus quince años de vida, la nómina de todos los caminos construidos y a construirse desde aquella fecha hasta hoy, una descripción de todos los vehículos que participen del gran desfile anunciado y un nutrido y selecto material literario y gráfico relacionado con la propaganda que mantiene la institución.

# Construcción y conservación de caminos de piso natural

Por A. R. Hirst, ingeniero de carreteras del Estado de Wisconsin.

## RESUMEN

1. Los caminos de piso natural actualmente ocupan, y ocuparán siempre, la mayor extensión por milla de los caminos del mundo, y por consiguiente la buena construcción y conservación de esta clase de carreteras es de suma importancia.

2. Los caminos de piso natural exigen una construcción y un contorno apropiados al suelo sobre el cual se construyen y a las condiciones de desagüe a que tienen que someterse, trabajos que deben practicarse tan pronto como se obtengan los fondos necesarios.

3. Deberán desaguarse bien por medio de zanjas u otro sistema de drenaje apropiado.

4. Deberá atenderse primero, y de una manera adecuada, aquellos trechos más defectuosos, es

6. La superficie de caminos de piso natural deberá modificarse con la aplicación del material apropiado, si se desea que se mantengan en buen estado y presten un servicio eficaz.

7. Estos materiales modificadores son: arcillas o gravas arcillosas en los caminos cuyos pisos consiste principalmente de arena, y en los de arcilla o grava arcillosa debe agregarse arena o grava arenosa.

8. Con el desagüe apropiado y una superficie o afirmado suficientemente modificado, los caminos de piso natural prestarán servicio satisfactorio durante el verano, o sea la estación seca, aun cuando se sometan a un tráfico excesivo.

9. En cambio, durante la estación de prima-



Mezclando arena y barro en un camino de piso natural — Uno de dichos arados tiene la manera a la derecha y el otro a la izquierda, tirado por una máquina de tracción.

decir, a los que más obstáculos ofrecen a la tracción de la comarca y en donde el tráfico encuentra tropiezos más a menudo. Dichas secciones, puede decirse, ocupan una longitud casi insignificante en la extensión total de los caminos de piso natural, pero el tanto por ciento de accidentes y contratiempos que en ellas sufre el tráfico es excesivamente alto.

5. Es de poco o ningún valor aplanar y desaguar caminos de piso natural a no ser que, a estos trabajos, siga una organización completa de peones camineros.

vera y en las épocas lluviosas prolongadas, en que los afirmados no pueden conservarse, los de caracteres arcillosos no prestarán el mismo buen servicio, sobre todo aquellos que tienen mucho tráfico.

10. La conservación de los caminos de piso natural debe hacerse por medio de las cuadrillas de peones camineros, destinando un hombre y una pareja de caballos, o un autocamión, a cada trecho determinado del camino, haciendo a esta persona responsable de la debida conservación del mismo.

11. Las mejores herramientas que deben usarse para la conservación de los caminos de piso natural son: (a) El cepillo nivelador ligero tirado por dos caballos, y (b) el aplanador marca "Minnesota" o el Wisconsin. No deberán emplearse con frecuencia niveladores rústicos en forma de troncos rajados, u otra clase semejante, puestos que estos acentúan los surcos y canaletas transversales del camino en vez de arrasarlos. Las aplanadoras con largos cojinetes longitudinales y los niveladores con ruedas de base muy ancha hacen desaparecer esas desigualdades y pueden manejarse más prácticamente y a un costo más reducido que los rústicos, siempre menos eficaces.

12. En el afirmado de los caminos de piso natural los declives laterales deben ser muy moderados, puesto que así la superficie pueden inspeccionarse y conservarse con mayor facilidad. Deberán mantenerse casi planas hasta la llegada del invierno, en cuya época la corona o la cima deberá elevarse un poco.

13. La mayor parte de las modificaciones que se les hacen a los afirmados de caminos de piso natural para aumentar el servicio y facilitar su conservación, son procedimientos lentos. La mejor manera de practicarlas es agregando el material modificador poco a poco y, una vez hecho esto, trabajarlo, mezclarlo y mantenerlo liso, repitiendo estas operaciones hasta que se obtenga una superficie firme y de fácil conservación.

14. Para obtener éxito con los caminos de piso natural se necesita habilidad, paciencia benedictina y, sobre todo, mucha filosofía. Merced a estos requisitos se pueden hacer prodigios.

15. De muy poco mérito resulta aquel inspector o aquel sistema de carreteras que desatiende por completo los caminos de piso natural para dedicar todo su tiempo, todo su talento y todos los fondos que disponga un distrito a la construcción de unas pocas millas de carreteras de afirmado artificial.

16. Estamos plenamente convencidos de que cualquier gobierno, sea este Federal, del Estado

o municipal, recibirá mayores beneficios invirtiendo los fondos totales disponibles para carreteras en la reconstrucción, desagüe y conservación adecuada de los caminos de piso natural, que gastar esos mismos fondos en la construcción de un reducido número de millas de caminos de superficie artificial.

17. Esto no quiere decir que la construcción de aquella clase de caminos deba abandonarse o descuidarse del todo, puesto que muy por el contrario, deberá impulsarse a medida que buenamente se disponga de fondos necesarios para ello; pero bien puede retardarse para poder atender a los caminos de piso natural que siempre están en mayoría tanto en importancia como en extensión.

18. No es lógico, ni mucho menos económico, dejar que el tráfico recorra un largo trecho de buena carretera si luego resulta atascado, a corta distancia, en un mar de lodo o en un banco de arena.

19. El lema de este resumen es "Conservad los Caminos de Piso Natural" primero y ante todo, substituyéndolos tan pronto como sea conveniente con otros nuevos de superficie más permanente. En cuanto aquellos caminos que no son buenos y que no se dispone de fondos suficientes para hacerlos buenos, haced lo más que se pueda, dándoles la debida sección transversal, el desagüe adecuado y una superficie propia del caso, y luego conservad dicho afirmado en buenas condiciones y mantened abiertos los desagües.

20. En conclusión: Cualquier ingeniero de caminos que disponga de una cuota anual de \$ 50,000 puede construir con esta suma unas pocas millas de buen camino repisado, pero se requiere gran talento y hasta genio para poder con los mismos \$ 50,000 ofrecer a una comunidad 170 millas de caminos transitables, que sean buenos desde un principio y que irán mejorando cada vez más mientras esa cuota anual continúe suministrándose.

---

## AUTORIDADES MUNICIPALES PROGRESISTAS

Con frecuencia nos es dado comentar la acción progresista y fecunda de las autoridades municipales de la provincia de Buenos Aires en pro de la vialidad. Otro tanto quisiéramos decir con más frecuencia de las demás comunas de la República.

Las autoridades de Pergamino, con la cooperación del gobierno y del vecindario, siguen el buen ejemplo, pues actualmente realizan un plan de trabajo en favor del mejoramiento de la vialidad, consistente en la construcción de terraplenses, relleno de pantanos, construcción y reparación de alcantarillas, reconstrucción del puente Los Angeles en el camino al Salto, y próximamente la del puente Las Mercedes, sobre la misma ruta.

La vialidad en dicho partido entra así en un movimiento de mejora, gracias a la obra constante y permanente de las autoridades, apoyadas por el vecindario.

Si esta política de cooperación entre poderes públicos comunales y vecindarios se siguiese en los partidos y departamentos, la comunicación y el transporte no presentarían las dificultades que hoy ofrecen en todas partes, donde esa potente fuerza de la cooperación falta.

A este propósito, hemos de insistir en la utilidad de constituir corporaciones populares que secunden la acción municipal o tomen simplemente la iniciativa de las obras y medidas de progreso necesarias al adelanto de las poblaciones.

# Bases para la construcción de carreteras modernas

Por W. G. Thompson ingeniero de carreteras de New Jersey.

Los factores que entran en la consideración de este tema son tantos y tan variados que se hace difícil nombrarlos y clasificarlos en el orden de su importancia relativa. El primero de ellos en la relación entre el tráfico actual y el del futuro. En otras palabras: ¿Para qué peso y tamaño de vehículos deben construirse los caminos del mañana? Como quiera que el volumen del tráfico en el futuro no pueda calcularse con precisión por el hecho de que antes de 1912 no se realizó ningún adelanto notable en cuanto a la construcción de pavimentos de primera clase en los distritos rurales y urbanos, y también porque el repisar los caminos en determinada localidad aumenta no sólo el número de vehículos automóviles procedente de ella, sino también el que procede de otros lugares, cuyos dueños buscan siempre nuevas vías para sus negocios o para el recreo, resulta así bastante difícil adivinar a ciencia cierta el aumento que alcanzará el tráfico en los próximos 15 años. Por lo tanto, parece que nuestro propósito vudiera lograrse únicamente por medio de un cálculo arbitrario de las necesidades futuras en cuanto al ancho de los pavimentos, es decir, el ancho que ser verdaderamente adecuado para el tráfico, y otro cálculo semejante acerca del espesor y profundidad de los pisos y afirmados, puesto que no hay precedente alguno que sirva como base, por el hecho de que hasta ahora ningún pavimento se ha diseñado para soportar un peso determinado, puesto que en este cálculo entran datos y cifras variables, tales como el choque de impacción efectuado por los automóviles, andando a diferentes velocidades y llevando cargamentos de diferentes pesos en pavimentos de diferentes clases, construidos en subsuelos de distinta naturaleza.

La Oñena de Caminos Públicos de Washington está haciendo en la actualidad experimentos para determinar tanto la extensión como el efecto producido por los choques de impacción, sobre los caminos. Si estos experimentos se llevar a cabo en gran escala en todos los modelos de pavimentos modernos, estudiando las condiciones de los diferentes cimientos, vendrán a ser de suma importancia para los ingenieros de carreteras del país.

Debido a la falta de datos específicos y de antecedentes, los ingenieros de carretera están empleando en la actualidad los tipos de construcción más conocidos, tales como el de repiso de cemento Portland, el de concreto o asfalto, el de ladrillo, y de bloques de vidra colocados sobre cimientos de concreto, y opinan que estos tipos durarán por lo menos 15 o 20 años si al construirlos se pone la debida atención a los demás factores de los cuales depende el buen servicio del pavimento.

No entrará a discutir aquí el valor relativo o los méritos que posean los diferentes modelos de pavimentos usados en la actualidad, por

el hecho de que, existiendo diversidad de opiniones sobre el particular entre los peritos en el asunto, es decir, entre los ingenieros del país, tal discusión sería inútil. El pavimento que se escoja será siempre y con razón asunto de una decisión local, influyendo en ésta tal o cual preferencia personal así como los fondos de que dispongan los encargados de hacer la selección.

Todas las carreteras matrices deben tener un ancho no menor de 30 pies, siendo preferible siempre el de 40 o 50 pies, a fin de proporcionar ahora, en la época de construcción, espacio suficiente para poder más tarde agregar el pavimento que exige el tráfico del futuro, es decir, para permitir el paso a cuatro filas de vehículos. El aumento colosal en el tráfico de los autocamiones demuestra la necesidad de construir vías cuyo ancho permita a los camiones más grandes y a otros vehículos de poca velocidad viajar en las hileras exteriores, dejando en el centro suficiente espacio para dos filas de automóviles particulares y otros que viajan a gran velocidad. Esta medida sería muy conveniente para todos aquellos caminos situados, o que se sitúen, en la costa del Atlántico entre Filadelfia y Boston.

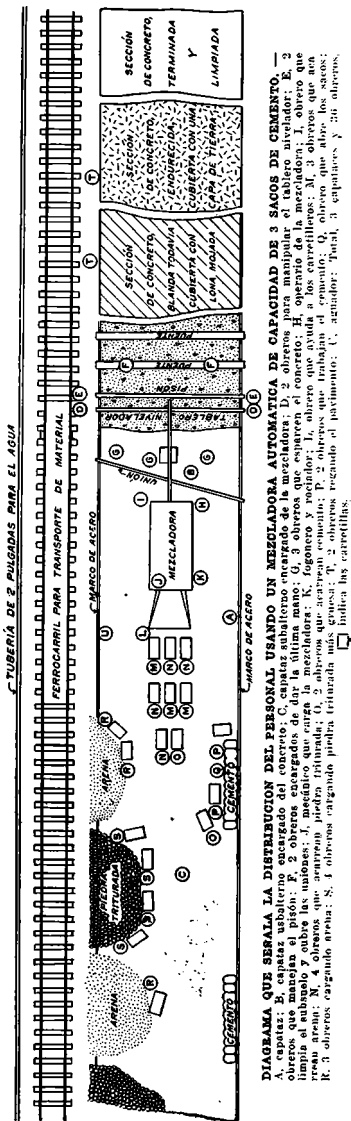
En los lugares en donde sea posible, y especialmente en el campo raso, no deberán escatimarse gastos para reducir las curvas a su mínima expresión, sobre todo en los sitios donde hay probabilidades de que los edificios que se construyan en el porvenir lleguen a obstruir la vista en la pista interior de ellas. En varios Estados se están resguardando las curvas de a 5 grados o más, y haciendo muy gradual la transición del camino recto a la sección de curvatura. Esta medida resulta muy práctica, no sólo desde el punto de vista del manejo del vehículo automóvil, sino desde el de la economía, puesto que disminuye el desgaste de las gomas y la tensión de todo el mecanismo. Como quiera que en un camino plano se requiere fuerza mínima de tracción, más vale hoy en día invertir los fondos necesarios en disminuir las pendientes antes de proceder a la construcción de los sistemas de desagüe y los pavimentos.

Se está prestando especial atención, y deberá prestarse siempre, al desagüe del subsuelo, puesto que la resistencia de cualquier modelo de pavimento depende en gran parte de ese factor. Se puede justificar cualquier gasto que sea necesario para obtener un desagüe perfecto antes de que se construya el pavimento, puesto que con un buen sistema de desagüe desde un principio los pavimentos pueden construirse y reemplazarse cuando y según lo requieran las circunstancias; en tanto que sería muy costoso tener que romper el pavimento para mejorar o instalar desagües que debieran haberse atendido en los trabajos iniciales. Aun

en el campo raso se deben construir alcantarillas que recojan las aguas superficiales donde los caminos sean muy planos para dejarlas correr libremente.

Opino que hay muchas razones que justifican la construcción de afirmados permanentes en las carreteras de los suburbios y rurales, es decir, pavimentos semejantes a los que se usan en las ciudades. En primer lugar, hasta hace tres años los pavimentos de las ciudades nunca estuvieron sometidos a la prueba a que están sometidos hoy día y a la que continuarán sometiéndose en adelante, y a esto puede agregarse que falta saber si aquéllos podrán resistir la referida tensión. Todos podemos recordar la época en que ningún vehículo que transitaba por las calles de Nueva York viajaba a una velocidad mayor de 5 a 6 millas por hora, y los carretones pesados tirados por caballos que recorrían por la parte baja de la ciudad iban más bien a sólo 3 o 4 millas por hora. Ahora los autocamiones que llevan la misma carga, o quizá una mucho más pesada, viajan a razón de 15 o 20 millas por hora. En los pavimentos ásperos el choque de impacción y los elementos destructivos son, por consiguiente, muchas veces mayores, a pesar de haber adoptado casi universalmente las gomas macizas. Si tales condiciones existen en las calles muy concurridas de la ciudad, ¿no es lógico creer que existan en mayor grado en las carreteras del campo, en donde no se observan los reglamentos urbanos y en donde la velocidad de los vehículos aumenta hasta 25 o 30 millas por hora? Estoy convencido de que si únicamente la velocidad se considerara, esto sería motivo suficiente para hacer que los pavimentos de las carreteras se construyeran de materiales aún más resistentes que los de las calles urbanas. El tráfico de los autocamiones entre las ciudades es muy grande hoy día y en el curso del tiempo irá aumentando más y más en volumen y densidad.

El asunto de los desagües también requiere que el piso de los pavimentos sea más fuerte y resistente. Las calles de las ciudades se pavimentan por lo regular de acera a acera, y debajo de los pavimentos yacen las alcantarillas, tuberías, cañerías, etc., todas las cuales tienden a facilitar el buen desagüe del subsuelo, en tanto que las aguas superficiales corren hacia las cunetas y de ahí pasan fácilmente a las alcantarillas. En el campo, y particularmente en los bancos del camino, siempre existen mantales cuya amenaza es difícil de impedir, en tanto que el agua que se desprende de las zanjas abiertas y de las colinas penetra y se filtra por entre los cimientos, y éstos se ablandan, sobre todo en la época de lluvias. En el invierno el cimiento saturado se congela y ensancha, de tal modo que levanta el pavimento, rompiendo a menudo la superficie. El efecto destructivo del choque de impacción por vehículos que andan a gran velocidad, los desagües inadecuados, y el efecto relativo que estos dos factores ejercen sobre las calles urbanas y las carreteras del campo, son motivos más que su-



**DIAGRAMA QUE MUESTRA LA DISTRIBUCION DEL PERSONAL USANDO UN MEZCLADORA AUTOMATICA DE CAPACIDAD DE 3 SACOS DE CEMENTO.** — A, capataz; B, capataz subalterno encargado del concreto; C, capataz subalterno encargado de la mezcladora; D, 2 obreros para manipular el tablero; E, 2 obreros que manejan el pisón; F, 2 obreros encargados de dar la última mano; G, 3 obreros que esporean el concreto; H, obrero que ayuda a la mezcladora; I, obrero que limpia el subsuelo y cubre las uniones; J, mecánico que carga la mezcladora; K, fogonero y rociador; L, obrero que ayuda a los carretilleros; M, 3 obreros que sacan el resaca; N, 4 obreros que acarrean piedra triturada; O, 2 obreros que acarrean cemento; P, 2 obreros que trabajan el cemento; Q, obrero que abre los sacos; R, 3 obreros cargando arena; S, 3 obreros cargando piedra triturada más gruesa; T, 2 obreros regando el pavimento; U, aguilador; V, 3 capataces y 36 obreros. □ indica las carretilleras.



ficientes para que los pavimentos del campo sean de mayor resistencia que los urbanos, a no ser que el sistema rural de desagües sea tan perfecto y completo que evite en absoluto, en todas épocas, la penetración del agua por entre el subsuelo y el pavimento.

### Puentes.

Todos los puentes destinados a las carreteras matrices y secundarias deben construirse de manera que soporten pesos no menores de 20 toneladas, dando por sentado que el 75 por ciento de la carga por vehículo va sobre las ruedas traseras. Las carreteras que hoy son de segunda o tercera importancia, figurarán mañana entre las de primera línea, y, por lo tanto, los puentes en la actualidad y en adelante deberán construirse siempre teniendo en cuenta los requisitos del porvenir.

crece el número de automóviles, de manera que es de suma importancia tomar medidas para eliminar por completo esos cruzamientos. El autor conoce un caso en que por haber resituado 3 millas de una carretera se eliminaron para siempre ocho cruzamientos de la vía férrea al nivel de la carretera.

### Marcación de carreteras

Hasta ahora se ha prestado muy poca atención al asunto de señalar y marcar las carreteras públicas, pero en los distintos Estados se está instalando en todas las carreteras de su dependencia un sistema muy amplio de postes de señales y placas que, con anticipación, indican la dirección, distancia, cruzamientos peligrosos, curvas muy violentas y pendientes muy empinadas. Dichas señales son de una construcción muy sólida, puesto que van mon-



Mezclador de concreto que funciona en la construcción de un camino en terrenos de la Universidad de Cornell. — El mezclador se está cargando por un extremo y descargándose en un carretón por otro.

En los casos en que la carretera pasa por debajo de un puente, de cualquier modo que sea, el juego limpio vertical no deberá ser menor de 14 pies, medidos desde la superficie del pavimento hasta la superficie inferior del piso del puente, y la carretera debe tener por lo menos 20 pies, o quizá mejor 40 de ancho para dejar amplio margen para el tráfico de vehículos y de transeúntes del futuro.

### Cruceros de Camino

Las carreteras y las vías férreas nunca deben cruzarse al mismo nivel, y los actuales cruceros al mismo nivel deben eliminarse por medio de puentes, por pasajes subterráneos, o situando de nuevo la carretera en donde fuese posible hacerlo. Las muertes por accidentes ocurridas en los puntos donde las carreteras cruzan la vía férrea aumentan a medida que

tadas sobre postes de concreto, y las direcciones en los letreros son tan claras y precisas que los motoristas pueden leerlas sin el menor inconveniente ni pérdida de tiempo, y en la mayor parte de las veces sin detenerse. En las ciudades, para lograr que los automovilistas pasen por las calles menos congestionadas, en cuanto al tráfico, el Estado está instalando, en cooperación con las municipalidades, unos indicadores que facilitan atravesar la ciudad y volver a entrar en la carretera sin el menor trabajo ni pérdida de tiempo.

Todo lo dicho hasta ahora en este artículo constituye un somero bosquejo de lo que, en la opinión del autor, pudiera llamarse fundamentos de primera importancia en la construcción de carreteras modernas. Es probable que algunas autoridades consideren que lo expuesto, respecto del ancho, es más de lo que real-

mente se necesita en los caminos en el campo raso; pero opino que, cuando la Quinta Avenida, de Nueva York; y Broad Street, de Newark; New Jersey; y el Boulevard Michigan, de Chicago, fueron construídos, a los ingenieros encargados no se les ocurrió nunca que esas calles, con el tiempo, llegarían a ser muy angostas, como ha sucedido, pues estoy seguro de que las personas que las conocen estarán de acuerdo en que, hoy día, dichas calles son ya muy angostas para el tráfico que diariamente pasa por ellas, y si esto sucede ahora, ¿cuáles serán las condiciones del tráfico por esos lugares dentro de diez años? El autor está convencido de que durante la vida de muchos de esta generación, en las principales ciudades del mundo, se verán dos sistemas de vías, a distintos niveles, para el tráfico de vehículos, uno para los de carga en los caminos y vías de comunicación usados en la actualidad, y otro, elevado, para los automóviles de pasajeros, como los tranvías elevados, el cual tendrá entradas a ciertos intervalos desde los niveles más bajos, como se ve hoy en el "Motor Parkway" de Long Island.

En resumen: Para atender a las necesidades del tráfico de automóviles en el porvenir, se requiere en la construcción de los caminos:

Primero, los fondos necesarios.

Segundo, hombres expertos y experimentados, de una clarividencia con respecto a las

condiciones futuras, y dispuestos a idear, recomendar, y construir los mejores tipos de caminos, tales como lo demuestran la ciencia y la experiencias modernas.

Tercero, el mayor ancho que pueda obtenerse en la actualidad para dar margen a la futura expansión del tráfico; la instalación desde un principio de desagües tan apropiados y adecuados que por muchos años eviten el tener que romper los pavimentos para reparaciones o nuevas instalaciones.

Y cuarto, evitar, donde sea posible, curvas muy violentas; reducir las pendientes a su mínima expresión al situar y construir el camino; marcar de una manera completa y adecuada los caminos, sobre todo en las intersecciones con otros, de manera que los automovilistas no tengan la menor duda acerca de la ruta que deberán seguir para llegar a su destino.

Estos resultados pueden obtenerse únicamente por medio de una buena inteligencia y una cooperación muy íntima entre todas las compañías interesadas en la fabricación de vehículos para transporte en las carreteras, aquellas personas que los usan, y las autoridades del país que tienen a su cargo la construcción de las carreteras; y también por medio de una continua prédica y educación de toda la población del país, mostrándole la necesidad de construir para el porvenir, más bien que tratar únicamente de satisfacer las exigencias del presente.

---

## LA VIALIDAD EN MENDOZA

# LA COMUNICACION INTERDEPARTAMENTAL

La prensa mendocina, con ocasión de la inauguración del nuevo período constitucional, torna a prestar atención al problema de las comunicaciones interdepartamentales que allí, como en las demás provincias, no se efectúan en las condiciones que reclaman las necesidades de los pueblos.

"La situación creada por el comisionado interventor en la oficina de puentes y caminos, dice un colega mendocino, ha cambiado por completo, quedando otra vez a cargo de la provincia la responsabilidad de esa importante repartición. El problema de los caminos continúa en pie y la mayor parte de nuestras carreteras siguen deteriorándose sobre los desperfectos ya sufridos en los últimos años, mientras el gobierno se decide a encarar la tarea de su total restauración, para vincular, al fin, en forma homogénea, todas las zonas del territorio provincial.

El servicio de las comunicaciones interdepartamentales se hace en la actualidad de un modo asaz deficiente, con lo que resulta perjudicado el fomento vegetativo, comercial e industrial de ciertas poblaciones.

La ganadería y la agricultura exigen para su debida expansión, se prolongue y aún mejore el

trazado de la red de caminos con que cuenta esta provincia para alimentar la circulación de los complejos elementos que constituyen la riqueza.

Además de las iniciativas de las autoridades superiores en el ramo que nos ocupa, las municipalidades de campaña y también los vecindarios hállanse solidariamente obligados a la cooperación o al empleo de recursos propios cada vez que sea necesario reparar caminos o puentes, mejorar los servicios actuales o resolver cualquiera de los problemas que a veces surgen con motivo del tráfico y de los transportes."

Es la justa doctrina. No se explica que en una provincia rica, como Mendoza, cuya principal riqueza es la producción vitícola, no se constituyan juntas vecinales de fomento de la vialidad para resolver con sus propios recursos los problemas de tráfico local e interdepartamental.

Por lo demás, las observaciones apuntadas por el colega mendocino respecto a las deficiencias que ofrece la comunicación entre los departamentos, son aplicables a todas las provincias.

# EN TORNO AL PROBLEMA DE LOS CAMINOS

LA ATENCIÓN DE LA PRENSA NACIONAL

Con verdadera satisfacción anotamos la reacción operada en el seno de los órganos más representativos del periodismo nacional en favor del capital problema de la vialidad, al cual se dedica toda la importancia que merece.

La cooperación de la prensa al planteamiento y solución de este asunto de los caminos, es realmente inapreciable. Merced a ella, la opinión pública mantiene fija la mirada en una cuestión fundamental, en medio de los hechos diversos que solicitan diariamente la atención de gobernantes y gobernados.

Coincidente con los puntos de vista, expuestos en esta revista, nuestro distinguido colega "La Nación" ha dedicado al problema de la vialidad el suelto que transcribimos, por considerarlo acertado:

"Uno de los más interesantes problemas nacionales es el de la vialidad, pues las enormes distancias a cubrir hasta llevar la producción a los grandes centros de consumo o a los puertos de exportación motivan considerables recargos. La red de ferrocarriles, a pesar de su amplitud, no alcanza a servir por completo todas las regiones, aparte de que la escasez del tráfico determina un razonable encarecimiento de los fletes. El medio más barato de transporte debería ser la utilización de carreteras; pero el estado de éstas es malo de ordinario y no lleva miras de mejorar. La calidad del suelo, especialmente en la provincia de Buenos Aires, no permite contar con buenos caminos en tanto se prosiga con el sistema de mantenerlos naturales y aun cuando se inviertan fuertes cantidades en el entretenimiento de los mismos, porque cada lluvia que se produce anula totalmente la labor realizada durante mucho tiempo por las cuadrillas encargadas de la reparación. El agua, factor indispensable para la producción, se convierte en serio enemigo de la misma, porque al inutilizar los caminos aminora el rendimiento efectivo al encarecer el transporte. La mejor de las carreteras queda inservible a raíz de una fuerte lluvia, y el primer carro que las cruza, apenas oreado el campo, las termina de destruir totalmente. Bien es cierto que no se cumple la reglamentación existente acerca de la carga máxima; pero el incumplimiento obedece a razones no desatendibles: un carro que sólo conduzca cinco mil kilógramos cuesta, proporcionalmente, mucho más que uno cargado con ocho o diez mil. Por esta sola causa los agricultores desechan los vehículos pequeños y mantienen los de gran tamaño. El transporte no se efectúa, pues, en condiciones razonables, porque los caminos son pésimos. Y mientras soporten semejantes pesos no llegarán a mejorar. La solución radica, evidentemente, en construirlos de piedra, toda vez que una larga experiencia demuestra bien claramente que el sistema de abovedamiento con tierra no rinde resultado alguno.

Varias veces se ha proyectado y hasta alcanzado principio de ejecución la realización de

un plan vasto y serio para el mejoramiento de la vialidad; mas diversos factores, especialmente los de orden político, han impedido llevar a la práctica tales propósitos.

La primera iniciativa fué la de crear la Dirección General de Caminos, encargada de organizar un programa completo de vialidad en la provincia, de manera de desarrollarlo con método y progresivamente. Poco tiempo después de constituida la Comisión, se la dió por disuelta sin experimentar los resultados.

Otra tentativa bien orientada fué la que determinó la instalación de una fábrica de adoquines anexa al presidio de Sierra Chica, donde existe piedra de excelente calidad y donde la mano de obra, aprovechando el trabajo de los presos, resultaría muy barata. Tampoco se ha cumplido el propósito que determinó la instalación, pues en lugar de utilizarse el material en la construcción de caminos, se procedió y sigue procediéndose a distribuirlo en los municipios para la pavimentación de calles urbanas. La fábrica, por otra parte, no produce la cantidad calculada, sin duda por deficiencias de instalación, y no cabe, en consecuencia, creer que ella llegue a satisfacer las exigencias de una obra realmente importante cuando se trate de ejecutarla.

Por último, figura el camino macadamizado de Buenos Aires a Bahía Blanca, comenzado a construirse hace más de dos años, y que fuera abandonado tan pronto como el conflicto político motivó la renuncia del gobernador Crotto. Esta obra, considerada sin disputa de verdadera trascendencia, podía haber llegado a servir de base para la red general de carreteras pavimentadas que reclama la provincia. Proseguida con método, habría de convertirse en tronco al cual convergieran los demás caminos del sur, según se comprobará indudablemente el día en que sea abordada decididamente la obra.

Tres grandes caminos son necesarios en la provincia: el ya mencionado del sur, el del norte, rumbo a Rosario, y el del oeste, que podría ser la continuación del que existe hasta Morón.

Las sumas que actualmente se invierten en la conservación de caminos no permiten emprender una obra amplia, pero serían suficientes para servir los intereses de un capital que el Gobierno podría encontrar para dedicarlo a la construcción de grandes carreteras de piedra. Con un millón y medio de pesos, que la provincia malgasta en arreglos transitorios — cuando no en propaganda electoral, como fuera comprobado recientemente, — sería dable iniciar tan siquiera la verdadera tarea que se necesita. No debe olvidarse que en diversas zonas se cuenta con material pétreo abundante, de manera que el gasto por tal concepto resultaría reducido, sabiendo formular un plan razonado para la ejecución de la obra. Por creído que parezca el gasto, los beneficios a obtenerse lo compensarán en poco tiempo.

# La vialidad en los Estados Unidos

## LEY NACIONAL DE CAMINOS

Publicamos a continuación el texto íntegro de la ley nacional de caminos, recientemente promulgada por el presidente Harding, por el interés palpitante que reviste en estos momentos en que se prepara entre nosotros el primer Congreso Nacional de Vialidad.

La legislación norteamericana contiene disposiciones susceptibles de aplicarse en nuestro medio, dada la analogía de nuestra organización política con la constitución federal de los Estados Unidos del Norte. La ley norteamericana conviene a la estructura de las repúblicas que han adoptado su sistema político.

Creemos que el conocimiento de dicha ley ha de ser útil en extremo a nuestros gobernantes y legisladores.

He aquí la ley que los norteamericanos llaman "Acta federal de Vialidad":

### Ley Federal de Vialidad

La ley (acte) federal de Vialidad, aprobada por el presidente Harding, con fecha 9 de Noviembre de 1921, destina la suma de \$ 75.000.000 en concepto de ayuda federal, a la construcción de caminos en varios de los estados, y pesos 15.000.000, para caminos y vías férreas en las zonas adyacentes a los bosques nacionales.

Se dispone la inmediata entrega de la suma de \$ 25.000.000, para la ayuda federal de caminos, y el saldo de \$ 50.000.000, estará disponible para el 1.º de enero de 1922. De la suma destinada a los caminos forestales, se entregará la cantidad de \$ 5.000.000 al contado, y \$ 10.000.000 el 1.º de Julio de 1922, fecha que señala el comienzo del siguiente año fiscal.

De acuerdo con los términos del acta, el dinero federal destinado a la vialidad, será válido para los Estados, por el término de dos años, después del vencimiento del año fiscal para el cual fué destinada la precitada suma. Esta cláusula fué creada para aplicar al dinero destinado bajo el acta anterior, y sus reformas, como también para la suma subsiguiente.

De conformidad a esta cláusula, la nueva suma tendrá que ser entregada para el 30 de Junio del año 1924, y el plazo fijado para el saldo de la suma anterior aprovechado en algunos de los Estados, se prorrogará hasta el 30 de Junio de 1923. La suma destinada a los caminos de bosque es válida hasta que se venza el plazo del desembolso.

Para la ayuda federal, sólo le será permitido deducir al Secretario de Agricultura el 2 1/2 por

ciento, para cubrir los gastos de administración, y para el estudio de la vialidad.

El saldo del dinero, será distribuido por igual entre los Estados, en forma análoga a la prescrita en el Acta Federal de subsidio del año 1916.

Los tres factores que se tomarán en cuenta para la distribución de los fondos, a saber, el área, la población, extensión de entrega rural, y caminos principales, no sufrirán reforma alguna. Dividiendo la suma total en tres partes, una será destinada en la respectiva relación que cada uno de los factores de cada Estado aporte en su totalidad a los Estados Unidos.

Una nueva cláusula ordena que ningún Estado percibirá menos de un medio por ciento de la suma anual. Esta medida aumentará la suma que, de no haberse creado aquélla, percibirían cuatro de los Estados menores, Delaware, Nueva Hampshire, Isla Rhode y Vermont.

### Suma destinada a los Estados

Después de deducida la cuota administrativa, la suma disponible para fines inmediatos, se calcula en \$ 24.375.000; el 1.º de Enero se contará con la suma de \$ 48.750.000, lo que forma un total de \$ 73.125.000. La distribución de estas sumas a los diversos Estados, y las que regían en las actas anteriores, van detalladas en la tabla que publicamos en la página siguiente.

Los bonos estadosunidenses limitados a un 50 por ciento, excepción hecha de aquellos Estados donde haya tierras públicas.

La participación de los Estados Unidos en cualquier proyecto de vialidad está limitada al 50/100 del presupuesto total de gastos, excepción hecha de aquellos de los Estados que dispongan de tierras públicas sin expropiar, que excedan en un 50/100 de las demás tierras del Estado.

Para dichos Estados, se hace la especial concesión de que el gobierno participe hasta cubrir el 50/100, más un porcentaje de la suma total presupuestada, equivalente a una mitad del porcentaje que aporta en total al Estado, el área ocupada por las tierras públicas.

Por regla general, la participación del Gobierno, se halla limitada a \$ 20.000, por milla, pero tratándose de las tierras públicas de los Estados, ésta suma podrá ser elevada en proporción al porcentaje con que se aumente la ayuda Federal autorizada. Las cláusulas que rigen respecto a estos Estados, son aplicables a todo fondo gratuito, destinado por las actas anteriores, como también para pagos de proyectos aprobados donde no se había dado comienzo a la obra con fecha 30 de Junio próximo pasado. Los Estados beneficiados por estas cláusulas, van indicados en el siguiente cuadro, conjuntamente con el límite máximo con que el Gobierno puede participar de acuerdo con el Acta.

**CANTIDAD DESTINADA POR LA AYUDA FEDERAL EN LA NUEVA Y  
EN LA ANTIGUA LEY**

<b>ESTADO</b>	<b>Nueva cantidad para disposición inmediata</b>	<b>Cantidad disponible el 1.º de Enero 1922</b>	<b>Cantidad total bajo la nueva ley</b>	<b>Cantidad total bajo las leyes antiguas</b>	<b>Cantidad total bajo las nuevas y antiguas leyes</b>
Alabama .....	\$ 517,806.89	\$ 1,035,613.78	\$ 1,553,420.67	\$ 5,776,552.58	\$ 7,329,973.25
Arizona .....	351,093.81	702,187.63	1,053,281.44	3,771,351.69	4,824,633.13
Arkansas .....	418,047.40	836,094.80	1,254,142.20	4,619,929.47	5,874,071.67
California .....	820,699.51	1,641,399.02	2,462,098.53	8,384,354.57	10,846,453.10
Colorado .....	447,058.56	894,117.13	1,341,175.69	4,780,064.14	6,121,239.83
Connecticut .....	160,299.26	320,598.52	480,897.78	1,689,324.70	2,170,222.48
Delaware .....	121,875.00	243,750.00	365,625.00	447,654.83	813,279.83
Florida .....	295,608.56	591,217.13	886,825.69	3,150,112.48	4,036,938.17
Georgia .....	665,985.86	1,331,971.72	1,997,957.58	7,407,578.62	9,405,536.20
Idaho .....	312,845.56	625,691.12	938,536.68	3,360,328.86	4,298,925.54
Illinois .....	1,082,093.69	2,164,187.38	3,246,281.07	12,024,266.97	15,270,548.04
Indiana .....	652,951.80	1,305,903.61	1,958,855.41	7,415,292.61	9,374,148.02
Iowa .....	700,957.58	1,401,915.16	2,102,872.74	7,939,343.14	10,042,215.88
Kansas .....	700,760.50	1,401,521.01	2,102,281.51	7,895,309.07	9,997,590.58
Kentucky .....	472,392.89	944,785.79	1,417,178.68	5,370,064.79	6,787,243.47
Louisiana .....	332,329.88	664,659.76	996,989.64	3,742,524.57	4,739,514.21
Maine .....	231,720.08	463,440.17	695,160.25	2,645,963.57	3,341,123.82
Maryland .....	213,543.00	427,086.01	640,629.01	2,390,749.07	3,031,378.08
Massachusetts .....	365,392.01	730,784.03	1,096,176.04	4,052,565.09	5,148,741.13
Michigan .....	749,844.14	1,499,688.29	2,249,532.43	7,961,295.55	10,210,827.98
Minnesota .....	707,865.69	1,415,731.38	2,123,597.07	7,815,383.02	9,938,980.09
Mississippi .....	431,635.41	863,270.81	1,294,906.22	4,951,542.29	6,246,448.51
Missouri .....	816,042.87	1,632,085.75	2,448,128.62	9,322,075.71	11,770,204.33
Montana .....	515,628.61	1,031,257.21	1,546,885.82	5,498,827.31	7,045,713.13
Nebraska .....	527,063.17	1,054,126.33	1,581,189.50	5,866,761.66	7,447,951.16
Nevada .....	317,812.26	635,624.52	953,436.78	3,527,276.18	4,480,712.96
Nueva Hampshire .....	121,875.00	243,750.00	365,625.00	1,143,088.99	1,508,713.99
Nueva Jersey .....	314,290.32	628,580.63	942,870.95	3,265,299.02	4,208,169.97
Nueva México .....	396,607.78	793,215.56	1,189,823.34	4,389,794.61	5,579,617.95
Nueva York .....	1,232,149.32	2,464,298.65	3,696,447.97	13,688,801.67	17,385,249.64
Carolina del Norte .....	569,777.97	1,139,555.93	1,709,333.90	6,270,690.68	7,980,024.58
Dakota del Norte .....	388,238.14	776,476.28	1,164,714.42	4,222,487.70	5,387,202.12
Ohio .....	941,001.35	1,882,002.70	2,823,004.05	10,202,947.71	13,025,951.76
Oklahoma .....	584,113.15	1,168,226.29	1,752,339.44	6,338,245.60	8,090,585.04
Oregón .....	394,221.30	788,442.60	1,182,663.90	4,332,178.26	5,514,842.16
Pensilvania .....	1,132,984.66	2,265,969.31	3,398,953.97	12,632,644.29	16,031,598.26
Isla Rhode .....	121,875.00	243,750.00	365,625.00	641,166.13	1,006,791.13
Carolina del Sud .....	353,745.78	707,491.56	1,061,237.34	3,946,617.50	5,007,854.84
Dakota del Sud .....	401,353.44	802,706.87	1,204,060.31	4,452,883.04	5,656,943.35
Tennessee .....	549,230.75	1,098,461.49	1,647,692.24	6,228,137.98	7,875,830.22
Texas .....	1,475,057.47	2,950,114.94	4,425,172.41	16,100,404.77	20,525,577.18
Utah .....	283,139.07	566,278.14	849,417.21	3,117,206.38	3,966,623.59
Vermont .....	121,875.00	243,750.00	365,625.00	1,242,103.73	1,607,728.73
Virginia .....	485,609.49	971,218.98	1,456,828.47	5,451,730.28	6,908,558.75
Washington .....	367,903.26	735,806.51	1,103,709.77	3,971,675.83	5,075,385.60
Virginia del Oeste .....	267,453.26	534,906.51	802,359.77	2,922,504.45	3,724,864.22
Wisconsin .....	631,605.29	1,263,210.67	1,894,815.86	7,004,280.67	8,899,096.53
Wyoming .....	311,639.21	623,078.42	934,617.63	3,378,558.17	4,313,175.80
<b>Total .....</b>	<b>24,375,000.00</b>	<b>48,750,000.00</b>	<b>73,125,000.00</b>	<b>266,750,000.00</b>	<b>339,875,000.00</b>

## Proporción del presupuesto de gastos que abonará el gobierno

Los fondos federales deben estar garantizados bajo el control del Estado por una suma igual.

Los fondos para igualar la contribución del Gobierno, pueden ser obtenidos por los Estados, o por una subdivisión política o cualquier otra de los Estados, pero en cuanto los fondos de una región u otra subdivisión local se vayan a utilizar de acuerdo con la nueva acta, deben ser controlados por el Departamento de Vialidad del Estado.

Ningún proyecto se aprobará en Estado alguno, basta no haber reunido dicho Estado los fondos necesarios para igualar la suma destinada por la Ayuda Federal. Los gastos ocasionados por el mantenimiento de los caminos se cubrirán con fondos fusionados, excluyendo aquellos en que la legislación del Estado no admita tales cláusulas. El Ministro de Agricultura está facultado para aprobar proyectos por el término de tres años.

### Dinero a invertirse en una red conectada

La nueva suma a destinarse será invertida en un sistema de vialidad definitivo y unido con cada Estado, limitada su extensión al 7,100 de la totalidad de los caminos en cada Estado. Este sistema estará dividido en dos partes: la primera incluirá los caminos más importantes que serán reconocidos como principales o interestaduais, y no excederán de las tres séptimas partes de la extensión total del sistema. La segunda parte incluirá los caminos secundarios o que crucen sólo la región, con los que se completará el total de los calculados.

Estos sistemas serán designados por los Departamentos de Vialidad del Estado; sin embargo, el Ministerio de Agricultura, está facultado para pedir modificaciones o revisiones de los trazados en proyecto. Hasta que los Estados tengan una oportunidad para elegir sus sistemas, el Ministro aprobará nuevos proyectos que le sean presentados anticipando que los que considere oportunos pueden formar parte del sistema definitivo que se elija. Cuando un Estado haya obtenido los fondos para completar y mantener una red de caminos equivalentes al 7 % de la extensión total, el acta dice que puede hacerse un agregado al millaje del primero y segundo sistemas, lo que dará finalmente a esos Estados un sistema que incluirá más del 7 % del millaje total.

El acta considera que el primer sistema o interestadual, y el segundo, o estadual, pueden ser construidos al mismo tiempo. Una de las cláusulas estatuye que no puede ser gastado más de un 60 % de la Ayuda Federal para cada Estado, en el sistema de caminos estaduales, excepto en el caso de que se obtenga la aprobación del alto departamento del Estado, y del Secretario de Agricultura.

### Tipo y ancho necesario de los caminos

Nuevos términos han sido introducidos al acta, en la parte relativa a la forma precisa de los caminos de la Ayuda Federal. Reemplazan-

do al término "substantial" empleado en el acta anterior, la nueva acta exige en forma explícita, que sólo sean empleados tipos de superficie y materiales de clase duradera que puedan satisfacer las necesidades actuales y las condiciones requeridas para el futuro tráfico, tomándose en cuenta las propias de cada localidad. Esta disposición no cambiará la política que hasta la fecha ha seguido el Departamento de Agricultura. Tiene éste el propósito de afirmar la actitud tan sabiamente adoptada por el secretario hace varios años, al emplear el término "substantial" que aparece en el acta anterior.

Sin embargo, se hace necesaria, una cláusula completamente nueva, respecto al ancho. Después de enumerar en términos generales, que los caminos que se han de construir en lo sucesivo deberán tener, para el tráfico en ambas direcciones, un ancho adecuado, el acta señala la proporción justa correspondiente a la superficie, indicando que no podrá ser menos de 18 pies. Podrán admitirse excepciones a esta regla, si, en opinión del Secretario de Agricultura, es imposible construir un pavimento de 18 pies de ancho por razones topográficas, costos excesivos, probables exigencias del tráfico, o por obstáculos legales.

### Severas penalidades para la falta de reparaciones

De acuerdo con el espíritu del primer mensaje enviado al Congreso por el Presidente Harding, en el cual ruego que no se deje de prestar la debida atención a los caminos, después de la construcción de éstos, a fin de conservarlos constantemente en las condiciones de prestar servicios, la nueva acta impone una severa multa, tratándose de una infracción a la ordenanza que exige el debido mantenimiento de los caminos construidos bajo su amparo.

Define en especialidad, "el cuidado", en toda la acepción de la palabra, en el sentido de "la necesidad continua de composturas, a fin de conservar la superficie lisa de los caminos". Para asegurar a cada camino ayudado por el Gobierno, ese cuidado, manifiesta que el Secretario de Agricultura notifique acerca de cualquier Estado, que permita el deterioro de sus caminos por falta de su debida atención. Si pasados los 90 días de haberse notificado, no se hubieran hecho las reparaciones necesarias, el secretario se halla autorizado para llevar a cabo dichas reparaciones, por cuenta de su repartición, deduciendo luego las cantidades gastadas, de los fondos que la Ayuda Federal destina a ese Estado.

Más aún, puede negarse a aprobar cualquier otro proyecto, en aquel Estado hasta no haber éste reembolsado los fondos empleados en la reparación del camino deteriorado. Cuando el dinero haya sido devuelto, éste no irá a engrosar los fondos destinados a este Estado, sino que será repartido entre todos los demás, de modo que al Estado infractor sólo le corresponderá una pequeña parte.

## Términos del acta

Los términos del acta, son los siguientes:

Un acta para corregir la titulada: "Acta que ordenará a los Estados Unidos a prestar ayuda a los Estados en la construcción de sus caminos y otros afines"; aprobada el 11 de Julio de 1916, después de revisada y modificada para otros fines.

—Reunidos en Asamblea General el Senado, y el Congreso de los Estados Unidos, se promulga esta ley que será considerada como Acta Federal de la Vialidad:

Artículo 2: Al utilizarse esta ley, salvo que el contenido indique lo contrario.

El término "Ley de Ayuda Federal" significa la ley titulada: "Ley que ordenará a los Estados Unidos presten ayuda a los Estados en la construcción de sus caminos y otros afines", aprobada el 11 de Julio de 1916, modificada en los artículos 5 y 6 de un acta titulada "Ley que dispone de una suma destinada al servicio del Departamento del Correo durante el año fiscal que terminaba el 30 de Junio de 1920, aprobada el 28 de Febrero de 1919, y todas las demás actas que hayan sufrido enmiendas o tengan suplementos al respecto.

El término "camino público" incluye derechos de circulación, puentes, desagües, señales, pasos a nivel y construcciones de protección relacionadas con los caminos, pero no incluirá ningún camino ni calle dentro de una municipalidad que cuente con una población de 2,500 o más habitantes, demostrado por el último censo disponible, excepción hecha de la parte del citado camino o calle a lo largo de la cual dentro del radio de una milla, las casas estén situadas más o menos a 200 pies una de la otra.

El término "Departamento de Vialidad del Estado" incluye a todo departamento del Estado, comisión, dirección, u empleado debidamente facultado en todo sentido para poder desempeñar a entera satisfacción del Secretario de Agricultura los deberes que incumben a su cargo.

El término "cuidado", supone la constancia en efectuar reparaciones necesarias, a fin de mantener un camino cuya superficie sea libre de desperfectos.

El término "construcción", se refiere a la vigilancia, inspección, construcción y todos los gastos inherentes a la construcción de un camino, exceptuando ubicaciones, mediciones, planos y costo de, o sisa.

El término "reconstrucción", significa la inspección que exige el cumplimiento o reconstrucción de un camino, o parte del mismo, para convertirlo en uno continuo del ancho y resistencia adecuado a las necesidades del tráfico.

El término "caminos forestales", incluye a los que se hallan completamente o en parte dentro de, o inmediatos a los bosques nacionales.

El término "Fondos del Estado", indica, para el cumplimiento del contenido de esta acta, los fondos recolectados con autorización del Estado, o cualquier otra subdivisión política asociada, facultada para gastar bajo el control di-

recto del Departamento de Vialidad del Estado.

Artículo 3: Todas las facultades y obligaciones del Consejo Nacional de Defensa bajo la ley titulada: "Una ley que dispone de un capital destinado al mantenimiento del Ejército por el término del año Fiscal que vence el 30 de Junio de 1917 y otros afines", aprobada el 29 de Agosto de 1916, referente a la vialidad, o al transporte en los caminos, se traspasarán aquí al Secretario de Agricultura, estando también facultado el Consejo de Defensa Nacional, para hacer entrega al Secretario de Agricultura del equipo, material, abastecimientos, papeles, mapas y documentos utilizados en el ejercicio de tales poderes. Las facultades y obligaciones de las agencias que se relacionen con caminos en los parques nacionales, o en las reservas militares o navales, bajo el control del ejército o marina estadounidenses, no estará bajo el mando del Secretario de Agricultura, recabando dichos caminos el control y jurisdicción de las citadas dependencias.

El Secretario de Agricultura, se halla facultado para cooperar con los departamentos del Estado, de vialidad, y con el Ministerio del Interior, en la construcción de caminos públicos dentro de los centros indígenas, y de abonar la suma destinada a ese fin, o autorizada por esta ley, al Estado donde se halle ubicado ese centro.

Artículo 4: El Secretario de Agricultura, creará una sección de Contaduría, que llevará en debida forma los libros.

Artículo 5: El Secretario de Guerra estará debidamente autorizado para transferir al Secretario de Agricultura, si éste lo solicitare, todo el material de guerra, equipos, y abastecimientos, actualmente, o en lo sucesivo, considerados como excedente al stock en existencia, declarado inútil para los fines del Ministerio de Guerra, pero que podrían emplearse en la mejora de los caminos, distribuyéndose el mismo, entre las diferentes reparticiones de vialidad de los varios Estados nombrados para intervenir en la construcción y cuidado de los caminos, basándose tales distribuciones sobre el mismo plan en vigor, para esta ley que se refiere a la repartición encabezada por la ayuda federal advirtiéndose que, el Secretario de Agricultura, podrá reservar a su criterio de esta distribución, y siempre que no exceda de 10/100 del material, equipos y abastecimientos para uso de la construcción, reconstrucción y cuidado de los caminos forestales nacionales, u otros caminos construidos, reconstruidos o cuidados bajo su vigilancia directa.

Artículo 6: Al aprobar los proyectos que recibirán ayuda federal de acuerdo con esta ley, el Secretario de Agricultura, apoyará preferentemente aquellos más ventajosos para la realización de un sistema adecuado y unido, de caminos, de carácter interestadual. Antes de aprobarse cualquier proyecto, en cualquier Estado, este último, con intervención del departamento de vialidad correspondiente, elegirá, o designará un sistema de caminos que no excederá

del 7,100 del total de millas de caminos en dicho Estado, con comprobantes en archivo del Departamento de Vialidad, en la fecha de promulgarse esta ley.

Toda suma destinada por la Ayuda Federal, será otorgada de acuerdo con ese sistema. Los caminos que puedan recibir Ayuda Federal, estarán divididos en dos clases y, una de las cuales será denominada caminos principales o interestaduais, y no debe exceder de los 3/75 del total de millas aptas para recibir Ayuda Federal, y la otra, que estará de acuerdo con aquélla, y que será conocida como caminos secundarios o internos, constituyendo el resto del millaje en condiciones de percibir ayuda federal.

El Secretario de Agricultura, estará autorizado para aprobar totalmente o en parte, los sistemas en la forma que van designados, o que requieran modificaciones, o revisiones convenientes.

**Advertencia:** Los Estados, someterán a la inspección del Secretario de Agricultura, cualquier revisión, propuesta, de los sistemas para caminos ya citados.

No se destinará más del 60/100 del capital del subsidio Federal a ningún Estado, hacia la construcción de caminos principales, hasta no hacerse provisión para el mejoramiento del sistema total de tales caminos; "previniéndose" que, contando con la aprobación de cualquier sección de vialidad del Estado, el Secretario de Agricultura, podrá autorizar el pago de más del 60/100 del subsidio federal destinado a aquel Estado, para ser invertido en los caminos principales o interestaduais de aquél.

El Secretario de Agricultura, podrá aprobar proyectos, presentados por los departamentos de vialidad del Estado, previa su elección, de signación y aprobación del sistema de caminos de la Ayuda Federal designados en la ley, siempre que, a su criterio, tales proyectos, formarán parte de tal sistema. Cuando un Estado haya tomado medidas, para llevar a cabo y cuidar un sistema de caminos principales, interestaduais o secundarios, que equivalga al 7/100 del total de millas comprendidas en ese Estado, tal como lo exige esta ley, dicho Estado, por medio del departamento de caminos que le corresponde, se halla autorizado para prolongar el millaje de los sistemas principales de caminos entre-estados, secundarios, o internos, a medida que se dispongan de fondos que cubran la construcción y cuidado de estas millas adicionales.

**Artículo 7:** Antes de ser aprobado un proyecto cualquiera a beneficio de un Estado por el Secretario de Agricultura, dicho Estado deberá disponer de fondos propios, requisito indispensable, exigido por esta ley para construcción, reconstrucción y cuidado de todos los caminos de la Ayuda Federal dentro del Estado, cuyos fondos se hallan bajo el control directo del departamento de caminos del Estado.

**Artículo 8:** Sólo serán empleados modelos de superficie y materiales durables en la construcción y reconstrucción de todo camino que for-

ma parte de los sistemas principales o entre los Estados, y secundarios o internos, que puedan responder adecuadamente a las necesidades existentes y futuras del tráfico en las condiciones requeridas.

El Secretario de Agricultura aprobará los tipos, y la construcción, reconstrucción, y el carácter del adelanto, dada al desgaste y cuidado que exija cada caso, tomándose en cuenta la determinada clase adaptable a cada localidad, pendiente también de la extensión que pueda abarcar el tráfico futuro.

**Artículo 9:** Todo camino construido, o reconstruido bajo los términos de esta ley, está libre de toda clase de impuestos.

Todo camino perteneciente al sistema principal o interestadual, construido después de la promulgación de esta ley, ha de serlo de acuerdo con las condiciones requeridas, por su ancho y de una superficie duradera no menor de 18 pies, salvo que el Secretario de Agricultura decrete la imposibilidad de construirlo en esas condiciones, por razones de condiciones físicas, gastos excesivos, necesidades del tráfico o inconvenientes legales.

**Artículo 10:** Cuando un Estado haya dado cumplimiento a esta ley, el Secretario del Ministerio de Hacienda, al acusar recibo del certificado expedido por el Gobernador de aquél, y aprobado por el Secretario de Agricultura, hará inmediata entrega a ese Estado de la suma que le corresponde de acuerdo con esta ley.

**Artículo 11:** Todo Estado, que haya dado cumplimiento a la presente ley, que desee aprovechar los beneficios que trae aparejado, deberá, con intervención del Departamento de Vialidad del Estado, someter a la aprobación del Ministro de Agricultura, planes, proyectos, que traten de construcción o reconstrucción de caminos principales o interestaduais, secundarios o dentro de la región.

Si el Ministro de Agricultura aprobare el proyecto, el Departamento de Vialidad del Estado, le hará entrega de las mediciones, planos, especificaciones, y presupuestos que aquél pudiera necesitar: detalles en el ramo de ingeniería, inspección y contingencias no previstas, no deberán exceder del 10 por ciento del gasto total presupuestado para su construcción.

Cuando el Ministerio de Agricultura aprobare tales mediciones, planos, especificaciones y presupuestos, deberá pasar nota al Departamento de Vialidad del Estado, certificándolo ante el Ministerio de Hacienda.

Este último destinará entonces la cuota de los Estados Unidos, pagaderos por esta ley para tales proyectos, los cuales no excederán del 50 %, anuales del presupuesto total de gastos, excepción hecha del Estado que disponga de tierras públicas sin expropiar, que excedan en un 5 %, del área total de tierras en el Estado.

El secretario del Tesoro señalará la parte que los Estados Unidos deben pagar, de acuerdo con esta ley para tales proyectos, y que no debe ex-



ceder del 50 %, del presupuesto total, más un porcentaje que puede ser calculado en una mitad del que corresponda al área total de tierras públicas del mismo Estado.

Se dispone que el límite de los pagos no debe exceder de \$ 20.000 por milla, de acuerdo con la ley en vigencia y depende del Secretario de Agricultura su aprobación y el aumento proporcional en el porcentaje autorizado en esta sección para la Ayuda Federal.

Se dispone también que tales cláusulas relacionadas con las tierras públicas del Estado serán aplicables a todo fondo, con o sin gravamen señalado por la Ley de Ayuda Federal, y para el pago de proyectos aprobados cuya ejecución no hubiera sido iniciada con fecha 30 de Junio de 1921.

Artículo 12: La construcción o reconstrucción de caminos o parte de ellos, de acuerdo con las disposiciones de esta ley, así como todo contrato, plano o presupuesto relacionado con ellos, serán sometidos al departamento de Caminos del Estado y sujetos a la aprobación del Secretario de Agricultura.

La construcción y trabajos de reconstrucción en cada Estado serán realizados de acuerdo con sus leyes y bajo la vigilancia directa del Departamento de vialidad del Estado, y sometidos a la inspección y aprobación del Secretario de Agricultura y de acuerdo con las cláusulas reglamentarias indicadas por esta Ley.

Artículo 13: Cuando el Secretario de Agricultura compruebe que un proyecto sancionado por él, ha sido puesto en ejecución de acuerdo con los planos e indicaciones, ordenará que se abone a las autoridades de ese Estado la suma destinada para ese proyecto.

El Secretario de Agricultura podrá, de tiempo en tiempo, y a su criterio, efectuar pagos sobre los trabajos en construcción o reconstrucción, a medida que éstos vayan progresando, con la condición de que tales pagos y otros anteriores a éstos, caso de existir, no excedan del prorrateo estipulado por los Estados Unidos respecto al costo del trabajo y materiales que se emplean actualmente en semejantes construcciones o reconstrucciones, de conformidad a los planos y detalles aprobados.

El Secretario de Agricultura y el Departamento de Vialidad del Estado, en cada uno de éstos, podrán resolver conjuntamente, el plazo y las cuotas a pagarse, de acuerdo con esta ley, y a medida que progresen los trabajos.

Esos pagos serán realizados por la Secretaría del Ministerio de Hacienda, sobre garantías concedidas por el Secretario de Agricultura, a favor del, o de los empleados, designados para depositarios por el Departamento de Vialidad del Estado, y autorizado por las leyes del mismo para percibir los fondos.

Artículo 14: Cuando un Estado dejase de mantener en debidas condiciones un camino, dentro de su jurisdicción, después de construido o reconstruido, de conformidad con las cláusulas de esta ley, el Secretario de Agricultura lo notificará al Departamento de Vialidad del

Estado y si dentro de los 90 días de la notificación, no hubiera sido puesto ese camino en debidas condiciones, el Secretario de Agricultura procederá de inmediato a ordenar su arreglo, cargando el gasto a la suma que ese Estado percibe de la Ayuda Federal, rehusándose a sancionar otro proyecto para ese Estado, sin haberse llenado previamente los requisitos necesarios.

Al depositar dicho estado la suma gastada por el Gobierno Federal para cubrir el gasto ocasionado, se destinará esa cantidad a la caja de la Ayuda Federal de caminos, para ser distribuida proporcionalmente entre los demás Estados, para la construcción de caminos de acuerdo con esta ley, incumbiéndole al Ministro de Agricultura aprobar los futuros proyectos sometidos por el Estado, tal, y como ordena esta ley. Cuando el Secretario de Agricultura crea necesario, bajo el amparo de esta ley, colocar un camino en debidas condiciones, estará facultado para firmar un contrato con una entidad para que se haga cargo del trabajo, y siempre que no pueda asegurar un contrato satisfactorio, podrá comprar, alquilar u obtener todo lo necesario para la obra: materiales, peones, etc., pudiendo abastecerse, para los fines propuestos, de todo aquello que, a su criterio, pueda tender hacia el debido desempeño de su cargo.

Artículo 15: Dentro de los dos años de estar en vigencia esta ley; el Ministerio preparará, publicará y distribuirá un mapa demostrativo de los caminos públicos y forestales que hayan sido elegidos y aprobados como parte de los principales o interestadales, así como también de los secundarios o internos, y subsiguientemente publicará por cuenta de la caja, anualmente, mapas suplementarios que demostrarán el programa llenado, y el progreso realizado relativo a elección, construcción y reconstrucción.

Artículo 15: A los fines de esta ley, los Estados Unidos otorgan su consentimiento a toda empresa ferrocarrilera o compañía de canales, facultándola para convenir con el Departamento de Vialidad de cada Estado, la dirección del trazado, tanto en terrenos particulares, como en cualquier propiedad adquirida por ese Estado por donación de los Estados Unidos.

Artículo 17: Si el Secretario de Agricultura determinase que cualquier terreno público o privado de los Estados Unidos debe de expropiarse, a fin de convertirlo en un camino público que comunique con otro cualquiera, o con un forestal, o utilizando ese material para la construcción o cuidado de tales caminos adyacentes a los citados terrenos, el Secretario de Agricultura, conjuntamente con el Secretario de ese Departamento, inspeccionará la administración de esos lotes, levantando un mapa de aquellos que se desean expropiar.

Si dentro de un período de cuatro meses después de haberse hecho esos trabajos no se ha dado parte al Secretario de Agricultura, informando si tales expropiaciones son contrarias a los intereses públicos, o en desacuerdo con los

fines a que eran destinados, o de haber acordado la expropiación y traspaso bajo condiciones que consideró necesarias para mayor protección y utilidad de la línea, podrán entonces ser éstas expropiadas y transferidas al Departamento de Vialidad del Estado, para los fines propuestos, y sujetos a las condiciones ya especificadas.

Si en cualquier período no hubiera ya necesidad de disponer de los citados terrenos, ni de los materiales con los citados propósitos, el Departamento de Vialidad del Estado, lo notificará al Ministro de Agricultura, pasando esas tierras y materiales a ser controlados por el Secretario del Departamento del cual fueron tomados.

Artículo 18: El Ministro de Agricultura creará y promulgará todos los reglamentos y disposiciones para el cumplimiento de esta ley, incluso recomendar al Congreso, y a los departamentos de Vialidad del Estado, lo que creyera necesario para la conservación y protección de los caminos, asegurando el tráfico.

Artículo 19: Antes, o después del primer lunes del mes de Diciembre de cada año, el Secretario de Agricultura enviará un informe al Congreso, en el que hará un relato detallado del trabajo establecido para cada proyecto emprendido, la distribución dada a las expropiaciones, cuenta detallada de los gastos hechos, así como de las entradas habidas durante el año fiscal de acuerdo con esta ley, cuenta detallada de los viáticos y otros gastos, incluyendo la nómina de los empleados, sus obligaciones, sueldos, y gastos de viaje, si los hubiera, y sus misiones, si creyera necesario agregarlas para una nueva legislación que modificara o complementara esta ley: El Secretario de Agricultura, enviará también informes especiales, a solicitud del Congreso.

Artículo 20: Para poder dar cumplimiento a las cláusulas contenidas en esta ley, se destina por medio de la misma, procedentes de los fondos del Tesoro, que no hayan sido aplicados a otros fines, 75.000.000 para el año fiscal que termina el 30 de Junio de 1922, de los cuales, 25.000.000 estarán disponibles para su entrega inmediata, y \$ 50.000.000 podrán obtenerse el 1.º de Enero de 1922.

Artículo 21: Se determina que esté disponible, cierta cantidad que no exceda de 2 ½ %, anual del capital reunido hasta la fecha, o más adelante, destinado a los gastos que origine esta ley, sujeta su distribución al criterio del Ministerio de Agricultura, para su empleo, en ejecutar las disposiciones de esta ley, y para efectuar las investigaciones y estudios necesarios para los fines de la vialidad, independientemente, o en cooperación con los departamentos de esta índole del Estado, y otras dependencias investigadoras, y para publicar los resultados obtenidos, y deduciéndose para los citados fines de los disponibles, hasta el momento de esta disposición.

Dentro de los sesenta días, después de la clausura de cada año fiscal, el Secretario de Agricultura determinará la cuota que corres-

ponde de las cantidades anteriormente deducidas para tal destino, y la distribuirá para el año fiscal entonces corriente, en la misma forma, y sobre la misma base existente para otras sumas autorizadas por esta ley repartidas entre todos los Estados, rindiendo cuenta de estas distribuciones a la Secretaría del Ministerio de Hacienda y a los departamentos de vialidad del Estado.

Después que el Ministro de Agricultura haya hecho el descuento autorizado por esta sección, destinará el saldo de la suma reservada para gastos, de acuerdo con las disposiciones de esta ley durante el año fiscal, entre los varios estados en la forma siguiente:

Una tercera parte, en la proporción que el área de cada Estado guarda con el área total de todos los Estados; una tercera parte en la proporción que la población de cada Estado, guarda con la población de todos los Estados, de acuerdo con el último censo tomado en la Capital Federal; una tercera parte, en la relación anotada entre el millaje total de caminos carreteros y caminos principales, en todos los Estados, al final del sucesivo año fiscal, demostrado por certificado del Director General de Correos, requisito obligatorio y anual, que debe presentar éste, al Secretario de Agricultura. Se previene que ningún Estado recibirá una cuota menor que el 1/100 de la porción de cada año.

Todo capital hasta la fecha o en lo sucesivo, destinado a gastos de acuerdo con esta ley titulada: "Una ley que dispone que los Estados Unidos prestarán su ayuda a los demás Estados en la construcción de caminos rurales y otros fines", aprobada el 11 de Julio de 1916, y toda ley modificadora o complementaria que se refiera a ella, será atendida en el Estado, para los fines expuestos en tales leyes, hasta dos años después del cierre de los respectivos años fiscales, para los cuales están en disponibilidad estas sumas, ordenándose que cualquier saldo que quedara sin su aplicación destinada cuando termine el período especificado por las cláusulas de la ley titulada "Una ley que ordena a los estados Unidos a prestar ayuda a los otros Estados en la construcción de sus caminos rurales y otros fines", aprobada el 11 de Julio de 1916; especificando más aún que toda suma, aprobada por esta ley que quedase sin aplicar durante el período correspondiente en la forma que corresponde a esta sección, será destinada de nuevo dentro de los sesenta días, en lo sucesivo, a todos los Estados, y sobre la misma base mediante certificado presentado al Secretario del Ministerio de Hacienda, y en igual forma a los departamentos de Vialidad del Estado, siguiendo el mismo orden que si se estuviera destinando tales sumas de conformidad a esta ley, por vez primera.

Artículo 22: Dentro de los 60 días de haberse sancionado esta ley, el Ministro de Agricultura pasará una nota al de Hacienda, y a cada departamento de Vialidad del Estado, dando cuenta de la suma que creyó conveniente

utilizar para lo que dispone esta ley, y de aquellas que fijó para cada estado del año fiscal que termina el 30 de Junio de 1922, y antes o después del 20 de Enero del año siguiente, precediendo el principio de cada año fiscal sucesivo, y hará un certificado correspondiente a cada año fiscal.

Artículo 23: Del capital disponible en el Ministerio de Hacienda, no destinado a fin alguno, se ordena disponer para fines de mensuras, construcción, cuidado de caminos forestales y vías de tráfico, la suma de \$ 5,000,000 para el año fiscal que termina el 30 de Junio de 1922 con disponibilidad inmediata y hasta el momento de ser expendida, y \$ 10,000,000 para el año fiscal que termina el 30 de Junio de 1923, en disponibilidad hasta el momento de aplicarse.

a. — El 50 %., que no deberá exceder de pesos 3,000,000, durante ningún año fiscal, del gasto hecho o por hacerse, según las disposiciones de esta sección, será destinado bajo la dirección del Ministro de Agricultura, a construcción, reconstrucción y cuidado de caminos, y vías de circulación de primera importancia, así como también, al resguardo, administración y utilización de las forestales nacionales, o cuando se crea necesario para el uso y desarrollo de factores de los cuales dependen comunidades cercanas a los bosques nacionales, debiendo ser distribuidos entre los varios Estados de Alaska y Puerto Rico, por el Ministerio de Agricultura, de acuerdo con las necesidades relativas de los varios bosques nacionales, tomándose en cuenta las facilidades de transporte, valor de la madera, u otros recursos que produzcan los peligros de incendio y entorpecimientos habidos en la construcción de caminos y vías de circulación.

El saldo de estas sumas será destinado por el Ministerio de Agricultura a mediciones, construcción, reconstrucción y conservación de los caminos de primera importancia para el Estado, condados, o comunidades del interior limítrofes o adyacentes a los bosques nacionales, y serán designados y destinados por el Secretario de Agricultura para los gastos de los varios Estados, Alaska y Puerto Rico, de acuerdo con el área y valor de la tierra, propiedad del Gobierno dentro de los bosques nacionales según deducción del Secretario de Agricultura, de informaciones, investigaciones, fuentes y departamentos fidedignos.

B. La cooperación de territorios, Estados y subdivisiones civiles de esa índole, puede ser aceptada, pero no será aplicada por el Ministerio de Agricultura.

c. — El Ministerio de Agricultura, podrá hacer contratos con todo Territorio, Estado o subdivisión civil para la construcción, reconstrucción o cuidado de todo camino forestal o vías o parte cualquiera.

d. — Las obras sobre caminos forestales o vías, presupuestadas en \$ 5,000, o más por milla, excepción hecha de puentes, será llamado a licitación. Si los citados presupuestos no cubren la suma de \$ 5,000 por milla, o si después de haberse llamado a licitación no fueran aceptables las propuestas, por considerarlas excesivas, las obras se podrán llevar a cabo por cuenta del Ministerio de Agricultura, quien, para tales fines, podrá adquirir, contratar, alquilar u obtener todo el material necesario, herramientas, equipo y facilidades necesarias para desempeñarlas.

El dinero que dispone esta sección, que más adelante podrá destinarse para gastos, bajo la dirección de esta entidad, y para los fines autorizados en ésta, cubriría los sueldos y otros compromisos de ayuda utilizados en relación a la obra.

Artículo 24: En todo Estado donde la Constitución vigente o las leyes no permitan al Estado proveer entradas hacia la construcción, reconstrucción o cuidado de los caminos, el Ministro de Agricultura continuará aprobando proyectos a favor del citado Estado, hasta los tres años de la promulgación de esta ley, siempre que compruebe que el mencionado Estado ha dado cumplimiento a los estatutos de esta ley, en lo que atañe a su constitución, vigente y leyes.

Artículo 25: Si cualquier disposición de esta ley, o su aplicación o adaptación respecto a una persona, o circunstancias, no se considere válida, la validez de los demás artículos de esta ley y de su aplicación individual o circunstancial de lo que dispone, no quedará afectada con ello.

Toda ley, o partes de leyes, en cualquier forma contraria a las disposiciones de la presente ley, serán derogadas, y esta ley se hará efectiva al ser promulgada.

J. Ft. Gillet.

Presidente de la Cámara de Diputados

Cahin Coolidge.

Vicepresidente de los Estados Unidos y Presidente del Senado.

# El gran premio de automóviles de 1922

BRILLANTE VICTORIA DE ANTONIO OVIDES

Record de Riganti en la primera etapa

En los últimos tiempos el automovilismo ha ido difundiéndose tan rápidamente en el país, que bien puede afirmarse que ha entrado ya en el período de un franco afianzamiento no sólo bajo la faz práctica benéfica para el comercio y las industrias, sino también en lo que respecta a su utilización como elemento de modernismo y emocionante deporte. No ha extrañado por ello el éxito obtenido por las recientes demostraciones, de las cuales nos ocupamos a su debido tiempo. Éxito doblemente halagador, pues a la calidad y a la preparación de los competidores débese agregar el entusiasmo bien manifestado por los muchos aficionados al volante. Por estas razones decíamos al comienzo de la crónica que el automovilismo pasa por un período francamente favorable.

Y si las pruebas automovilistas de los últimos meses han superado los cálculos más optimistas, hay que reconocer que la disputada bajo los auspicios del Automóvil Club Argentino, por la posesión del Gran Premio de 1922, no las ha desmerecido bajo ningún concepto. Lástima grande que un doloroso accidente haya empañado el brillo de la carrera. Queremos referirnos a la trágica muerte de Cayetano Tedeschi, un motociclista de indiscutibles condiciones, y de quien esta revista se ocupó a raíz de su notable triunfo en la carrera de las XII horas. Entre San Antonio de Areco y San Andrés de Giles volcó el automóvil que piloteaba Antonio Gerli y Tedeschi, su acompañante, sufrió lesiones tan graves que falleció momentos después en el Hospital Emilio Zerbóni.

La prueba, como es notorio, se realizó en dos etapas, entre Buenos Aires y Rosario la primera, y sobre el mismo recorrido inverso, la segunda.

De la actuación de cada competidor informan las siguientes planillas de tiempos:

El orden de partida fué el siguiente: David Simmons, acompañante Jerónimo Jenkinson, a las 6; doctor Fernando Pery, acompañante Luis Camozzi, a las 6.3; Julio F. Escobar, acompañante Marcos Ventura, a las 6.6; Juan Lalor (hijo), acompañante Julio Luis Filippini, a las 6.9; Antonio Gerli, acompañante E. Tedeschi, a las 6.12; Juan Macchi, acompañante M. Ford, a las 6.15; Juan C. Casas, acompañante Alejandro Infante, a las 6.18; Guillermo Burke, acompañante Carlos Cahan, a las 6.21; Antonio Ovides, acompañante Carlos Noni, a las 6.24; Ismael Aguado, acompañante Antonio Gaudino, a las

6.30; Ermanno Bianchiardi, acompañante Miguel Barra, a las 6.33; Angel D'Annunzio, acompañante Emilio Emanelli, a las 6.36; Luis Rol, acompañante José Russo, a las 6.39; Juan A. Malcolm, acompañante Juan J. Plini, a las 6.42; Mariano de la Fuente, acompañante Raúl Gauthier, a las 6.45; José Berzano, acompañante Juan Louro, a las 6.48; París Giannini, acompañante Andrés Lamarsino, a las 6.54; Raúl Riganti, acompañante Ernesto Blanco, a las 6.57; Pedro Malgor, acompañante Pedro Fraschini a las 7; Bernardo Duggan, acompañante Pedro Castex, a las 7.3; no salieron Jorge Coen y César Milone.

Control de Luján: Tiempo empleado: Burke 40 minutos, Ovides 42, Giannini 45, Riganti 45. Aguado 46, Rol 46, De la Fuente 46, Lalor 47, Casas 47, D'Annunzio 47, Malcolm 47, Berzano 48, Macchi 49, Gerli 50, Malgor 50, Escobar 52, Bianchiardi 52, Duggan 52, Simmons 53, Nery 55. Record de etapa: Guillermo Burke, 40 minutos. Record de 1921, Alberto M. Magnasco en 39 minutos.

Control de San Andrés de Giles: Burke 1 hora 14 minutos, Riganti 1.18, Giannini 1.20, Rol 1.25, Ovides 1.26, Casas 1.27, Gerli 1.28, D'Annunzio 1.29, Berzano 1.29, Duggan 1.29, Lalor 1.30, Macchi 1.33, Bianchiardi 1.33, Malcolm 1.33, Malgor 1.33, Nery 1.39, Escobar 1.40. Record de etapa Luján-San Andrés de Giles: Raúl Riganti 33 minutos. Record de 1921, París Giannini en



Antonio Ovides, acompañante Carlos Noni, ganador de la carrera Buenos Aires-Rosario-Buenos Aires, con un coche Studebaker, categoría libre, en 10 horas, 23 minutos, 51 segundos.

34 minutos. Abandonó José Berzano.

Control Capitán Sarmiento: Burke 2 horas 5 minutos, Riganti 2.10, Ovides 2.16, Rol 2.20, Duggan 2.21, Giannini 2.22, D'Annunzio 2.24, De la Fuente 2.24, Malgor 2.25, Bianchiardi 2.29, Ca-

sas 2.31, Lalor 2.39, Malcolm 2.41, Macchi 2.43, Nerq 2.47, Aguado 3.17. Record de etapa San Andrés de Giles-Capitán Sarmiento: Antonio Ovides en 50 minutos. Record de 1921: Pedro Malgor y Martín de Alzaga Unzué en 47 minutos.

A. C. A., en 6 horas, 24 minutos 21 segundos; 12.º Ismael Aguado, del M. C. A., en 7 horas 36 minutos 41 segundos y 15; 13.º Bernardo Duggan, del B. A. A., en 8 horas 48 minutos 51 segundos; 14.º Fernando Nery, del A. C. A., en 9 horas 51 minutos 20 segundos.



Luis Rol, acompañado por José Russo, que alcanzó el segundo puesto, en la mencionada carrera, con coche Buick, en 10 horas, 38 minutos, 20 segundos

Control de San Pedro: Raúl Riganti, 3 horas 1 minuto; Burke, 3.10; Ovides, 3.13; Rol, 3.19; Malgor, 3.22; Casas, 3.28; Bianchiardi, 3.28; de la Fuente, 3.29; D'Annunzio, 3.34; Macchi, 3.52; Nery, 4.5; Aguado, 5. Etapa Capitán Sarmiento-San Pedro: Record Raúl Riganti, 51 minutos. Record de 1921, París Giannini, 53 minutos. Juan Lalor abandonó en San Pedro.

Control San Nicolás: Raúl Riganti, 4 horas 13 minutos; Ovides, 4.21; Rol, 4.32; Malgor, 4.33; Burke, 4.42; de la Fuente, 4.45; Bianchiardi, 4.46; Casas, 4.48; D'Annunzio, 4.56; Macchi, 5.14; Malcolm, 5.29; Aguado, 6.46. Record de etapa: Raúl Riganti en 1 hora 8 minutos. Record de 1921, Jorge Peron, 1 hora 17 minutos.

Control Rosario. — Clasificación general de la primera etapa: 1.º Raúl Riganti, del Moto Club Argentino, acompañante Ernesto Blanco, en 4 horas 55 minutos 43 segundos y 1/5; 2.º Antonio Ovides, libre, en 5 horas 14 minutos y 5 segundos; 3.º Luis Rol, libre, en 5 horas 17 minutos y 29 segundos; 4.º Pedro Malgor, del Automóvil Club Argentino, en 5 horas 19 minutos 23 segundos y 25; 5.º Mariano de la Fuente, del Club de Gimnasia y Esgrima de Rosario, en 5 horas 32 minutos 31 segundos y 45; 6.º Ermanno Bianchiardi, del A. C. A., en 5 horas 38 minutos 45 segundos y 45; 7.º Juan C. Casas, del C. G. y E. de Rosario, en 5 horas 39 minutos 36 segundos y 15; 8.º Guillermo Burke, del A. C. A., en 5 horas 40 minutos 48 segundos y 2(5); 9.º Angel D'Annunzio, del M. C. A., en 3 horas 45 minutos 18 segundos y 15; 10.º Juan Macchi, del A. C. A., en 6 horas 10 minutos 35 segundos; 11.º Juan A. Malcolm, del

Record de la etapa San Nicolás-Rosario: en 42 minutos 42 segundos y 1/5, Raúl Riganti. Record de 1921, Gordon Brown, en 53 minutos 57 segundos.

Raúl Riganti ha establecido un promedio de velocidad a razón de 71 kilómetros por hora.

Al día siguiente de la llegada de los corredores a Rosario, se inició la segunda etapa, en medio de la mayor expectativa, pues se desataba una lucha tenaz entre los competidores. Las esperanzas del público no fueron defraudadas, como puede deducirse de los tiempos que damos a conocer a continuación:

La largada de Rosario fué dada en este orden: Raúl Riganti, a las 6; Antonio Ovides, a las 6.3; Luis Rol, a las 6.6; Pedro Malgor, a las 6.9; Mariano de la Fuente, a las 6.12; Ermanno Bianchiardi, a las 6.15; Juan E. Casas, a las 6.18; Guillermo Burke, a las 6.21; Angel D'Annunzio, a las 6.24; Juan Macchi, a las 6.27; Juan A. Malcolm, a las 6.30; Ismael Aguado, a las 6.33; Bernardo Duggan, a las 6.36; doctor Fernando Nery, a las 6.39; Ermanno Bianchiardi, debido a no encontrarse en el punto de partida a la hora indicada, se vió obligado a salir tres minutos después del último coche, o sea, a las 6.42, pero a los efectos del cómputo del tiempo se considera en carrera desde las 6.15.

En pasar por el control de San Nicolás emplearon: Raúl Riganti, 42 minutos; Casas, 47; Ovides, 44; Duggan, 47; Rol, 48; Malcolm, 51; Aguado, 51; Macchi, 52; D'Annunzio, 53; Malgor, 53; Bianchiardi, 1.15; Nery, 1.15; de la Fuente, 1.54; Burke, 2.12; "record" de la etapa Rosario-San Nicolás: Raúl Riganti, en 42 minutos; "record" de 1921: J. J. Johansen, en 51 minutos.

En pasar por el control de San Pedro emplearon: Guillermo Burke, 1 hora, 6 minutos; Casas, 1.8; Ovides, 1.8; Rol, 1.; Malgor, 1.11; Duggan, 1.12; Aguado, 1.13; D'Annunzio, 1.13; Malcolm, 1.15; Riganti, 1.16; Bianchiardi, 1.19; Macchi, 1.20; de la Fuente, 1.24; Nery, 1.29; "record" etapa San Nicolás-San Pedro: Guillermo Burke, en 1 hora, 6 minutos. "Record" de 1921: Mariano de la Fuente, en 1 hora, 11 minutos.

En pasar por el control de Capitán Sarmiento: Antonio Ovides, 57 minutos; Riganti, 58; Rol, 59; Casas, 1 hora; Malgor, 1; Malcolm, 1.1; Duggan, 1.1; Bianchiardi, 1.1; Burke, 1.1; D'Annunzio, 1.2; Aguado, 1.3; Macchi, 1.17; Nery, 1.20. "Record" etapa San Pedro-Capitán Sar-

miento: Antonio Ovides, 57 minutos; "record" de 1921: Juan Masoero, 59 minutos.

En pasar por el control de San Andrés de Giles: Casas, 52 minutos; Burke, 52; Ovides, 55; Malcolm, 56; Aguado, 57; Malgor, 57; Bianchiardi, 58; Rol, 1 hora; D'Annunzio, 1,11; Macchi, 1,5; Nery, 1,9; Riganti, 1,26; Duggan, 4,1. "Record" etapa Capitán Sarmiento-San Andrés de Giles: Juan C. Casas, 52 minutos; "record" de 1921: Juan Masoero, 57 minutos.

En pasar por el control de Luján: Antonio Ovides, 40 minutos; Malcolm, 40; Rol, 41; Malgor, 41; D'Annunzio, 44; Macchi, 46; Burke, 51; Nery, 55; Bianchiardi, 1 hora; Aguado, 1,11; Casas, 1,11; Riganti, 1,32. "Record" etapa San Andrés de Giles-Luján: Antonio Ovides y Juan Malcolm en 40 minutos. "Record" de 1921, Martín de Alzaga Lnzúe, en 30 minutos.

En pasar por el control de Morón: Malcolm, 40 minutos; Burke, 41; Rol, 44; Malgor, 44; Ovides, 45; Bianchiardi, 49; Casas, 49; Aguado, 50; D'Annunzio, 56; Nery, 59; Macchi, 1,5; Riganti, 1,10. "Record" de la etapa Luján-Morón: Juan A. Malcolm, 40 minutos.

Resultados de la segunda etapa: Rosario-Morón: primero, Antonio Ovides, en 5 horas, 9 minutos, 46 segundos 35; segundo, Luis Rol, en 5 horas 20 minutos 31 segundos 35; tercero, Juan A. Malcolm, 5 horas 23'17" 25; cuarto, Pedro

Carlos Noni; salió de Morón a las 6 h. 24 m.; llegó a Rosario a las 11 h. 38 m. 5 s.; empleó en la primera etapa, 5 horas, 14 minutos, 5 segundos; salió de Rosario a las 6 h. 3 m.; llegó a Morón a las 11 h. 12 m. 46 s. 25; empleó en la segunda etapa, 5 horas, 9 minutos, 46 segundos 25. Tiempo total: 10 horas, 23 minutos, 51 segundos 25. Se adjudicó el "Gran Premio Automóvil Club Argentino", título de campeón de 1922, y 3.000 pesos donados por el Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, y al acompañante una medalla de oro.

2." Luis Rol, libre, acompañado por José Russo; salió de Morón a las 5 h. 39 m.; llegó a Rosario a las 11 h. 56 m. 49 s.; empleó en la primera etapa 5 horas, 18 minutos, 49 segundos; salió de Rosario a las 6 h. 6 m.; llegó a Morón a las 11 h. 26 m. 31 segundos 35; empleó en la segunda etapa, 5 horas, 20 minutos, 31 segundos 35. Tiempo total: 10 horas, 38 minutos, 2 segundos 15. Se adjudicó el segundo premio consistente en 1.000 pesos, donados por la Asociación Importadora de Neumáticos.

3." Pedro Malgor, del Automóvil Club Argentino, acompañado por Pedro Fracchini; salió de Morón a las 7 h.; llegó a Rosario, a las 12 m. 19 m. 23 s. 35; empleó en la primera etapa 5 horas, 19 minutos, 23 segundos 25; salió de Rosario a las 6 h. 9 m.; llegó a Morón



Carrera Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires Llegada de los coches a Morón.

Malgor, 5 h. 26'49"; quinto, Juan C. Casas, 5 h. 33'13" 15; sexto, Angel D'Annunzio, 5 h. 49'18" 15; séptimo, Ismael Aguado, 6 h. 5'; octavo, Juan Macchi, 6 horas 25'30" 15; noveno, Guillermo Burke, 6 h. 43'25" 35; décimo, Raúl Riganti, 7 horas 4'30" 35; undécimo, Fernando Nery, 7 h. 7'30"; duodécimo, Ermanno Bianchiardi, 7 horas 22'9" 15.

La clasificación final es la siguiente:

1." Antonio Ovides, libre, acompañado por

a las 11 horas, 35 m. 49 s.; empleó en esta segunda etapa, 5 horas, 26 minutos, 49 segundos. Tiempo total: 10 horas, 46 minutos, 12 segundos, 25. Se adjudicó el tercer premio consistente en 500 pesos, donados por la compañía Columbia.

4." Juan C. Casas, del Club de Gimnasia y Esgrima de Rosario, acompañado por Alejo Infante; salió de Morón a las 6 h. 18 m.; llegó a Rosario a las 11 h. 57 m. 36 s. 25; empleó en

la primera etapa 5 horas, 39 minutos, 36 segundos, 2/5; salió de Rosario a las 6 h. 18 m.; llegó a Morón a las 11 h. 51 m. 13 s. 4/5; empleó en la segunda etapa, 5 horas, 33 minutos, 12 segundos 4/5. Tiempo total: 11 horas, 12 minutos, 50 segundos.

5.º Angel D'Annunzio, del Moto Club Argentino, acompañado por E. Emmanuelli.

6.º Juan A. Malcolm, del Automóvil Club Argentino, acompañado por Juan Plini. Tiempo total: 11 horas .7 minutos 38 segundos 2/5.

7.º Raúl Riganti, del Moto Club Argentino, acompañado por Ernesto Blanco. Tiempo total: 12 horas 12 segundos 3/5.

8.º Guillermo Burke, del Automóvil Club Argentino, acompañado por Carlos Gahan. Tiempo total: 12 horas 24 minutos 14 segundos.

9.º Juan Macchi, del Automóvil Club Argen-

tino, acompañado por M. Ford. Tiempo total: 12 horas 36 minutos 5 segundos 1/5.

10.º Ermanno Bianchiardi, del Automóvil Club Argentino. Tiempo total: 13 horas 55 segundos.

11.º Ismael Aguado, del Moto Club Argentino. Tiempo total: 13 horas 41 minutos 41 segundos 1/5.

12.º Doctor Fernando Nery, del Automóvil Club Argentino, acompañado por Luis Camozzi. Tiempo total: 16 horas 58 minutos 50 segundos.

El aficionado Bernardo Duggan, que salió de Rosario a las 7 h. 3 m., abandonó la prueba a la altura de Luján.

El "record" en esta distancia lo conservaba hasta ayer el aficionado Mariano de la Fuente, quien en 1921 empleó en recorrerla 11 horas 4 minutos 43 segundos.

## Décimo Criterium Argentino de Motocicletas

TRIUNFO DE P. VACCARIO Y E. BLANCO

Una de las grandes pruebas clásicas del motociclismo argentino, el criterium argentino de motociclistas, volvió a disputarse por décima vez, desde que fué instituido y como siempre la magna prueba constituyó una demostración deportiva de gran trascendencia por la actuación destacada de los competidores entre los cuales figuran únicamente aquellos corredores que por méritos positivos han logrado destacarse en el escenario deportivo nacional.

Como es sabido, la largada de la importante carrera se efectúa en Buenos Aires un año y en Rosario el siguiente. Corresponde a esta temporada que los competidores partieran con destino a la ciudad santafecina y a ese efecto se fijó como punto inicial de la prueba el vecino pueblo de Morón.

Las autoridades del Moto Club Argentino, institución organizadora de la carrera, dispusieron que los competidores motociclistas partieran con cinco minutos de anterioridad con respecto a los que ocupaban sidecars y a las 6.15, al llamamiento de los jueces de largada señores Vacca, Favva y Aldecoa, se alistaron y en seguida partieron los siguientes corredores:

Ernesto Blanco y Antonio Gaudino, del Moto Club Argentino; Miguel Harten, del Moto Club Rosario, y Eduardo Ucelli, del Club de Gimnasia y Esgrima de Rosario.

Dada la señal de largada a los inscriptos en la categoría de sidecars, cinco minutos más tarde, iniciaron la prueba los aficionados que nombramos a continuación:

Daniel Delentag, acompañado por Tomás Fabregat, Guido Taddia acompañado por Raúl Riganti, Pedro Perelló acompañado por Luis Musell, Pablo Comino acompañado por Fermín A. Blanco, Francisco Goggi acompañado por S. Gir, Juan B. Monticelli acompañado por Angel Monticelli; todos ellos del Moto Club Argentino, y Julio Zweiger, acompañado por Julio Bernardi,

del Club Motociclista Nacional.

El pasaje de los corredores por los controles fué registrado debidamente, correspondiendo a cada uno de ellos, de acuerdo con las planillas correspondientes, los siguientes tiempos:

Etapas Morón-Luján, 50 kilómetros. — Blanco, tiempo empleado 43 minutos, Gaudino, 45 minutos; Harten, 49 minutos; Ucello, 1 hora y 12 minutos; Deletang, 53 minutos; Taddia, 51 minutos; Vaccario, 49 minutos; Perelló, 53 minutos; Comino, 59 minutos; Monticelli, 1 hora y 9 minutos; Zweiger, 54 minutos; doscientos metros antes de llegar a este control, el competidor Francisco Goggi, abandonó la carrera debido a un vuelco.

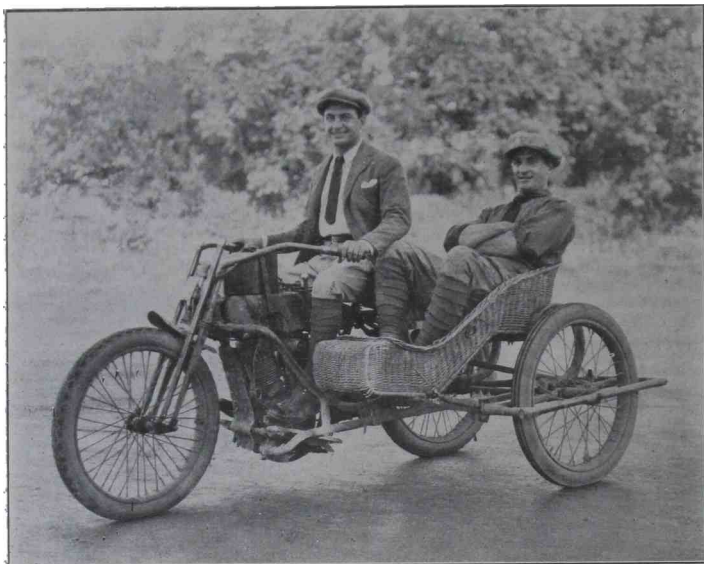
Etapas Luján-Giles, 40 kilómetros (tiempo progresivo). — Blanco, 1 hora y 10 minutos; Gaudino, 1 hora y 17 minutos; Harten, 1 hora y 29 minutos; Ucelli, 1 hora y 55 minutos; Deletang, 1 hora y 31 minutos; Taddia, 1 hora y 31 minutos; Vaccario, 1 hora y 27 minutos; Perelló, 1 hora y 32 minutos; Comino, 1 hora y 43 minutos; Zweiger, 1 hora y 35 minutos.

En Carlos Keen abandonó Monticelli.

Etapas Giles-Capitán Sarmiento, 55 kilómetros (tiempo progresivo). — Blanco, 2 horas y 4 minutos; Gaudino, 2 horas 7 minutos; Harten, 2 horas 29 minutos; Deletang, 2 horas 28 minutos; Taddia, 2 horas 31 minutos; Vaccario, 2 horas 25 minutos; Comino, 2 horas 38 minutos; Zweiger, 2 horas 40 minutos.

Etapas Capitán Sarmiento-San Pedro, 65 kilómetros (tiempo progresivo). — Gaudino, 3 horas 2 minutos; Blanco, 5 horas y 13 minutos; Vaccario, 3 horas y 30 minutos; Taddia, 3 horas y 41 minutos; Deletang, 3 horas y 42 minutos; Comino, 3 horas y 42 minutos; Zweiger, 4 horas y 2 minutos.

Etapas San Pedro-San Nicolás, 75 kilómetros (tiempo progresivo). — Gaudino, 4 horas 11 minutos; Blanco, 4 horas y 24 minutos; Vaccario,



1.º, Pedro Vaccario, acompañado por R. Riganti, con motocicleta Harley-Davidson, en 5 horas, 47 minutos, 23 segundos.

4 horas y 47 minutos; Taddia, 5 horas y 3 minutos; Perelló, 5 horas y 20 minutos; Zweiger, 5 horas y 29 minutos.

En el recorrido de esta etapa y próximo a Paraíso abandonaron la prueba Daniel Deletang y Pablo Comino.

Etapa San Nicolás-Rosario, 65 kilómetros (tiempo progresivo). — Blanco, 5 horas, 20 minutos y 4 segundos; Gaudino, 5 horas, 28 minutos y 53 segundos. Vaccario, 5 horas, 47 minutos y 23 segundos; Taddia, 6 horas, 10 minutos y 4 segundos; Perelló, 6 horas, 26 minutos y 25 segundos; Zweiger, 6 horas y 36 minutos.

Por consiguiente, el resultado final de la carrera fué éste:

Categoría motocicletas: 1.º Ernesto A. Blanco, del Moto Club Argentino, en 5 horas 20 minutos 4 segundos; 2.º Antonio Gaudino, del Moto Club Argentino, en 5 horas 28 minutos 53 segundos.

Categoría motosidecars: 1.º Pedro Vaccario, acompañado por Raúl Riganti, del Moto Club Argentino, en 5 horas 47 minutos 23 segundos; 2.º Guido Taddia, con Eugenio Sas, del Moto Club Argentino, en 6 horas 10 minutos 41 segundos; 3.º Pedro Perelló, con Luis Musella, del Moto Club Argentino, en 6 horas 26 minutos 25 segundos; 4.º Julio Zweiger, acompañado por Julio Bernardi, del Club Motociclista Nacional, en 6 horas 36 minutos.

En cuanto a los records establecidos en esta prueba, la planilla oficial de la institución organizadora dice así:

Durante el desarrollo de la prueba se han establecido los siguientes "records" de etapa:

En la categoría motocicletas, la etapa Capitán Sarmiento-San Pedro ha sido reducida en un minuto por Gaudino, que empleó 55 minutos, y la etapa San Pedro-San Nicolás fué reducida en 8 minutos por Ernesto Blanco, que cubrió el trayecto en 1 hora 6 minutos. Las etapas Morón-Luján, Luján-Giles, Giles-Capitán Sarmiento y San Nicolás Rosario permanecen aún establecidas por Ernesto Blanco en el 9.º criterium.

En la categoría correspondiente a moto-sidecars, las reducidas han sido las de Giles-Capitán Sarmiento y de ésta a San Pedro en 55 minutos y 1 hora 4 por Pablo Comino, las que anteriormente San Pedro en 55 minutos y 1 hora 4 minutos por Pablo Comino, las que anteriormente eran de 1 hora 2 minutos y 1 hora 6 minutos, respectivamente. En la de San Pedro-San Nicolás, el nuevo "record" fué establecido en 2 horas 27 minutos, por Pedro Vaccario; detentaba el anterior en 1 hora 32 minutos Alberto Lodiou.

El "record" total de la carrera en la categoría motocicletas, que se estableció en el 9.º criterium en 5 horas 1 minuto 16 segundos por el mismo Ernesto Blanco, no ha sido reducido, por haber éste perdido un tiempo bastante aprecia-



ble, a causa de la rotura de su manubrio, acaecida en las cercanías de Capitan Sarmiento, cuando se encontraba tres minutos delante de Gaudino, su más próximo competidor, y éste, que había conseguido una ventaja de 13 minutos en San Nicolás, la perdió a consecuencia de una caída motivada por un animal que se hallaba suelto en la carretera.

Por 38 minutos, Pedro Vaccario, en la prueba de la categoría de moto-sidecars, ha rebajado el "record", que detentaba Pablo Comino en 6 horas 25 minutos 11 segundos, establecido también en el 9.º criterium.

Vaccario, al recorrer la distancia que media entre Morón y Rosario, o sean 350 kilómetros en el notable tiempo de 5 horas 47 minutos 23 segundos, ha marchado a razón de 10 kilómetros 515 metros por hora, lo que lo coloca definitivamente entre el núcleo de los ases de los motociclistas.

**Dr. Rafael Beláustegui**

ABOGADO

ESTUDIO: CALLAO 1040

U. T. 3221, JUNCAL

BUENOS AIRES

**SASTRERIA**

DE

**Terencio Gaig y Hnos.**

ESPECIALIDAD EN  
TODA CLASE DE  
TRAJES SOBRE MEDIDA

**ESMERALDA 426**

U. Telef. 3060, Libertad

BUENOS AIRES

**Compañía  
Italo-Argentina**



**de Seguros  
Generales**

**SEGUROS:**

**Vida - Accidentes - Incendios - Responsabilidad civil**

**AUTOMÓVILES**

**Capital íntegramente suscripto: \$ 1.000.000**

**BARTOLOME MITRE 460  
BUENOS AIRES**

**JUAN CHECCHI,  
Director General**

# EXPRESO INTERNACIONAL

## EMPRESA DE VIAJES Y DE EXCURSIONES

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

(Casa en) PARIS EXPRINTER  
2 Rue Scribe.

Dirección Telegráfica (Exprinter)

Dirección Telegráfica (Exprintex)

MONTEVIDEO  
25 de Mayo, 419

RIO DE JANEIRO  
Av. Rio Branco, 183

PORTO ALEGRE  
Rúa dos Anuradas, 293

## GRANDES EXCURSIONES A EUROPA

Individuales o acompañadas con estadías de hoteles

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

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

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

### SUD-EXPRESS Lisboa-Paris:

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

## EXCURSIONES, VIAJES y ESTADIAS EN SUD AMÉRICA

### LAGOS ANDINOS:

Nahuel-Huapí, Lacar, Pirehucico, Riñihué, Llanquihué, Todos los Santos, etc.

#### Primer itinerario:

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

#### Segundo itinerario:

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

#### Tercer itinerario:

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

#### Cuarto itinerario:

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

Quince itinerarios modificables a indicaciones del cliente

### PLAYAS ARGENTINAS—

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

### PLAYAS URUGUAYAS—

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

### ESTACIONES TERMALES ARGENTINAS Y CHILENAS—

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

### SIERRAS DE CORDOBA y del TANDIL—

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

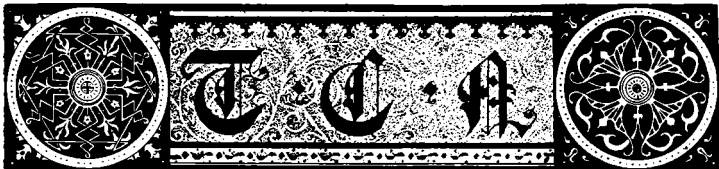
En nuestras excursiones están incluidos las estadías de: hotel, billetes de vapor y ferrocarril — Servicio de auto La Quilaca Atocha; reserva y venta de pasajes en nuestras oficinas — Ferrocarriles Argentinos, Chilenos, Peruanos, Bolivianos, Uruguayos, Paraguayos y Brasileños; reserva y venta de billetes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

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

## EXPRESO INTERNACIONAL

Galería General Gúemes - Edificio Supervielle

SAN MARTIN, 154



## ADMINISTRACION

### OFICINAS

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

### COMISION DIRECTIVA

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

### SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

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

### SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

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

### COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit  
" Esteban Tello  
Director: Rómulo Yegros

### COMISION REVISORA DE CUENTAS

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

### ASESORES

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

### PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

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

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

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

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

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

### AFILIADOS

#### CAPITAL FEDERAL

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

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515.

Dentista—Señor Juan U. Carrea, Cerrito 268.

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

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.

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

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

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

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

### PROVINCIA DE BUENOS AIRES

#### AYACUCHO

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

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

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

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

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

Hotel y restaurant—"Grand Hotel", de Odiaga y Eyherbaid, concede un descuento del 10 o/o a los socios del T. C. A.

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

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

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

Accesorios de automóviles—Benito Ponte. Venta de automáticos y taller mecánico, concede a los socios del T. C. A. el 75 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., espacioso comedor para recepciones y banquetes.

**OHIVILGOY**

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

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

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

Garage y taller mecánico—de Melchor F. Eglietti, concede un descuento del 10 ojo sobre los socios.

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

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

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

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

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

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

"Sportman Hotel", de Salvadori y Vasini, calle 54 No. 586 concede un descuento del 15 por ciento a los socios del T. O. A., con un servicio especial y esmerado.

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

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

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Gerona.

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

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

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

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

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

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

**MERODES (F. O. Oeste)**

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

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

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

**SALADILLO (F. O. Sud)**

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

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

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

Agencia de Navegación—Empresa de Navegación Italiana de José Luciano y Ota., Canal San Fernando, concede a los socios el 10 ojo de descuento.

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

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

**SAN PEDRO (F.O.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 ojo sobre los precios establecidos para el público.

**TANDEL (F. O. Sud)**

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

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

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

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

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

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

**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 Antonio Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 ojo.

**CAÑADA DE GOMEZ (F. C. O. A.)**

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

**HERSILIA**

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

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

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

**BOSARIO (F. C. C. A.)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**SAN URBANO**

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

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

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

**VILLA CARAS**

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

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

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

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

**PROVINCIA DE CORDOBA****CORDOBA (Ciudad)**

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

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

**COSQUIN**

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

**DEVOTO (F. C. C.)**

Doctor Estaban 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 reparar de automóviles; venta de accesorios en general; concede a los socios un descuento del 10 o/o.

**MOLDE**

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

**MORRISON**

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

**RIO CUARTO**

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

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

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

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

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

Médico. — Doctor Emilio Lucatti.

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

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

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

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

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

Agencia de Navegación—de Juan B. Mola.

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

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

Hotel Iguazú, de Lorenzo D. López, calle Colón 343, concede a los socios del T. C. A. una rebaja del 10 o/o.

**POSADAS**

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

**NEUQUEN****SAN CARLOS DE BARILOCHE**

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

**RESISTENCIA**

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

**ORUBUT****COMODORO RIVADAVIA**

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

**TRELEW**

Garage — de Julio Semproni, de Camarones, 6 o/e de descuento a los socios.

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

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

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

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

**MALASPINA**

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

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

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

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

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

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

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

**GENERAL PICO**

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

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

**FORMOSA**

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

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

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

**VILLA ENCARNACION**

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

**REPUBLICA DE CHILE**

**PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihúe)**

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

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

**DELEGADOS DE LAS PROVINCIAS**

**BUENOS AIRES**

Adolfo Alsina.	" Nicanor Insúa
Asul	" Luis J. Vázquez
Bahía Blanca	" José F. Quincoces
Balcarce	" Juan Pataigoyti
Barfield	" Antonio D. Estévez
Baradero	Dr. Ricardo Rithner
Bartolomé Mitre.	Dr. Francisco Garday
Bellver.	" Miguel J. Marínón
Bragado.	" Rodolfo M. Ibarra
Cabildo.	" Augusto Roux
Carlos Pellegrini.	" Francisco D. Pons
Carmona de Arco.	Dr. Carlos M. Espil
Carmona de Patagones	Sr. Benito Pita
Coronel Pringles.	" Míganae y Cortalezzi
Coronel Branden.	Dr. Santo L. Gutiérrez
Coronel Dorrego.	Sr. Antonio B. Costa
Coronel Vidal, F. C. S.	" Silvestre Capalbé.
Charlone	" José M. Blanc o
Chascomús.	" Justiano Casares
Castelli.	" José Ventura Arrue
Castilla.	" Pedro Espil
Coronel Suárez	" Enrique Botnasa
Chascomús.	" Terencio Bonetti
Chivilcoy.	Dr. Luis Grisolia,
Dolores	Dr. Luis Barberis
E. Lavalle (F. C. M.)	" Teodoro M. Peñaranda
El Ferriaco	Sr. J. Santiago Silva
Est. Valdes	" Leopoldo M. Soca
Est. Vitorazi	" S. O. Galán Dehassa
General Arenales.	Sr. Ricardo Becarasa
General Rodríguez.	" A. Vengochea-Oberas
General Paz (Ranchos)	Dr. Obdulio H. Castro
General Villegas	Sr. Ulpiano García
Huanguelén.	Sr. David H. Maitland
Henderson	Dr. Lor. V. Aguerregaray
Juárez.	" Joaquín L. Sarasaola
Junín.	" Ricardo Solari
José O. Paz	" José A. Altube
La Plata.	Dr. Lucio Scalo
Luján.	" Florentino L. Barca
Líncola.	" Anacleto Pérez
Las Flores.	" Arturo Alba
Las Heras.	" Antonio R. Chioconi
Lobería (F. C. S.)	" Antonio Segadanes
Lomas.	" Pedro T. Acevedo
Maipé.	" Ricardo Otamendi
Mar del Plata	" Luis Stantien
Mercaderes	" Paris Giancini
Miramar	Dr. Saturnino M. Zayas
Monte.	Dr. Ramón N. Márquez
Merlo.	" Francisco P. Prack
Marcos Paz.	" Juan B. Barriola
Necochea.	" Pablo Boeisis
9 de Julio.	" Juan Calandro
Olavarría.	" Ramón A. Rendón
O'Brien.	" Roberto Downey
Pehuajó.	" Vicente J. Gallo
Pergamino	" Francisco Della Valle
Peñarol.	" Anastasio V. Lore
Punta Alta	" Rómulo Patrón Biazu
Pila.	" Daniel A. Salanas
Quiroga (F. C. O.)	" Enrique R. Mailler
Rawson	" Andrés P. Sanguinetti
Rivera	" Ernesto R. Boltón
Rojas.	" Francisco M. Iribarnez
Saavedra.	" Cipriano P. Vital
San Miguel.	" Pedro E. Scala
San Enrique	" Accencio Elorza
San Nicolás.	" Guillermo Prier
San Antonio de Arco.	" Fernando Speroni
San Vicente	" José M. Carranza
Tablada	Sr. Carlos Felti
Tandil	" Juan Francisco Mujica
Tigre.	" Andrés R. Marchabotte
Tres Arroyos (F. C. S.)	" Antonio Cattáneo
25 de Mayo	" Lorenzo Arriue
Zárate	Dr. Julio Rojas Boerr

**CATAMARCA**

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

**CORRIENTES**

Itasalgá	" Ricardo Portela
Santa Lucía	Santiago M. Soloaga

**CORDOBA**

Córdoba.	Sr. José Dianda
Corral de Bustos.	Dante Ardiani
Devoto (F. C. C. C.)	Dr. Esteban Q. Bacigalup
Hernando	" Alfonso A. Ferrero
La Cejira.	" M. García Dardar
Laboulaye.	" Eduardo Methol
Leones	" Aturo A. Benvenuto
Monte Malá	Dr. C. Rabellini Pizarro
Morteros	" Oscar Lavieze
Morrison	" José M. Valenzuela
Río Cuarto.	" Damián G. Blaneh
San Francisco (F.C.C.A.)	" F. Iturraspe Cabot
Villa Dolores (F. C. P.)	" Benito Iglesias (h)
Villa María	Sr. Jorge Coen

**ENTRE RIOS**

Concordia.	" Héctor Baltar
Concordia	" Mariano J. Mendiburu
Gualeday	" Antonio D. Arasa
Paraná	" Dr. Emilio Icaasiti
Paraná, San Martín 489.	Dr. José María Sola (h.)
Villaguay	" Bernardino Zabuclín

**MENDOZA**

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

**SALTA**

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

**SAN LUIS**

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

**SANTA FE**

Angélica.	Sr. Rafael Cappelli
Arequito.	" Enrique Destefani
Cañada de Gómez	" Santiago Malori
Ceres (F. C. C. A.)	" Juan Aguirre
Colonia Rosa	" Julio Cappelli
Correa (F. C. C. A.)	" Santiago M. Alberdi
Elortondo.	" Dionisio Laplace
Fisherton (F. C. C. A.)	" Luis A. Pradolougo
Fortín Tostado	" José Vignolo
Grutilla (F. C. S. F.)	" Felipe R. Madoery
Heraclita	" Marcelino Urmeneta
La Rubia (F. C. C. A.)	" Blas P. Peneduci
La Salada (F. C. C. C.)	" Jorge S. Vesco
Los Sembrados	" Juan Cappelli
Pilar (F. C. S. F.)	" Alberto Boita
Rafelsa.	Dr. Samuel Borda
Reconquista.	" Clodomiro D. Amado
Roldán (F. C. C. A.)	" Alfredo J. Rouillón
Rosario	Alberto Tamburini
Rosario	" Luis A. Pradolougo
Rosario, Córdoba 951	" Paulino Sánchez
Rosario, 25 Diciembre 881	" Jorge J. Echeandía
Rufino	" Fernando L. Mazzi
San Guillermo (FCCA)	" Silvio Greca
San Javier.	" Hugo V. Mellessi
San Jerónimo Sud	" Eduardo Acuña
San Justo	" Carlos G. Pereyra
Sta. Clara de Saguer.	" Francisco Corte
San Urbano	" Guillermo Gross
Suardi	" José Lombella
Sunchales.	" Pedro José Conesa
Venado Tuerto	Dr. Arturo Romero Acuña
Vila	Dr. Juan E. Milich
Villa Constitución	

**TUCUMAN**

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

**DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES**

**CHACO**

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

**CHUBUT**

Cabo Raso.	Sr. Augusto Meyers
Oamarones.	" Augusto Meyers
Esquel.	Dr. Juan M. Oulvino
Comodoro Rivadavia.	" Walter Moehring
Colonia Sarmiento	" Gregorio Reilla
Península Valdes	Baldomero Fernández
Trelew.	" Manuel Costa

**MISIONES**

Apóstoles	Sr. Joaquín Lozada
Barracón	" Diego P. Krieger
Cerro-Cará	Sr. Joaquín Blanch
Concepción de la Sierra.	Sr. Julio Mosca
Corpus	" Enrique L'Escar
Itacamaré	" Antonio Carneiro

Picada San Javier (k. 10)	" Fernando Alegre	Otto Usinger	Santiago M. Alberdi
Pic. de S. Javier (k. 33)	Sr. José Sartori	Eugenio Maronetti	"
Pouadas	" Robert de Blonset	Alejandro Iernoli	"
San Ignacio	" Mario Eberbé	Ricardo Domingo	"
San Javier	Sr. Salvador Lentil	Eugenio Vazquez Orozco	"
San José	" Luis Vera	Maurique Mom	"
San Pedro	" José María Dornelles	Ignacio M. Besson	"
Santa Ana	" José Márquez	Pedro Curtarelli	"
		Jesús González	"

**NEUQUEN**

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

**PAMPA OENTRAL**

Aireaco (F. O. P.)	Sr. José E. Olámont
Cereales	Sr. Alberto Píancola
Deblas	" Enrique Gutiérrez
General Acha	" Casimiro Gallego
General Pico	" Juan B. Bassard
Guatracé	" Gerónimo Goveo
Jacinto Arauz	" Cosma Romero (hijo)
Macachín	" José E. Olámont
M. Riglos	" Esteban Rolla
Naicé	" Dloro Di Leo
Santa Rosa de Toay	" Francisco del Valle

**RIO NEGRO**

Allen (F. C. S.)	" Gregorio Maza
Bolson	Sr. Pedro P. Ponce
Obledo-Chapel	" Gerardo Palasio
Contralmirante Cordero	" Teodoro Onda
Maquinchao	" Juan Brusaino
San Antonio Oeste	" Emilio Franke

**SANTA CRUZ**

Bahía Laura	Sr. Marcelo Schupbach
Osilo	" Avelino Argüello
Colonia Las Heras	" Federico Mar

**DELEGADOS DEL EXTERIOR**

**OHILE**

Santiago de Chile	Sr. Carlos Lavín
-------------------	------------------

**ESPAÑA**

Madrid	Sr. Fernando Jardén
--------	---------------------

**FRANCIA**

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

**PARAGUAY**

Azuación	Sr. Ricardo Acuña Falcón
----------	--------------------------

**DELEGADOS VAJEROS**

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

**DELEGACIONES**

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

En 9 de Julio  
 Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbia, Ramón M. Poratti, Rafael Elizalde y doctor Alberto Dohenan.

En Coronel Pringles  
 Subcomisión: presidente, señor Julián Migonne; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesorero, señor Carlos Ferraro; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Bantlog, Lorenzo Pipa y José Bilotta.

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

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

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

**VITALICIO**

Francisco Elizalde	Presentados por: Ricardo J. Bally
--------------------	--------------------------------------

**ACTIVOS**

Manuel Ezquiaga	Rómulo Patrón Binau
Emilio Hermann	Dagoberto Rentzell
Pedro Tonella	"
Luis Fiorini	"
Francisco J. Perlini	R. E. Molino
Domingo Carini	"
Ricardo Jaccuzzi	Luis A. Pratolongo
Emilio M. Zanoni	"
Alberto L. Alonso	"
Pedro Praras	"
Juan A. Montes	"
Ricardo Andino	Santiago M. Alberdi

Nicolás Gagliano	"
José Zaffaroni	"
Felix Schaeer	"
José Perpen	"
Mauricio Perpen	"
Eduardo Cristiani	"
M. Contreras	"
Mauricio Paracchione	"
Emilio Salva	"
Miguel José Mondino	"
E. Octavio Sonnet	"
Rector Beltrame	"
Italo, Francisco Beltrame	"
José Diéguez	"
Horacio Claría	"
Alberto Franzinelli	"
Luis Raynaud	"
Napoléon Perrane	"
Amadeo Smitino	"
Pedro A. Alberdi	"
Jorge Laasaga	"
Adolfo Enrique Schumack	"
Juan S. Paulina (hijo)	"
A. Domingo Pettiti	"
José T. Merudal	"
Ambrosio Moises Sironi	"
Juan Frey	"
Manuel Brigandello	"
Joaquín Marull (h.)	"
Luis J. Koller	"
Alfredo Albertengo	"
Sebastián Martiarena	"
Dr. Maximiliano Ahumada	"
Federico Plass	"
César A. Bazzi	"
José Razetti	"
Luis Migúlez	"
Carlos Stehli	"
Ernesto Velmuller	"
Carlos F. Gunthardt	"
Francisco Veza	"
Walter Schmidlin	"
Carlos Palandri	"
Ozorio Sirtler	"
Juan P. Rubé	"
Nazareno Caterbetti	"
Angel Endrizzzi	"
Vicente Ghigliotto	Manuel Pelayo
Hector Dehini	Ricardo Solari
Vicente Pérez	"
Carlos W. Rincon	"
Ramón Ainchil	"
Juan Bonora	"
Bianciotto Hnos.	"
Nerberto Sonda	Paulino Sánchez
Andrés Fortino	"
Carlos Zúcher	"
José Castromil	"
Ezequiel Azuaga	"
Domingo Manuel Santos	"
Serafín E. Allievi	Rómulo Yegros
González & Pujato	"
Bartolomé J. Gallino	"
Pablo Donadio	"
Juan González	Oscar Lavisse
Francisco Daniele	"
Cofreño Giustina	"
Ramón D. Herrera	"
Julio J. Bellini	"
Santiago Cerri	"
Sebastián Prieri	"
Ricardo M. Lafuente	Dr. José Bulacio
Carlos Kutter	"
Javier Gómez	"
José Tiebeau	"
Ignacio Bulacio	"
Nicanor Rodríguez del Bus-	"
to	"
Pedro Prión	"
Auolfo S. Carranza	"
José Díaz Fernández	"
Miguel Torriglia	César Torriglia
Angel González	"
Ludovico Farmalzy	Dante J. Buffa
Bautista Solá	Jorge A. Solá
Ricardo S. Agustá	"
Vicior Marchiano	"
Francisco Wagner	"
Eugenio L. Brezzo	"
Angel Raimundo	"

Lorenzo Arrando	..	
Lorenzo Longo	..	
Sixto Grameros	..	
Alejandro Barionza	..	
Francisco Fransquin	..	Ricardo Juan Parlo
Angel Bernasconi	..	"
Hector Santángelo	..	"
Alejandro F. Nogues	..	"
Austin Morales	..	"
Angel Toralbo	..	"
Dr. Juan E. Larrochea	..	"
S. Mayaud Maissonneuve	..	Ricardo Tisi
Leonardo Ruiz	..	Agustín J. Iserni
G. Montanari	..	"
Edoardo Tottamenci	..	José Culasso
Antonio Menéndez	..	A. Salvarati
Juan Lozano	..	U. Cáceres
Manuel Cruz	..	Fernando J. Mazzi
Abrodo Risco	..	"
Ernesto González	..	"
Tomás Larguía	..	"
David Emilio Mazzi	..	"
César Augusto Mazzi	..	"
Remigio Ateca	..	Hego J. Ceretti
Edo Plotrón	..	"
Luis Rogelio Caro	..	A. M. Albuco
Emilio Jesús	..	"
Edoardo Peruchena (Ch.)	..	"
A. Francisco Prieto	..	"
José Alfredo Arbuco	..	Nazario Bally
Mario Pizotti	..	Miguel Mihanovich
Ennio Valbona	..	"
Miguel Juan Mihanovich	..	"
Rudolf A. Mihanovich	..	"
Saverino Gosi	..	A. D. Perotti
Amadeo Manini	..	"
Juan B. Laboren (Ch.)	..	"
Francisco Manini	..	"

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

# CARBURADORES ZENITH

33 o/o de economía

Surtido importante para Autos

FORD  
DODGE  
STUDEBAKER

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

DARTIGUELONGUE  
& TOULOUSE  
ESMERALDA 142



El mejor Neumático  
El más barato

Solicite nuestra tarifa de precios.

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

ENGLEBERT  
LIEJA - BELGICA



Aun no cometiendo ninguna traición, se puede ser un ciudadano inútil. El que se europeíza, haciéndose incapaz de desempeñar su misión como hombre del lado de acá del Océano, lo mismo que el que pierde el amor a su país natal, no es un traidor, pero es un ciudadano sin valor ni utilidad alguna, y en nuestro cuerpo político resulta un elemento tan pernicioso como el inmigrante que conserva su espíritu extranjero. Nada obra tan rápidamente, ni influye con tanta seguridad para hacer a un hombre incapaz de cumplir sus deberes en la sociedad, como ese estado de ánimo inconsciente, llamado cosmopolitismo por los que lo poseen.

No es solamente preciso americanizar a los inmigrantes que se establecen entre nosotros; es más necesario todavía para aquellos que son americanos por nacimiento y por familia, que no abandonen sus derechos, que no se humillen, con una ceguera tan incomprensible como despreciable, ante los dioses extranjeros que nuestros padres desdeñaron. Nadie creería que fuese preciso hacer notar a los americanos que al esforzarse en imitar otras civilizaciones, se convierten en objeto de burla para todas las personas razonables, y, sin embargo, tal advertencia es necesaria para muchos de nuestros conciudadanos, que se enorgullecen de la importancia que han alcanzado en el mundo de las letras o de las artes y aun acaso por lo que llamarían su acción directora en la sociedad. Es siempre preferible producir un original que una imitación, aun cuando la cosa que se imita sea superior al original, y nada hay que decir con respecto al insensato que se satisface imitando un modelo inferior.

Aun llegando a suponer que los seres débiles que procuran no ser americanos, tuvieran razón al considerar otras naciones superiores a la nuestra, es, sin embargo, cincuenta veces preferible ser un americano de primera fila que la mediana imitación de un francés o de un inglés. Es un hecho evidente que los compatriotas nuestros que creen en la inferioridad americana, padecen alguna debilidad orgánica en su constitución moral, sea cual fuere el grado de cultura de su inteligencia, y la masa del país, que es vigorosamente patriótica y tiene un espíritu sano y robusto, hace muy bien en mirar a esos débiles renegados con un desdén entre indignado y sonriente.

Consideramos preciso emprender una guerra sin tregua contra los males de todas clases, incluso contra los que son esencialmente americanos. Aceptamos lo bueno, sea cual fuere su procedencia, pero no admitimos como excusa de los errores de nuestros gobiernos, las equivocaciones resultantes de cualquier otro sistema político; el hecho de que el cortesano sea un bandido, no impide que el demagogo sea un canalla.

No cabe dudar de que, a pesar de todas nuestras faltas y errores, ningún país ofrece en tan alto grado como el nuestro probabilidades de triunfo para el que esté en condiciones de aprovecharlas; pero es también cierto que nadie

puede realizar aquí una obra de verdadero valor si no ve las cosas desde el punto de vista americano. Algunos elementos nacionales no consiguen hacer lo que debieran, porque conservan un espíritu de dependencia colonial y tienen consideraciones exageradas hacia la opinión europea. Nótese que hemos obtenido los mejores resultados en aquellos ramos en que hemos trabajado con la más completa independencia, y que en las profesiones en que hemos acertado a aprovechar prudentemente la experiencia extranjera, sin someternos a ella de un modo servil, ha sido en las que contamos nuestros más grandes hombres. Nuestros soldados, estadistas y oradores, nuestros exploradores, conquistadores de territorios y fundadores de Repúblicas, los que han elaborado nuestras leyes y velado por su cumplimiento, aquellos cuya energía e ingenio han creado la maravillosa prosperidad material que nos rodea, han fundado sus conocimientos en las enseñanzas de todas las épocas y de todos los países, pero, no obstante, han pensado y trabajado, han vivido y han muerto únicamente como americanos. Puede decirse, en general, que han hecho un trabajo superior al realizado en todos los demás países durante el corto período de nuestra vida nacional.

Por el contrario, en las profesiones en que más nos hemos esforzado por imitar el convencionalismo europeo, es en las que menores ventajas hemos obtenido, cosa que sigue siendo un hecho todavía en los precisos momentos. Este fracaso se nota más aún, cuando uno de nuestros conciudadanos se establece en Europa; entonces se convierte en un europeo de segunda fila, porque es sobradamente civilizado, sensible y refinado, y en cambio ha perdido la resistencia y el ánimo viril que le son indispensables en la ruda lucha de nuestra existencia nacional. No olvidemos que el que se coloca en este caso, no llega a ser nunca un verdadero europeo, y deja en cambio de ser americano, para convertirse en nada; abandona un gran bien, con la esperanza de adquirir otro menor, y acaba por no tener ninguno. El pintor que va a París, no con el objeto de procurarse dos o tres años de completa instrucción artística, sino con intención de establecerse allí, decidido a seguir las sendas por donde pasaron ya millares de caminantes, en lugar de lanzarse abiertamente para triunfar o estrellarse de una vez en un camino nuevo, lo que hace es acabar con todas las probabilidades de llegar a hacer un trabajo superior, no pudiendo aspirar a otra cosa que a esa especie de mediocridad que consiste en hacer de un modo aceptable lo que otros hicieron mucho mejor, sin conseguir en cambio, por lo general, llegar siquiera a vislumbrar lo grande que se ofrece a los ojos de los que pueden leer en el libro del pasado y del presente de América.

Y lo mismo sucede al literato adocenado que huye de su país porque a su sentimentalismo delicada y afinado parecen hartos groseros y rudas las condiciones de vida en la parte acá

# COLUMBIA

SOCIEDAD ANÓNIMA NACIONAL DE CONSUMOS

RECONQUISTA 30

BUENOS AIRES

Unión Telefónica 6973, Avenida

Presidente

LUIS MAFFIORETTI

Vicepresidente

JUAN OSCAMOU

Secretario

HERMENEGILDO PINI

Tesoroero

ATILIO LIBERTI

Vocales

HORACIO TADDEO

Dr. ALBERTO BEBISIO

Dr. JUAN A. BRUSCHI

Directores Suplentes

ANTONIO MENEHINI

LUIS J. RISSOTTO

CARLOS B. FRIGERIO

Síndico

DOMINGO E. BORZONE

Síndicos Suplentes

JOSE DE MARZI

FELIX VERAZZI

Gerente

AGUSTIN MOTTO

## SEGUROS

CONTRA INCENDIO

CONTRA ACCIDENTES DE AUTOMÓVIL

(Responsabilidad civil, incendio, robo, accidentes)

Y

CONTRA ACCIDENTES DEL TRABAJO

(Ley 9688)

SUMAS ASEGURADAS:

Ejercicio 1918 - 19 .....	\$ 88.343.273 00 m.p.
• 1919 - 20 .....	• 110.777.813 00 •
• 1920 - 21 .....	• 160.919.768 00 •

Banquero: Nuevo Banco Italiano



# Champion

## Bujías de Encendido Confiables

CUANDO ES ESENCIAL EL FUNCIONAMIENTO EFICAZ DEL MOTOR

En la última etapa en la ascensión de una carretera inclinada, es cuando más se necesita una chispa vital y positiva que encienda como una flama; que su descarga produzca la energía motriz necesaria para llegar a la cima.

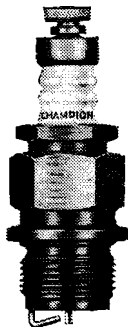
Las Bujías de encendido "Champion" han obtenido fama universal, porque se puede confiar en ellas en un trance similar; porque el motor equipado con bujías "Champion" significa el fin de dificultades en la ignición.

Investigue Ud. acerca de estas bujías en cualquier garage; sobre su famoso aislador "3450" y su empaquetadura de construcción patentada.

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

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

802.6



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

del Océano, o, en otros términos, porque no pudiendo desempeñar su papel de hombre entre los hombres, procura ponerse al abrigo del viento que endurece las almas bien templadas. Ese emigrado, podrá escribir versos bonitos y agradables, artículos, novelas, pero no hará nunca una obra comparable a la de cualquier colega suyo que haya sido bastante fuerte para no apoyarse en nadie y trabajar como un americano.

Lo mismo puede decirse respecto del sabio que pasa su juventud en una Universidad germánica y que desde entonces no puede trabajar más que en los campos en que cincuenta veces abrieron surcos los aradores alemanes; y con respecto al padre — y este es el caso más absurdo de todos — que hace educar a sus hijos en el extranjero, ignora lo que ha sabido todo hombre medianamente ilustrado, desde Wáshington hasta Jay, y es que un americano que quiere hacer camino en su país, debe educarse entre sus compatriotas. Esta manera de pensar, este espíritu provinciano de admiración hacia todo lo que es exótico, esta impotencia para obrar por cuenta propia, es, sobre todo, censurable entre los que se consideran a la cabeza de la alta sociedad, particularmente en las poblaciones del Nordeste. Admitimos todos los goces honestos y legítimos, con tal que proporcionárselos no sea la única ocupación del hombre, y creemos firmemente en que pueden hacer mucho bien los ociosos si ocupan el tiempo en trabajos serios: política, filantropía, literatura, artes; pero una clase que se entregue únicamente a la ociosidad, es una maldición para el país, y en tanto cuanto más se distinga imitando lo malo y no lo bueno de los países de Ultramar, se convierte no ya en ridícula sino en perjudicial.

El tercer sentido que puede darse a la palabra "americanismo", se refiere a la americanización de los inmigrantes. A estos, debemos americanizarlos de todas las maneras: en palabras, en principios, en ideas políticas y en el modo de considerar las relaciones de la Iglesia con el Estado. Recibimos perfectamente al alemán o al irlandés que se convierten en americanos, pero no nos sirven para nada cuando siguen siendo irlandese o alemanes. No queremos en nuestra vida social y política al americano-alemán, ni al americano-irlandés; queremos únicamente verdaderos americanos, y con tal que sean esto último, nada nos importa de sus antepasados. No caben en nuestra nación los votos alemanes ni los irlandeses, y es un acto de despreciable demagogia para un partido, incluir en su programa algo que pueda servir para atraerse tales votos. Por nuestra parte, sólo admitimos a los que obran y votan como americanos.

Del mismo modo, de nada nos sirven los que traen aquí sus prejuicios religiosos o políticos, de casta o de nacionalidad. Somos absolutamente partidarios del sistema de los "public-school". Creemos que la lengua inglesa es la única que debe servir para la enseñanza, y somos opuestos a toda división de los fondos destinados a la instrucción pública y a toda subvención del Te-

soro en favor de una secta, sea cual fuere, como somos también contrarios a todo reconocimiento oficial por el Estado de escuelas confesionales subvencionadas por él, y a que se favorezca o deje de favorecer a un hombre por la sola consideración de cuales sean sus creencias religiosas. Pedimos que todos los ciudadanos, protestantes o católicos, judíos o gentiles, sean tratados con lealtad y tengan garantizados sus derechos.

Las mismas razones que nos inducen a rechazar formalmente las escuelas subvencionales, nos llevan a pedir en las "public-schools" una justicia igual para los miembros de todas las creencias, sean administradores, directores, profesores o alumnos. Cuando se trata de elegir un hombre que ha de ejercer una función en un Estado particular o en la nación, debe preguntarse si es buen americano, pero sería una ofensa querer enterarse de sus creencias religiosas. Cuando una sociedad secreta procede como parece haberlo hecho alguna vez la "American Protective Association" procurando proscribir a los católicos, desde el punto de vista político y social, los miembros de tal entidad muestran antiamericanos, tan extraños a nuestra educación política, como los peores inmigrantes que desembarcan en nuestras costas. Su conducta es igualmente baja y despreciable, porque son los peores adversarios de nuestra educación, dan fuerzas a sus enemigos ultramontanos y merecen por ello la sincera reprobación de todo buen patriota.

La gran corriente de inmigración nos ha traído mucho bien y mucho mal y el triunfo de lo uno o de lo otro depende del modo cómo los recién venidos entran en nuestra vida nacional dejando de ser europeos, para convertirse en americanos como nosotros. Más de una tercera parte de la población de los Estados del Norte es por nacimiento extranjera, o de extranjeros descendiendo, pero gran número de ellos se han americanizado, encontrándose en la actualidad en las mismas condiciones que los nietos de un puritano o de un knickerbocker (1), y tomando parte importante en el trabajo nacional; cuando, por el contrario, los inmigrantes o sus hijos no confunden su vida con la nuestra, sino que se esfuerzan por conservar la lengua, las costumbres, el modo de ser y de pensar del Viejo Mundo que han abandonado, resultan perjudicados ellos y nosotros. Si siguen siendo extranjeros, si no se asimilan a nuestros intereses, permaneciendo separados de ellos, obstruyen la corriente de nuestra vida nacional y no sacan ningún beneficio, siendo de notar que, aparte del mal que su equivocación nos produce, son ellos los que mayor perjuicio sufren. Para el inmigrante europeo es una ventaja inmensa convertirse en ciudadano de la República Americana; llevar el nombre de americano es ostentar el más honroso de todos los títulos; el que no esté convencido de ello, no tiene derecho a ostentarlo y, si procede de Europa, lo

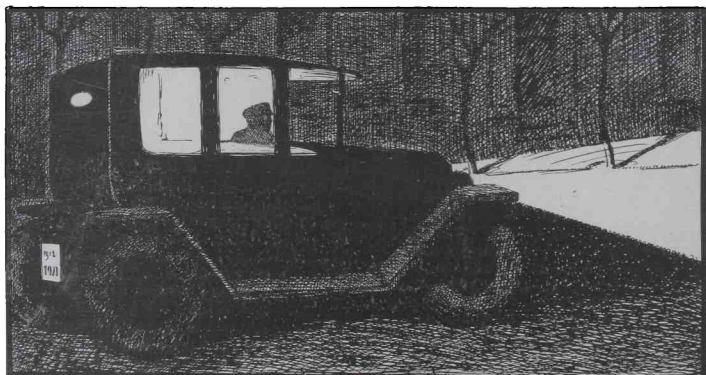
(1) Nombre de los primeros colonos de Nueva York.



Una propaganda original  
que despertó la curiosidad pública

Auto a Hélice perteneciente a la acreditada casa de P. Robertie  
"A los Mandarines".

San Juan 2164.



**OSRAM** LÁMPARAS  
PARA  
AUTOMÓVILES

Dírese Director "FORUM DE ARGENTINO", al escribir a los anunciantes.

mejor que puede hacer es volverse allá lo más pronto que pueda. Por otra parte, el inmigrante que se resiste a americanizarse, se encuentra con que no puede seguir siendo europeo, ni continuar formando parte de la sociedad del Viejo Mundo. Si pretende conservar su antigua lengua, ésta quedará convertida en un argot bárbaro, al cabo de algunas generaciones; si quiere ser fiel a sus costumbres de otros tiempos se convierte en un grosero palurdo. Se ha desterrado del Viejo Mundo y no puede conservar relaciones con él; si quiere alcanzar el éxito en algo, debe lanzarse en cuerpo y alma, y sin reservas de ninguna clase, en la nueva vida que ha venido a buscar.

Es de urgencia contener y reglamentar la inmigración por medio de leyes más severas que las que existen en la actualidad, a fin de alejar a los trabajadores que tienden a hacer bajar los precios de los jornales, a las razas que no se asimilan gustosas con la nuestra, y a los hombres indignos de todas las razas, no ya sólo los criminales, los idiotas y los indigentes, sino también los anarquistas del tipo de Most y de O'Donovan Rosse.

Desde el punto de vista que interesa al inmigrante, está fuera de toda duda que le resulta ventajoso americanizarse, y nosotros tenemos el derecho de exigirselo. Sean cuales fueren su religión o el lugar de su nacimiento, acogemos sinceramente como compañero al que viene resuelto a convertirse en un buen ciudadano de los Estados Unidos; tenemos por tanto el derecho de exigirle que no enrede las cuestiones que debatimos, infiltrando en ellas rencores y los prejuicios del Viejo Mundo. Existen algunas ideas que el inmigrante debe abandonar. Ha de saber, por ejemplo, que la vida en América es incompatible con ninguna forma de anarquía y con toda sociedad secreta que tenga por objeto el crimen, ya haya de realizarse aquí, ya en el extranjero; ha de saber también que exigimos una tolerancia religiosa absoluta y la separación de la Iglesia y el Estado. Además, no debe traernos sus antipatías religiosas o nacionales, sino ahogarlas en el amor a nuestra patria común y gloriarse de aquello que nos gloriamos nosotros. No sólo debe reverenciar nuestro pabellón como el primero de todos, sino que no debe colocar a su lado ningún otro. Debe aprender a solemnizar el aniversario de Washington, antes que el de la Reina o el del Kaiser, y el 4 de Julio, antes que la fiesta de San Patricio. Nuestros problemas políticos y sociales debe plantearse tal como se presentan aquí, sin complicarlos con animosidades entre ingleses e irlandeses o franceses y alemanes. Es insano intervenir en una campaña política americana, empleando argumentos sacados de la política europea. Ante todo, el inmigrante debe aprender a hablar, a pensar y a proceder como miembro de los Estados Unidos ("to talk and think and be United States").

El inmigrante de nuestros días puede aprovecharse con la experiencia de los del pasado, de

los que vinieron a América antes de la Revolución. Eramos entonces un pueblo de sangre mezclada. Muchos de nuestros más ilustres apellidos revolucionarios habían sido traído aquí por hugonotes (como Jay, Sevier, Marion, Laurens); pero éstos fueron los mejores inmigrantes que hemos recibido, pues más rápidamente que otros, y de un modo más completo, se hicieron americanos en el lenguaje, en las convicciones y en el modo de pensar. Los holandeses tardaron algo más en asimilarse al país, pero lo han conseguido con gran provecho suyo; uno de nuestros más grandes generales revolucionarios, Schuyler, y un presidente de los Estados Unidos, Van Buren, eran de sangre holandesa; pero se elevaron a tan altas posiciones, porque se habían convertido en americanos, dejando de pertenecer a su país de origen. Si hubieran seguido siendo miembros de un cuerpo extraño, separados de nosotros por su lenguaje, sus costumbres y sus creencias, Schuyler hubiera muerto sin salir de su condición de propietario rural, y Van Buren hubiera acabado sus días siendo tabernero.

Esto mismo sucede a los alemanes establecidos en Pensylvania: los que se han americanizado, han dado a nuestra historia una serie de apellidos ilustres, a partir de los tiempos de los Mühlenbergs; pero los que no se han asimilado al país en que viven, forman todavía en la actualidad un grupo sin importancia. En igual caso se encuentran los irlandeses que han dado a los anales revolucionarios los nombres de Carroll y Sullivan, y a la guerra civil hombres como Sheridan, que eran americanos y nada más; mientras que los que han seguido pensando como irlandeses y no ocupándose más que de política extranjera, ejercen una influencia funesta en nuestro modo de ser y se incapacitan para elevarse como sus compatriotas antes mencionados. Esta lección es siempre la misma para todos los pueblos que han venido aquí, sea cual fuere su raza, igualmente que para todas las Iglesias: la que siga siendo extranjera, en su lenguaje o en su espíritu, está destinada a desaparecer.

Hay un punto acerca del cual quisiera ser bien comprendido. El americanismo es una cuestión de espíritu, de convicciones y de objeto, no de religión ni de país natal. El político que busca el voto irlandés o alemán, como el alemán o el irlandés que votan como tales, son dignos de censura, porque todo ciudadano de esta República debe votar únicamente como americano, y no es aún tan censurable el que así obra como el que combate a un buen americano con el pretexto de que éste ha nacido en Alemania o en Irlanda.

El exclusivismo contra el extranjero es tan antiamericano como el cosmopolitismo. Es sumamente funesto combatir a un hombre a causa de su religión o del país en que ha nacido, y todos los buenos ciudadanos deben aborrecer semejante conducta. El irlandés, el alemán o el escandinavo que se han convertido en verdaderos americanos, tienen el derecho de ser

# NEUMATICOS

# TIRELLI

## Los de más sólida reputación

PARA AUTOMÓVILES

PARA AEROPLANOS

PARA MOTOCICLETAS

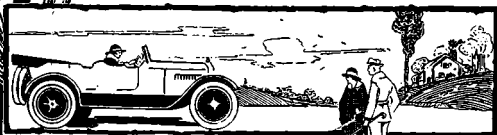
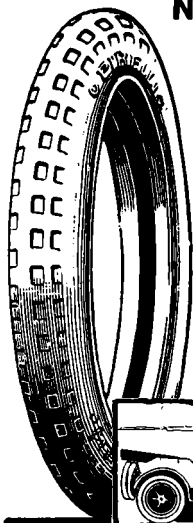
PARA BICICLETAS

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

### TIRELLI Sociedad Anónima Platense

1544 - SANTA FE - 1552, BUENOS AIRES

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



Para que su auto quede a la altura de los más modernos

## ¡NO VACILE!

apliquele en seguida una corona y piñón reforzados con dientes helicoidales enteramente silenciosos garantidos,

construidas solamente en cromo-nickel de primera calidad.

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

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

TALLER MECANICO

## Domingo Sorondo

Billinghurst 34

Buenos Aires

Unión Telefónica 1540, Mitre

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

considerados en la misma categoría que los que han nacido en nuestro territorio y merecen igualmente que éstos el apoyo y la amistad de sus convecinos. Entre los hombres con quienes he tenido más contacto personal y que han sido en política mis más seguros amigos y aliados, figuran muchos americanos nacidos en Ultramar: en Alemania, en Irlanda o en Escandinavia, y difícilmente se hubieran encontrado hombres mejores que ellos entre nuestros conciudadanos indígenas.

Por último, no acertaría a señalar mejor la actitud en que quisiera ver colocarse a aquellos de nuestros conciudadanos que han nacido en el extranjero, de lo que lo ha hecho un americano nacido en Alemania, el honorable Richard Guentes, de Wisconsin, quien en un discurso pronunciado en la época en que se discutía la cuestión de Samoa, dijo estas elocuentes palabras:

"Conozcemos nuestros deberes tan bien como cualquier otra clase de ciudadanos americanos. Trabajaremos por nuestra patria en tiempo de paz y combatiremos por ella en tiempo de guerra, si llegara el caso alguna vez, y cuando diga nuestra patria; me refiero a la de adopción: a los Estados Unidos de América. Después de

haber pasado el período de la naturalización, no somos ya alemanes, somos americanos. Nuestra adhesión a América no puede medirse por el tiempo que llevamos de permanencia aquí. Somos americanos desde el momento en que pisamos este territorio hasta aquel en que reposemos en sepulcros de América. Combatiremos por los Estados Unidos tantas veces como sea necesario. América ante todo y siempre, América contra Alemania, contra el mundo entero, con razón o sin ella; América siempre. Somos americanos."

Honor al hombre que pronunció estas palabras, en las que creo que se expresan los sentimientos de la gran mayoría de nuestros compatriotas nacidos en el extranjero. Cumpliremos perfectamente la misión que nos está señalada, si la acometemos con bravura y serenidad, viendo los peligros, pero sin temerlos. Ante todo, debemos mantener contacto de todos, sin preocuparnos por los antepasados ni por la religión de nuestros camaradas, sino únicamente por la sinceridad de su americanismo, trabajando unidos de corazón, de inteligencia y con las manos, por la honra y el engrandecimiento de nuestra patria común.

Sigue en el próximo número.

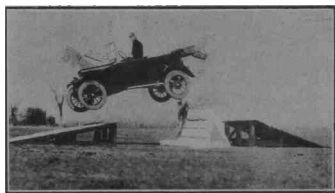
## UN SALTO EMOCIONANTE

Los aficionados al automovilismo recordarán sin duda que hace algunos años se anunció "el salto de la muerte" en automóvil, en esta capital. La prueba debía efectuarse en la pista del Estadio Municipal de Palermo y un público bastante numeroso concurrió a presenciársela. Pero la rotura de un elástico hizo que las esperanzas de los espectadores se vieran defraudadas en esa oportunidad.

Ahora la realización de una prueba de esa naturaleza no nos sorprende, ya que el cine matógrafo ofrece con frecuencia en sus productivas cintas por serie, tan llenas de acciones emocionantes, saltos en motocicletas y automóviles. Mas lo que muchos ignoran es que resultan víctimas de bien preparados "camouffages", cuyo jalón inicial lo constituye el hombre que cae desde un tercer piso sin hacerse daño...

Sin embargo, "el salto de la muerte" puede

efectuarse en automóvil. La fotografía que publicamos fué tomada en el instante en que un aficionado norteamericano realizaba la prueba en Denver. La distancia que separaba las dos



rampas era de siete metros y el salto fué cumplido diariamente y sin dificultades aparentes durante la semana que duró la Exhibición Anual de Caballos, en la ciudad aludida.

**Dr. Rodolfo S. Roccatagliata**

MÉDICO CIRUJANO

CONSULTAS: de 2 a 5 p. m.

VICTORIA, 1114

**Garage "La Porteña"**

— DE —

**LUIS STANTIEN e Hijo**

Neumáticos, nafta, accesorios y taller mecánico.

2337, AVENIDA PEDRO LURO, 2337

65, Unión Telef., 65. MAR DEL PLATA

# Stewart PRODUCTS



*Insignia de los  
Accesorios*

*Stewart*

La marca de distinción  
de lo mejor en accesorios  
para automóviles

**WILLIAM COOPER & NEPHEWS Ltd.**

INTRODUCTORES

MAIPÚ 87 - BUENOS AIRES