



AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida.

SUMARIO

El Congreso de Vialidad. — Una Asamblea memorable. — Escos del Congreso Nacional de Vialidad: el desfile de vehículos. — Nuestros hojas volantes. — Al margen del Congreso de Vialidad: juicios de la prensa nacional. — Crónica detallada del desfile de rodados. — Homenaje al Touring Club Argentino: una hermosa reunión americana. — Doctor Alberto Góico Pez. — La vialidad en la República Argentina: interesante conferencia del ingeniero Pedro Bazán. — Nuevas Comisiones del Touring Club Argentino. — Compendio de carretera en Córdoba. — T. C. A. (administración).

EL CONGRESO DE VIALIDAD

Como lo anticipamos en números anteriores, el Primer Congreso Nacional de Vialidad, reunido en Buenos Aires a fines de Mayo último, obtuvo un positivo y resonante éxito, que la prensa nacional, por intermedio de sus órganos más caracterizados, se ha encargado de acentuar.

Dicho parlamento ha sido importante, tanto por la calidad y el número de las delegaciones como por la cantidad de los trabajos presentados. Puede decirse que toda la Nación, en lo que tiene de más calificado y representativo, en los diversos órdenes del pensamiento y la acción, del capital y del trabajo, del gobierno y de la cátedra, estuvo allí brillantemente representada, con el ánimo de deliberar y resolver un problema que ha sido reconocido unánimemente como el más esencial de la economía argentina, en la hora actual.

¿Ha llenado el Congreso su objeto? Como es sabido, la conferencia tenía por fin primordial propender a la resolución práctica e inmediata del problema nacional de la vialidad por medio del plan, fórmula, sis-

tema o política, que el Congreso aprobara.

Ahora bien: la asamblea terminó sus deliberaciones, aprobando una serie de proyectos de leyes que serán elevados oportunamente al Congreso nacional para que éste dicte la legislación que crea más conveniente a los intereses comunes. El Congreso de Vialidad ha llenado, pues, su objeto en una forma satisfactoria. Su misión consistía en acumular la mayor suma de elementos de juicio técnicos, financieros y legislativos con la mira de ser sometidos al estudio y la consideración de las cámaras, y es cabalmente lo que ha hecho. Toca ahora al poder legislativo completar la función preparatoria del Congreso de Vialidad, recogiendo las fórmulas de solución, planes y sistemas que fueron discutidos y aprobados.

Por un desconocimiento de los fines primordiales de esta magna reunión nacional se intentó un pronunciamiento de carácter doctrinario que no estaba dentro de la índole de las deliberaciones de la asamblea. En una facultad de ciencias políticas o en

una academia de altos estudios puede debatirse en abstracto el principio de la centralización o descentralización federal; pero en un congreso convocado especialmente para encarar con criterio práctico un problema concreto, no eran en modo alguno pertinentes los temas académicos o doctrinales que fueron interpolados en el debate.

La cuestión principal no se desvió, sin embargo, del verdadero terreno y así fueron aprobados estudios, trabajos y proyectos que constituyen la documentación más vasta, orgánica y completa que pueda suministrarse al legislador o al hombre de gobierno para la resolución inmediata del asunto de los caminos.

El hecho de haber logrado mediante la conferencia la reunión de tantos importantes trabajos financieros, técnicos y legales relativos a caminos, comporta el primer éxito pleno e indiscutible del Primer Congreso Nacional de Vialidad. Para apreciar la importancia de este resultado, menester es tener en cuenta que, en nuestro país, por carencia de órganos consultivos, asesores e informativos, como los que existen perfectamente organizados en las naciones de alta cultura, para afrontar el estudio de un punto importante dado, como el de la vialidad, por ejemplo, hay que vencer inmensas dificultades derivadas de la falta de datos, de la dispersión de los documentos, de la búsqueda de los antecedentes y de tantos otros obstáculos que sólo conocen los estudiosos.

La publicación en un grueso volumen de los valiosos trabajos presentados al congreso nacional de caminos, facilitará el estudio del problema de la vialidad al legislador y al estadista. Suministrar los materiales y elementos de juicio para el planteo de una cuestión implica en cierto modo resolverla. Esta contribución valiosísima al examen, planteo y resolución del problema de los caminos es uno de los inmediatos resultados prácticos del Congreso.

¿De qué otra manera hubieran podido reunirse tantas preciosas fuentes de consulta, tal cúmulo de puntos de vista, planes y experiencias de orden técnico? En ninguna

otra forma. Por ello, con mucha razón ha podido decir el presidente y miembro informante de la comisión técnica que los trabajos presentados constituyen un verdadero capital de información útil.

Cabe afirmar lo propio de los demás estudios de carácter legal y financiero sometidos a la aprobación del Congreso Nacional de Vialidad. Es indiscutible que los recursos arbitrados, impuestos directos e indirectos, derechos específicos y "ad valorem", tasas fijas y proporcionales, no guardan entre sí la debida unidad descable en un régimen impositivo, en un plan rentístico; pero esta unificación será obra de los legisladores, quienes serán los llamados a sistematizar los arbitrios y a fijar los órganos administrativos de percepción de los recursos.

Acaso análogo reparo cabría formular a los planes de legislación aprobados o recomendados por el Congreso de Vialidad, ya que cada uno de ellos reposa sobre principios y doctrinas que no son, por cierto, coherentes y uniformes entre sí. Pero aquí corresponde advertir nuevamente que la magna asamblea nacional, sin desnaturalizar su objeto primordial, no podía emitir una declaración de carácter meramente doctrinario, tanto más cuanto que todas las vías concurrían al logro del propósito común, o sea, demostrada la magnitud del problema de los caminos y comprobada la necesidad de resolverla de inmediato, procurar con urgencia esta solución, planteándola ante el poder legislativo en la forma resuelta por las delegaciones.

La segunda obra del Congreso Nacional de Vialidad consiste en obtener de las cámaras la sanción de una ley general de caminos sobre la base de los proyectos aprobados. Esta segunda jornada es tan importante y más decisiva que la primera. Se trata ahora de transformar en ley la voluntad colectiva exteriorizada recientemente en una forma concluyente que no deja lugar a dudas sobre la urgencia de la solución del problema. Y cuando tengamos promulgada la ley, vendrá la tarea de velar por su cumplimiento. Nuestra misión no habrá terminado aún, hasta que la República cuente

con un sistema completo y perfecto de vías de comunicación.

En resumen, hecho el balance de la obra del Primer Congreso Nacional de Vialidad, sus resultados no pueden ser ni más profundos, ni más fecundos. Los desencantados y pesimistas podrán objetar desde un punto de vista teórico sus conclusiones, pero no

podrán menos de convenir en que la total eficacia de la memorable jornada realizada ya no depende de la conferencia, sino del poder legislativo. Entretanto, se ha dado el primer paso, y paso definitivo hacia la solución concreta del problema vial en todos sus aspectos. La Nación quiere urgentemente cambios para su mayor engrandecimiento económico.

UNA ASAMBLEA MEMORABLE

Una gran revista norteamericana, "El Automóvil Americano", que aparece en Nueva York y que, escrita en castellano, está dedicada exclusivamente a la difusión de la industria automovilística de ese gran país, al ocuparse en uno de sus últimos números de la visible preocupación de los gobiernos, entidades y pueblo en general de la República Argentina, por la cuestión caminos, dijo, más o menos lo siguiente: "Dos grandes acontecimientos marcarán el año 1922 en la América latina. Uno será el Congreso Nacional de Vialidad a realizarse en Buenos Aires, y el otro la celebración del centenario de la independencia del Brasil."

El acontecimiento nacional realizado recientemente en esta capital, bajo los auspicios del Touring Club Argentino y con la representación del Gobierno Nacional, de doce gobiernos de provincias, de nueve territorios nacionales, de todos los ferrocarriles, de todas las universidades y de las principales municipalidades e instituciones del país.

Puede afirmarse ahora que ningún acontecimiento nacional, salvo las asambleas políticas, ha podido reunir un cúmulo tan completo y representativo de voluntades expresas de todas las entidades nacionales y esto confirma la justicia de la prédica del Touring Club Argentino, al considerar la viabilidad uno de los problemas



El Presidente del Primer Congreso Nacional de Vialidad, doctor Isidoro Ruiz Moreno, leyendo su discurso inaugural.

Este concepto expresa, con la envidiable precisión norteamericana, la importancia que en los círculos industriales y comerciales de Norte América se ha concedido al certamen na-

primordiales de la Argentina en esta época de desarrollo intensivo de todas sus industrias, convicción que animó a los dirigentes de esta institución a organizar el Primer Congreso Na-

cional de Vialidad, sin desmayar por los tropiezos que surgen siempre en el comienzo de iniciativas de tal magnitud.

El Congreso Nacional de Vialidad se ha rea-

sidentes primero, segundo y tercero al ingeniero Giovacchini, representante del ministro de Obras Públicas, señor Carlos F. Biocca, del gobierno de Buenos Aires, e ingeniero Ramón Ara-



Parte de la concurrencia que asistió al acto.

lizado y realizado en una forma que supera las más optimistas previsiones de sus organizadores y de cuantos se interesaron por su reunión. Sus deliberaciones mantuvieron durante una semana, fija en sí, la atención de todo el país representada por el comentario periodístico, que siempre fué altamente elogioso para la labor de los congresales.

El 22 de Mayo próximo pasado, a las 10, aproximadamente, se congregaron en el gran salón de actos del edificio de la Bolsa de Comercio, situado en el corazón de la ciudad, las muchas y numerosas delegaciones presentes en la capital y que constituyen la mayor parte de los adherentes al Congreso.

Ocupó la presidencia el titular de la Junta Ejecutiva, doctor Isidoro Ruiz Moreno, quien declaró que, de acuerdo con el Reglamento del Congreso, y teniendo en cuenta que estaban presentes la mayoría de las delegaciones designadas, procedía entrar a elegir las autoridades propias de la asamblea. Por indicación del señor Salomone la presidencia nombró una comisión de poderes formada por el ingeniero Ramón Araya, señor Carlos F. Biocca y doctor Prudencio M. Clariá. Reanudada la sesión después de un cuarto intermedio, al que se pasó para que se expidiera la comisión de poderes, un congresal propuso que se designara presidente del Congreso al doctor Isidoro Ruiz Moreno, lo que se hizo, nombrándose también, presidente honorario, al señor Ezequiel P. Paz, presidente del Touring Club Argentino; vicepre-

ya, del de Santa Fe, secretario general al señor Rómulo Yegros y como suplentes al ingeniero y doctor Manuel F. Castello e ingeniero Saturnino Zemborain (h.). Integrada la mesa directiva de la asamblea se levantó la reunión preliminar y en la tarde del mismo día se realizó la solemne sesión inaugural del Congreso con la presencia de gran cantidad de delegaciones y de invitados especiales. Abrió el acto el presidente del Congreso, doctor Isidoro Ruiz Moreno y le siguieron en el uso de la palabra el delegado de la provincia de Santiago del Estero, ingeniero Ordóñez, y el señor Isaias R. Amado, miembro de la delegación de Buenos Aires, quien leyó un extenso y elocuente discurso. Habló luego el intendente de Olavarría, señor Ramón Rendón, y en seguida lo hizo el doctor Prudencio M. Clariá, en nombre del Touring Club Argentino.

También pronunciaron discursos, el ingeniero Ramón Araya, delegado del Poder Ejecutivo de Santa Fe; el doctor Pedro O. Luro, representante del Territorio de La Pampa, y el señor Francisco Pita, en nombre del territorio del Río Negro.

El día 23, las tres comisiones internas iniciaron su labor de estudio de los muchos trabajos presentados a la consideración del Congreso, celebrando cada comisión, dos y tres reuniones diarias.

Estas comisiones estaban formadas así:

Comisión de legislación. — Presidente, doctor Prudencio M. Clariá; secretario, señor Ma-

nuel Gallardo; vocales: Domingo R. Morón, Juan Molina Civit, Julio A. Cores, Arturo Paggiari, Ramón Araya, Juan M. Taboada, Pedro Bazán, Manuel F. Castelló, A. Giovacchini, Al-

proyectos presentados a su consideración. No habiéndose podido llegar a armonizar opiniones en esa sesión, se pasó a cuarto intermedio hasta la tarde, pero esta prolongación no llegó



Otro aspecto del salón

berto Laurencena, Leonidas Anastasi, Nicanor de Eliá, Leonardo O. Costas, Rodolfo Bulrich, Juan Dalquier, Oreste Franzoni y Emilio P. Ollés.

Comisión financiera. — Presidente, doctor Pedro O. Luro; secretario, L. García Herrera; vocales: doctor Jorge Lavalle Cobo, Carlos F. Biocca, Juan G. Beltrán, Alberto Alvarez Tamayo, A. H. Renard, A. Menéndez Behety, Mario Bron, Ramón Rendón, Lorenzo V. Ruiz, José M. Speróni, Eduardo A. Fauzón, A. Méndez Casariego, Leopoldo Gard, Juan S. Mc. Lean, Francisco Marsellán, Leopoldo Phillips y Santiago M. Alberdi.

Comisión técnica. — Presidente, ingeniero Juan A. Briano; secretario, Esteban Tello; vocales: Carlos M. Ramallo, teniente coronel Enrique Jáuregui, Alfredo Giandana, Carlos E. Crier, Vicente Suárez Añón, Abel Cornejo, Ignacio Aztiria, Alejo Infante, Saturnino Zemborain, F. A. Soldano, Gabriel A. Salomone, José J. Sotreix, mayor Juan D. Monferini, Benjamín Sal, ingeniero N. Campbell, C. H. Roberts y Raúl Bertres.

El 24 por la mañana se realizó una sesión plenaria extraordinaria de las comisiones internas, para considerar una proposición del delegado de La Pampa, doctor Luro, en el sentido de que el Congreso dilatara sus sesiones hasta terminar con un estudio detenido de todos los

que realizarse, por cuanto en una reunión de los presidentes de las comisiones con el presidente del Congreso, se acordó cumplir el programa del acto y dejar subsistente la fecha de clausura del mismo fijada con antelación para el sábado 27. En consecuencia, prosiguieron las reuniones de las comisiones internas.

El 25, la Comisión de Propaganda del Primer Congreso Nacional de Vialidad celebró el aniversario patrio con un original desfile de rodados del cual, por su importancia, nos ocupamos en otro lugar de esta revista.

El 26 se realizó una reunión plenaria de las comisiones internas bajo la presidencia del doctor Ruiz Moreno, para dar entrada a los despachos de las mismas, sobre los proyectos presentados al Congreso y el sábado 27 tuvo efecto la sesión plenaria de clausura, la que se inició a las 10 de la mañana y terminó aproximadamente a las 20, después de ser aprobados los despachos de cada comisión.

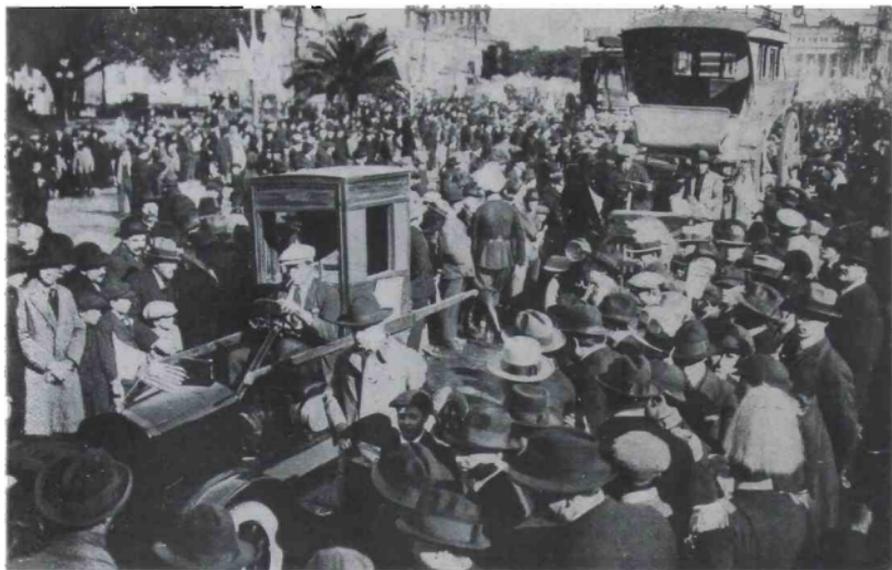
La gran cantidad de resoluciones y conclusiones del Primer Congreso Nacional de Vialidad, nos impide darlas a publicidad en estas páginas, tanto más cuanto que esos dictámenes deben ser motivo de ligeras correcciones de forma, por los presidentes de las comisiones respectivas. Esas conclusiones serán insertas oficialmente en la Memoria General del Congreso, actualmente en preparación, y que contendrá, aparte de estas sanciones, todos los trabajos presentados a la conferencia.

Ecoss del Congreso Nacional de Vialidad

EL DESFILE DE VEHICULOS

Con significativa unanimidad de la prensa nacional, el desfile de vehiculos antiguos y modernos, organizado por el Primer Congreso Na-

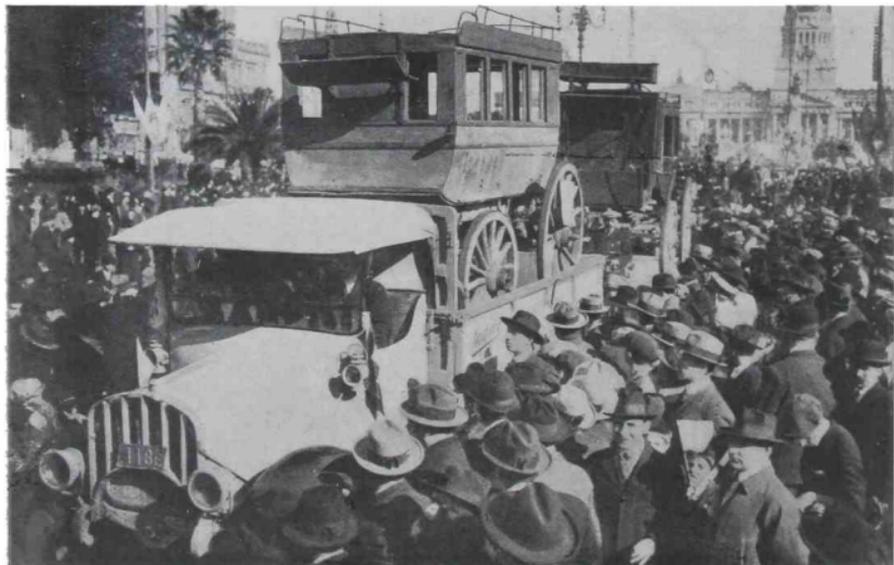
dir los modernos sistemas de transportes de la República Argentina, fué calificado de más original y novedosa entre los números con que



Una litera que perteneció a doña Agustina Lopez Azorino de Rozas.

cional de Vialidad en homenaje a la fecha maya, y en cumplimiento con uno de los fines del Touring Club Argentino, cual es el de difundir

habitualmente se conmemora la fiesta patria. Gracias a la entusiasta cooperación prestada por las casas importadoras de automóviles, las



Una de las primeras diligencias utilizadas en nuestro país a principios del siglo XIX

que rivalizaron en el empeño de asignar el mayor brillo al acto, el desfile de rodados, pintoresco y docente de suyo, resultó una elocuente demostración objetiva de la evolución operada en el ramo de la locomoción desde la litera y la carreta primitivas hasta los potentes camiones empleados actualmente en el transporte de las cargas.

Fué en extremo interesante e instructivo, sin dejar de ser recreativo, el lento suceder de los vehículos inventados por la industria del hombre para el transporte de las personas y las mercaderías. Toda la historia de la locomoción desfiló, por decirlo así, por las calles de la metrópoli. El transporte antiguo, limitado a la litera, la carreta, la carretilla y demás vehículos de tracción a sangre, contrastó singularmente con el rápido transporte moderno, que, desde la aparición del automóvil, ha cobrado en los últimos tiempos un impulso desconocido de los antiguos. Se advirtió bien claramente que el progreso ha sido más veloz desde la conquista

de la tracción mecánica. Comparados los primeros modelos de automóvil en circulación en el país con los recientes tipos importados de Europa y de Estados Unidos, pudo echarse de ver la celeridad de la transformación consumada solamente en la industria automovilística.

La aparición de los vehículos antiguos, como la carreta inmemorial, lentamente tirada por cansinos bueyes, y la colonial litera, evocadora de la arcaica litera latina, despertó en el alma popular el recuerdo de los viejos tiempos, de las clásicas travestías en la no menos clásica galera a través de las postas, de la sociedad argentina postcolonial con sus medios de transporte primitivos, que llevan impresa como el alma de la época.

Perdurará por mucho tiempo en la memoria de la multitud que presencié admirada el desfile, la visión de las épocas históricas que despertaron con su presencia los vehículos exhumados.

NUESTRAS HOJAS VOLANTES

Mientras se efectuaba el desfile de rodados, de que nos ocupamos en otro lugar de este número, de los vehículos se arrojaban con profusión en los transeuntes, hojas volantes con leyendas alusivas al Congreso Nacional de Vialidad y a los fines del Touring Club Argentino. He aquí los textos de esas hojas:

Los buenos caminos son útiles y bellos; valorizan y hermean la tierra.

Los buenos caminos aseguran la defensa nacional y aumentan la riqueza colectiva.

Abrir un camino es aumentar la potencia del capital y del trabajo. — A lo agosto, por caminos firmes y seguros.

Infinitas son las vías del porvenir; trazad las mejores rutas.

La Nación Argentina está en marcha, y nadie la detendrá en el sendero, si el camino es recto y bueno.

El porvenir es nuestro si marchamos por amplias y cómodas rutas de progreso.

Gobernar es Poblar y Construir Caminos

Dice Alberdi en sus "BASES":

"¿Qué nombre daréis, qué nombre merece un país compuesto de desciertas mil leguas de territorio y de una población de ochocientos mil habitantes? Un desierto. ¿Qué nombre daréis a la Constitución de ese país? La Constitución de un desierto."

"Es, pues, esencialmente económico el fin de la política constitucional y del gobierno en América. Así, en América, gobernar es poblar. Definir de otro modo el gobierno, es desconocer su misión sudamericana."

Juan Bautista Alberdi.
("Bases")

Gobernar es poblar, repitamos con el eminente pensador argentino, pero ¿qué haría la población en una zona sin rieles, puertos, ni caminos?

Luego, es necesario, no tan sólo poblar, sino también hacer caminos.

Gobernar es poblar y construir caminos: así completa el Touring Club Argentino, el aforismo de Alberdi.

Un Congreso Histórico

"Sobre las márgenes pintorescas del Bermejo levantará algún día la gratitud nacional un monumento en que se lea: Al Congreso de 1852, libertador de estas aguas, la posteridad reconocida."

Juan Bautista Alberdi.
("Bases")

El Primer Congreso Nacional de Vialidad, que se celebra en estos momentos, y que trata de libertar al país de la "Distancia", del "Aislamiento" y del "Desierto", no aspira al reconocimiento de la posteridad, pero procura merecer bien de la patria.

Asociarse a los fines del Touring Club Argentino y del Primer Congreso Nacional de Vialidad, que se celebra en estos días bajo su patrocinio, equivale a adherirse a una campaña de emancipación y de libertad económica.

La Visión de Pellegrini

"Esta República reúne, pues, todas las condiciones requeridas para llegar a ser con el tiempo una de las más grandes naciones del globo. Su territorio es inmenso y fértil (tiene

.. una superficie igual a la de Europa entera me-
 .. non Rusia), puede dar cómoda hospitalidad a
 .. cien millones de hombres, posee todos los cli-
 .. mas, y, por consiguiente, todos los productos,
 .. desde los de las zonas tropicales hasta los de
 .. las regiones polares. Sus ríos y sus montes
 .. están entre los más considerables de la tierra.
 .. Tiene por frontera marítima el Océano, que
 .. la pone en contacto fácil con el mundo en-
 .. tero."

Carlos Pellegrini.

¿Cuándo y cómo podrá realizarse esta magnífica visión del eminente repúblico? Cuando la República Argentina posea un perfecto sistema de vías de comunicaciones.

Por este ideal aboga el Touring Club Argentino, y a su realización responde el Primer Congreso Nacional de Vialidad, que se celebra en la Capital Federal.

Los Buenos Caminos

Los buenos caminos, por cuya construcción aboga sin cesar el Touring Club Argentino, ofrecen los siguientes beneficios inmediatos:

"Rebajan" el costo del transporte.

"Aumentan" el área agrícola.

"Aumentan" el valor de las tierras de cultivo.

"Facilitan" el rápido transporte de las cosechas de las zonas de producción a los mercados consumidores.

"Reducen" el desgaste y las averías de los vehículos, esto es, los gastos y perjuicios del transporte.

"Acrescientan" el intercambio industrial, comercial y mercantil.

"Mejoran" las condiciones sociales de los centros rurales.

"Coadyuvan" a la difusión de la instrucción popular.

La mejora de la vialidad y de los sistemas de transportes, que constituye uno de los fines del Touring Club Argentino, es, pues, un alto y magno ideal de progreso nacional.

El Primer Congreso Nacional de Vialidad

Está reunido en estos momentos en la Capital Federal el Primer Congreso Nacional de Vialidad, que se propone resolver de inmediato el magno problema de los caminos por medio de una fórmula de solución que consulte los deseos, anhelo y aspiraciones de la Nación entera.

Dicho Congreso, que es un verdadero Cabildo Abierto, es, al propio tiempo, el mejor homenaje que el sentimiento nacional puede tributar a la memoria inmortar de la Revolución de Mayo. La Revolución de Mayo fué una revolución política y nos trajo la emancipación.

El Congreso Nacional de Vialidad aspira a determinar una evolución económica, complementaria del pensamiento político de Mayo y de la obra constitucional del Congreso Constituyente de Santa Fe.

El Touring Club Argentino, bajo cuyo patrocinio se realiza el Congreso Nacional de Vialidad, entiende complementar con dicho acto, al cabo de más de un siglo, el grito de Mayo.

Al margen del Congreso de Vialidad

JUICIOS DE LA PRENSA NACIONAL

Como nuestra propia opinión sobre los resultados del Primer Congreso Nacional de Vialidad pudiera ser motejada de tendenciosa o parcial, insertamos a renglón seguido los juicios vertidos por los órganos más autorizados del periodismo nacional a propósito de dicho acto. Por ellos se verá que la obra realizada, con ser importante, es menos vasta de la que resta por realizarse. Se verá igualmente que son pocos los que se han formado un concepto erróneo del papel que le incumbía desempeñar al Congreso.

De nuestro colega "La Nación" (Capital), 2 de Junio.

EL CONGRESO DE VIALIDAD

Ha finalizado su misión el Congreso de Vialidad, iniciativa estimable y por lo demás oportuna. Ella tenía como necesaria consecuencia una finalidad esencialmente práctica para la solución del problema de las comunicaciones, que en nuestro país constituyen el obstáculo a toda aspiración de rápido desenvolvimiento material y moral. La magnitud de la distancia y la rudeza del trayecto han puesto más de una negación a los empeños civilizadores de nues-

tros hombres, y por considerables que resulten los progresos realizados en la materia, ellos no responden todavía a las exigencias de la voluntad creadora que anima los fenómenos de nuestra producción. Como tentativa de unificación de concepto y de totalización de esfuerzos, el reciente Congreso lograba, pues, llenar un punto importante de tan compleja materia y en ese sentido su éxito es evidente y sus resultados ulteriores de la misma manera seguros.

No sería, pues, acertado apreciar la labor realizada con criterio crítico rígidamente objetivista, para llegar a la conclusión de que la mayor parte de las proposiciones adoptadas en la reunión importan expresiones poéticas de entusiasmo o por lo menos la anticipación excesiva de una realidad lejana. Bastaría para justificar el Congreso con el mero efecto ampliamente logrado de suscitar en la opinión del país preocupaciones inteligentes y sistemáticas en torno de una cuestión tan vital para su engrandecimiento. Pero es que además de este precioso triunfo se ha podido demostrar la capacidad de nuestros elementos y fuerzas disponibles, para sumarse en una acción de conjunto, en un orden de solidaridad estrecha, que

sin descuidar los caracteres propios de cada motivo, haga del problema de los caminos una materia accesible. En definitiva, la multitud de temas propuestos y hasta las mismas exageraciones en que han incurrido los proponentes y algunas soluciones votadas, demuestran que la cuestión está ya madura y, sobre todo, que responde a una necesidad pública imperativa.

Los trabajos de estos Congresos, expresiones de los intereses generales y con el aporte experimental de los fenómenos que reflejan, constituyen un auxilio precioso para la función ejecutiva de los Poderes Públicos, a quienes corresponde la atención de esos servicios. En el conjunto de resoluciones propuestas, muchas de las cuales son apenas el esquema o cuando más el esqueleto de un programa concreto, es posible encontrar siempre alguna idea útil en la correspondencia que marca ella con una necesidad comprobada. Colocada en el cuadro general del asunto, y reducida en consecuencia a sus proporciones adecuadas, integra de esa suerte el plan. Por ese motivo, no es el caso de analizar una por una las conclusiones votadas, ni el grado de acierto relativo que la misma contenga respecto de la capacidad del país desde luego, y su urgencia con relación a otras necesidades paralelas de idéntica índole. Es suficiente que su contenido sea sensato y su realidad posible, para que en una proporción más o menos intensa entre en el programa que han de formular los agentes del Estado. Semejante criterio de asimilación prudente debe imponerse para contener toda inclinación de fácil rechazo para ciertas sugerencias, evidentemente desmesuradas, que el Congreso ha introducido en su lista de conclusiones.

En suma, además de la seria y nutrida colaboración que la obra del Congreso representa en esta materia apenas iniciada en el país, queda como consecuencia útil la energía del movimiento que lo ha inspirado y la importancia de las instituciones que han prestado su concurso. Es de creer que tan precioso conjunto será aprovechado eficazmente por la acción suprema del Gobierno, y llevadas a término progresivamente las conclusiones realizables que fueron votadas. Una nota de estímulo en ese sentido ha menester toda iniciativa que se inspira en móviles generosos y concentra tal proporción de esfuerzos meritorios.

"La República", La Plata, Junio 8 de 1922.

AL MARGEN DEL CONGRESO DE VIALIDAD Sus resultados

El primer Congreso Nacional de Vialidad celebrado en el país, ha obtenido un éxito tan brillante como completo, como lo esperaban sus organizadores.

Agreguemos que este éxito no es, ni pudo ser inmediato, dado que en dicha conferencia, calificada por su composición, se debatió un problema, cuya solución depende ahora del Congreso, que es el poder llamado a articular en una legislación orgánica y unitaria el plan de

vialidad aprobado, después de un largo estudio y un amplio debate.

Los antecedentes y elementos de juicio, tanto técnicos como financieros y legislativos, acumulados por el Congreso Nacional de Vialidad, constituyen una valiosa contribución al estudio de los caminos, de la que no podrá prescindir el que quiera examinar la cuestión bajo todos sus aspectos y resolverla con criterio científico.

La vasta información reunida por dicho Congreso, en cuyas deliberaciones tomaran parte delegaciones de los poderes públicos nacionales y provinciales, de las gobernaciones de los territorios, municipalidades, ejército, facultades, ferrocarriles e instituciones representativas de las industrias y fuerzas vivas del país, — es y será mañana la mejor fuente de consulta para el legislador y el estadista, que deseen conocer lo hecho entre nosotros en materia de caminos y las fórmulas de solución propuestas por las tendencias en que se dividió la opinión del Congreso.

Se ha dado, pues, el primer paso importante hacia la realización de una viva aspiración nacional, que no podrá ser por más tiempo desoída por las autoridades públicas. Con el objeto de que este hondo anhelo popular se satisfaga, se ha dispuesto previamente que el Touring Club Argentino, como Comisión permanente del Primer Congreso Nacional de Vialidad, gestione la sanción legal de los votos formulados. Entre ellos, figura uno en el sentido de que el Congreso Nacional estudie el problema de la vialidad sobre la base de un proyecto de ley general de caminos redactado por una comisión, y otros proyectos que fueron recomendados como antecedentes dignos de ser tomados en consideración.

La obra del Congreso de Vialidad ha sido, en suma, fructuosa. Se apreciará toda su eficiencia cuando se discuta, en el seno de las Cámaras, un plan o sistema de legislación vial.

Plantear bien un problema equivale a resolverlo. El Congreso de caminos reunido por primera vez en el país, ha planteado bien, y en todos sus términos, el básico problema de las rutas carreteras, como complementarias del riel; luego, cabe afirmar que el punto está resuelto faltando tan sólo que los órganos ejecutores de la voluntad nacional, elocuentemente exteriorizada, recajan el deseo colectivo y realicen lo que es un clamor unánime del pueblo de la República.

"La Prensa", 21 de Junio.

INFORME SOBRE EL CONGRESO DE VIALIDAD

Los delegados que el Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires constituyó ante el Congreso de Vialidad celebrado ultimamente en la metrópoli, presentaron, días ha, un informe que, según los firmantes, daría cuenta, de cómo desempeñaron su cometido, pero, que, en sustancia, resulta una severa crítica de los tra-

bajos realizados por aquella asamblea y del espíritu que en ella prevaleció.

Establece el documento que fué deficiente, por parte de las comisiones, el estudio de los asuntos sometidos a su dictamen, porque apenas dispusieron de tres días para examinarlos, circunstancia que les impidió formular juicios comparativos y someter "conclusiones concretas y debidamente fundadas".

Recuerda al respecto, el despacho de carácter financiero, y observa que en él no fueron clasificadas ni calificadas las fuentes de recursos, por cuya falla el voto del congreso no orientará "la mente del legislador en este capítulo esencialísimo de la construcción de caminos". Aunque deja constancia del voto de aplauso propuesto por la comisión especial en favor de los proyectos del género presentados por la delegación bonaerense, lamenta que no lo precediera un informe que, "al mismo tiempo que revelara profundo conocimiento, sugiriera lo nuevo y factible del recurso propuesto, que no incide sobre la producción y que, por el contrario, tiende a estimularla aumentando sus salidos actuales".

Refiérese luego al dictamen de la comisión de legislación, que "acusó, más que ningún otro, el sistemático prejuicio de su miembro informante". Hace notar la fundamental discrepancia de fondo entre los proyectos patrocinados por el Tourig Club y por la delegación del ejecutivo platense; centralista aquél, al punto de "arrasar las facultades constitucionales de las provincias y de los municipios para construir redes camineras". Objeta por incongruente la resolución de la asamblea que mandó elevar al Congreso "dos proyectos de ley tan diametralmente opuestos", y descubre en el primero "una velada tendencia a implantar el sistema unitario en vialidad, para aquellas provincias sobre las que pese el delito de la precariedad de sus recursos económicos".

Cierran su exposición los delegados afirmando categóricamente que "las provincias deben abstenerse de intervenir en estos certámenes, en los que no siempre se consultan los intereses públicos".

La insinuación deslizada en la frase final revela cómo el debate que más apasionó al Congreso de Vialidad ha dejado en los ánimos sedimentos de intransigencia y de discordia. En ese sentido es deplorable la actitud de los representantes de Buenos Aires.

Sin abdicar de convicciones autonómicas, sustentadas desde estas columnas en forma bien conocida, nos parece que el servicio de vialidad entra en la categoría de los que requieren para su mayor eficacia la acción concurrente del poder federal y de las autoridades locales. No cuadra — por su índole — recluirló en el círculo de las autonomías cerradas, y a su respecto debe prevalecer el mismo criterio de armonía y de cooperación que se impone cuando se trata de defender la salud pública, de fomentar la enseñanza primaria o de difundir los beneficios de la asistencia social. En el su-

puesto — optimista, desde luego, por lo que concierne a algunas provincias — de que cada una de ellas se bastara financieramente para construir y conservar las vías de transporte necesarias dentro de su territorio, la obra no rendiría todo el provecho deseable si constituyera una red aislada, sin conexiones con las de los Estados limítrofes, y con la general del país. De ahí la conveniencia de una alta dirección central, a la que secunden, sin declinar su independencia ni sus iniciativas, las oficinas que las provincias y municipios organizan para promover mejoras de la vialidad en sus respectivas jurisdicciones.

Un plan así, concebido y puesto en práctica con discreción y miras superiores, no entraña, a nuestro entender, ningún menoscabo del régimen federal ni de las autonomías que él consagra, las que tampoco pueden sentirse afectadas cuando el Departamento de Higiene combate epidemias en las provincias o cuando la Defensa Agrícola persigue las plagas que dañan a las sementeras o cuando el Consejo Nacional de Educación funda y sostiene escuelas allí donde no llegan los recursos de los poderes locales.

Bajo la sugestión de su celo autonomista, los representantes del Poder Ejecutivo de Buenos Aires han extremado opiniones que es de desear no compartan los mandatarios a quienes van dirigidas.

"La Acción". Paraná (Entre Ríos), 1.º de Junio de 1922.

LA VIALIDAD

Al iniciar sus sesiones, el Primer Congreso Nacional de la Vialidad, que con tanto éxito y acierto se realizó en la capital federal, bajo los auspicios del Touring Club Argentino, dijimos en nuestras crónicas diarias, que la importancia de ese certamen no lo era, tan sólo por la calidad de sus adherentes, sino también por los temas que iban a discutirse, todos ellos tendientes a conseguir, en materia de política caminera, una organización y perfeccionamiento, que subsanase toda la caterva de defectuosidades, que notamos y también señalamos en diversas oportunidades, desde estas mismas columnas.

Las carreteras, — ya lo dijimos en editorial de reciente data — constituyen uno de los factores primordiales para la expansión y como consecuencia, progreso, de cualquier zona, ya que donde va el buen camino, llega de inmediato el crecimiento de la vida manufacturera e industrial en sus diversas manifestaciones.

Sin mayor esfuerzo, pues, se comprende, que toda labor que propenda al mejoramiento de las vías de comunicación, de inmediato reporta pingües beneficios a la comunidad y de ahí, precisamente, que sea esta toda la más interesada en que se intensifique y sea profícua.

En el certamen realizado se pusieron de relieve las necesidades que conoce todo aquel que se internó en nuestro país; y se acordó

los medios conducentes a las soluciones anheladas y sobre todo, se exteriorizó la demostración de fuerzas, con que cuenta el movimiento de opinión, en pro de los ideales apuntados.

Los gobiernos provinciales que estuvieron representados en tal torneo técnico, deben haber anotado muy especialmente las conclusiones que como aspiración inmediata, adoptaron sus delegados, para una vez llegados a sus respectivos lugares, ser fieles intérpretes y propagandistas de lo que se necesita para el bien de los habitantes, del comercio, de la industria y, en una palabra, de toda la nación.

Si inspirados de esta suerte, cumplen lo que de ellos se espera, los resultados no han de demorar en hacerse sentir, y al fin, después de tantos esfuerzos, llegaremos a lograr una organización práctica, en materia de caminos, a la par de las naciones que nos enseñan y estimulan con el ejemplo.

De consiguiente deben aprovecharse las observaciones que se hicieron en el referido congreso y ponerlas en práctica para mejorar la vialidad de la provincia.

"La Vanguardia". Capital, 26 de Mayo.

EL DESFILE DE RODADOS

Ha sido, sin duda alguna, el número más interesante y original de las fiestas conmemorativas realizadas durante el día de ayer. Al presenciarlo, gustosos en la plaza de Mayo, celebrábamos esta ingeniosa innovación introducida al programa monótono y siempre igual a sí mismo que se ha cumplido hasta la fecha, y que parecía destinado a perdurar, invariado, a través de los siglos. No obstante tratarse de un primer ensayo, el desfile atrajo un público numeroso, y fué, prácticamente, un éxito, dejando entrever el interés y la importancia que podrá alcanzar más adelante, cuando con mayor tiempo disponible se pueda organizarlo cuidando minuciosamente de todos los detalles.

Como lo anunció "La Vanguardia", ayer, poco después de las 7, comenzó la concentración de rodados en las calles que circundan a la plaza del Congreso. Debido a algunos detalles de organización que no pudieron solucionarse a tiempo, la marcha del interesante y pintoresco convoy no pudo iniciarse hasta poco antes de las 10. Los vehículos desfilaron por la avenida de Mayo ante un público numeroso que ocupaba al principio las veredas, pero que descendió después a la calzada para examinar más de cerca los detalles de construcción y las leyendas que ostentaban los rodados. En la plaza de Mayo el desfile de vehículos se realizó a lo largo de un estrecho callejón formado por dos compactas paredes humanas.

Cómodamente instalados frente a la Casa Ro-

sada, vimos desfilar una extraordinaria cantidad de automóviles, camiones, tractores y modelos de antiguos u originales medios de transporte. Vimos magníficos autos de paseo de todos los modelos y precios, pero caracterizados todos por la novedad de las líneas, lo acabado de los detalles y el buen gusto general de la construcción; vimos varias decenas de camiones de todos los tamaños y marcas, arrastrando algunos pesadísimas cargas de papel, botellas, lubricantes, etc.; vimos una hermosa ambulancia para el transporte de animales, numerosos camiones-tanques para el transporte de la nafta, poderosos tractores agrícolas, camiones cerrados para el reparto a domicilio, magníficas instalaciones rodantes para la extinción de incendios y un buen número de amplios y sólidos camiones cargados con modelos de viejas diligencias, carretas tucumanas y carros primitivos que se hallan aún en uso en ciertas parte de nuestro territorio.

La carreta tucumana, en miniatura, con su techo de totora y cuero de tigre, su clavija de madera en el extremo de los ejes y dos pequeños novillos colorados uncidos a la misma, llamó mucho la atención. También fué admirado el "catango", modelo de carro primitivo, y el "carguero", doble cajón pintoresco colocado sobre el lomo de un guanaco, manso como una oveja, pues permanecía inmóvil en lo alto del camión que transportaba todo.

Admiramos también la infinita variedad de ruidos y sonidos generados por las bocinas de los autos. Entre todos, el que nos pareció más aceptable es uno que evoca el silbato grave, ronco de una locomotora. Frente a la Casa Rosada se hizo un derroche fantástico de ruido, a causa — según se nos manifestó — de hallarse el señor Irigoyen detrás de los visillos de una de las ventanas. Cada chauffeur quería en esta forma aplaudir... o silbar la gestión de nuestro presidente. Desde el pescante de un Camión Benz, un ex trompa de línea, munito de inconmesurable corneta, entonó la marcha de Itizaingó al enfrentar la casa de gobierno.

En fin, la capital ha presenciado un espectáculo interesante, original e instructivo. El desfile de rodados realizado ayer representa una innovación inteligente en materia de espectáculos públicos. Sus iniciadores deben ser felicitados y estimulados a repetir estos desfiles, que valen tanto por lo que enseñan y deleitan como por lo que sugieren. "Construir caminos — decía una leyenda — significa servir a la humanidad". ¿Quién puede dudarlo?

Crónica detallada del Gran Desfile de Rodados

SU REALIZACIÓN EL 25 DE MAYO

ENTUSIASMO DEL PÚBLICO

Como homenaje a la fecha patria y en honor de las delegaciones concurrentes al Primer Congreso Nacional de Vialidad, la Comisión de Propaganda del mismo, que preside el vicepresidente ingeniero Ernesto Castellani por ausencia del titular de la misma, don Luis E. Zuercher, realizó el 25 de Mayo próximo pasado el gran desfile de rodados que tan auspiciosa acogida mereció de la población en general, al incorporarse como un número nuevo al programa de las fiestas mayas.

Toda la prensa de la capital se ocupó elogiosamente de este desfile, señalando lo novedoso del acto y su alto interés para la población que pudo asistir cómodamente desde las aceras de las principales calles de la capital, al paso que casi todos los rodados que han circulado o circulan por los caminos argentinos, desde el pequeño "catango" tirado por una llama hasta los enormes camiones cargados con 7.000 kilogramos y los lujosos automóviles de 40.000 pesos.

A la invitación pasada por la Comisión de Propaganda a las casas importadoras de rodados en general para que participaran de este desfile, respondieron entusiastamente la mayor

ra organizar el desfile multitudinario. La Comisión del nombrado centro, por su parte, invitó a todos sus socios a tomar parte en el acto que se preparaba, adhiriéndose así moralmente al Primer Congreso Nacional de Vialidad. También cooperó al lucimiento del desfile, el señor Francisco L. Massana.

Solicitada la correspondiente autorización para realizar el desfile, del Intendente Municipal, doctor Juan B. Barnetche, con la valiosa cooperación del jefe de la inspección general de tráfico, doctor Serrano, la Comisión de Propaganda se dirigió al director del Museo Histórico Nacional, doctor Dellepiane, para pedirle la cesión de varios vehículos antiguos, de significado valor histórico, que se exhiben en esa dependencia, con el fin de incorporarlos a la cabeza de la columna de rodados. El Ministro de Instrucción Pública, doctor José S. Salinas, autorizó esa cesión y el secretario del Museo doctor Belaunde allanó todas las dificultades a fin de que el desfile pudiera realizarse en la forma completa como se había proyectado.

En la misma forma, contribuyó al mejor éxito del acto, el director del Jardín Zoológico,



El gran trofeo del "Touring Club Argentino", que encabezaba la columna

parte de estas, lo mismo que el Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, cuyo gerente, el señor A. Casnati, fué uno de los más esforzados cooperadores de dicha Comisión, pa-

señor Clemente Onelli, quien invitado a cooperar con sus elementos y reconocida experiencia a la mejor realización del desfile, preparó una carreta tirada por dos buyes minúsculos

y un "catango" al que se había unido una banda, números que resultaron de los más interesantes de la columna.

Así, los diarios anunciaron detalladamente en los días precedentes al desfile, la composición de éste, su recorrido y otros detalles, lo que incitó el interés general de la población de la capital hacia ese espectáculo único en su género. "La Prensa" que en todo momento auspició la realización del acto, como toda la gestión de las comisiones organizadoras del Primer Congreso Nacional de Vialidad, publicó el 27 de Mayo, un plano detallado de la ubicación que debería tener cada vehículo en las calles adyacentes a la plaza del Congreso, seguido de la nómina de las calles a recorrerse.

El 25 a primera hora formaron alrededor de

Rivadavia, entre Montevideo y Rodríguez Peña

SERIE A. Hasta 5.000 pesos m.n.

- 1 coche Ford, año 1902.
- 1 voiturette Ford, \$ 1.680.
- 1 Doble Faetón Ford, \$ 1.700.
- 1 Coupé Ford, \$ 2.800.
- 1 Doble Faetón Chevrolet, \$ 2.950.
- 1 Sedán Ford, \$ 3.000.
- 1 Limousine Ford, \$ 3.800.
- 1 Sedán, Chevrolet, \$ 2.950.
- 1 Doble Faetón, Maxwell, \$ 4.300.
- 1 " " Durant, \$ 4.400.
- 1 " " Dort, \$ 4.400.
- 1 " " F. B., \$ 4.500.
- 1 " " Dodge, \$ 4.600.
- 1 " " Studebaker, \$ 4.800.
- 1 Automóvil "Hatz", en marcha año 1897, Fehling Hermanos.



Carreta tucumana antigua, tirada por dos yuntas de buyes.

la plaza del Congreso y en el orden establecido, los siguientes vehículos:

Avenida de Mayo y Paraná, automóvil Studebaker, de carrera, con el gran trofeo Touring Club Argentino; carreta tucumana antigua, tirada por dos yuntas de buyes; automóvil Ford, con una litera que perteneció a doña Agustina López Osornio de Rozas; tres grandes camionetas de las marcas Fiat, Packard y Saurer, con dos diligencias y una galera usadas en el país a principios del siglo XIX. Calle Rivadavia hacia el Oeste: distintos tipos de rodados antiguos de tracción a sangre, un "cachape", un "carro de cola" y una "chata".

A continuación, por las calles Rivadavia, Entre Ríos y Victoria habían tomado ubicación los siguientes rodados modernos:

Entre Ríos, entre Rivadavia y Victoria.

SERIE B. — Hasta 7.500 p.-sos.

- 1 Doble Faetón, Buick, 4 cil., \$ 5.150.
- 1 " " Cleveland, \$ 5.750.
- 1 " " Studebaker, \$ 6.250.
- 1 " " Fiat, 501, \$ 6.500.
- 1 " " Elgin Six, \$ 6.500.
- 1 " " Buick, 5 asientos, \$ 6.950.
- 1 " " Nash, 5 asientos, \$ 7.000.
- 1 Coupé, Essex, \$ 7.550.
- 1 Doble Faetón, Nash, car. milord, \$ 7.500.
- 1 Sedán, Fiat, 501, \$ 7.500.
- 1 camión con un coche antiguo (J. Fevre (h.) y Cia).

Victoria, entre Solís y Entre Ríos

SERIE C. — Desde 7.500 a 10.000

- 1 doble Faetón, Buick, 7 asientos, \$ 7.950

1 " " Chandler, 5 asientos, \$ 8.000
 1 " " Studebaker, \$ 8.000
 1 " " Chandler, 7 asientos, \$ 8.200
 1 " " Nash, 7 asientos, \$ 8.300
 1 " " Case, \$ 8.500
 1 " " Franklin, \$ 8.500
 1 limousine, Dodge, \$ 8.500
 1 doble faetón, Opel, \$ 8.700
 1 " " Jordan, \$ 9.000
 1 Sedán, Elgin Six, \$ 9.500
 1 limousine, Essex, \$ 9.800
 1 doble faetón, Opel, \$ 9.800
 1 Automóvil Cadillac, un cilindro, año 1888
 (Fehling Hnos.)

SERIE D. — Más de 10.000.
 1 Capota "California", Buick, \$ 16.000
 1 limousine, Buick, \$ 16.000
 1 " " Hudson, \$ 16.000
 1 " " Fiat, tipo 510, \$ 17.000
 1 doble faetón, Lancia, \$ 17.000
 1 " " Packard, \$ 20.000
 1 " " Voisin, \$ 20.000
 1 limousine, Singer, \$ 20.500
 1 " " Lancia, \$ 23.000
 1 " " Cross-Ley, \$ 23.500
 1 cabriolet, Cadillac, \$ 25.000
 1 doble faetón, Rolls Royce, \$ 40.000
 1 cabriolet, Rolls Royce, \$ 40.000



Un "cachapé" y un "carro de cola".

Tractor Pavessi B. Algier Costaguta y Cía
 Tractor Cletrac, Pratt y Cía

Victoria, entre Solís y Cevallos

SERIE B. — Más de 10.000 pesos.

1 doble faetón, Fiat, tipo 505, \$ 10.500
 1 Sedán, Franklin, \$ 10.500
 1 limousine, Franklin, \$ 11.000
 1 doble faetón, Fiat, tipo 510, \$ 12.500
 1 " " F. N., \$ 12.500
 1 " " Mercedes, \$ 12.500
 1 " " Cole, \$ 13.000
 1 limousine, Case, \$ 13.500
 1 doble faetón, Fiat, tipo 510 sport, \$ 14.000
 1 " " Peerless, \$ 14.000
 1 limousine, Benz, \$ 14.000
 1 limousine, Fiat, tipo 505, \$ 15.000
 1 doble faetón, Peerless, sport, \$ 15.000
 " " Mintrva, 15.000
 1 limousine, Peerless, \$ 16.000
 1 doble faetón, Cadillac, \$ 16.000

VARIOS

1 chatita FN año 1907.
 1 camión chasi White (Buxton, Guitayn y Cía Valor, 12.000 \$).
 1 camión, Lati. Valor 15.000 \$ (J. Fevre y C.).
 1 doble faetón DeLahaye con acoplado motobomba (J. Fevre).
 1 camión con un coche antiguo (Fehling Hs.).
 1 chasis camión, Ford, \$ 1.725.
 1 camión tipo Standard Ford, \$ 2.390.
 1 Furgón chico Ford.
 1 Furgón grande Ford.
 1 tractor Fordson con llantas de goma, arrojando un acoplado cargado con un Fordson y un arado.
 Dos camiones Hansa-Lloyd; un tractor de la International Harvester Company; varios camiones con acoplados Hugo Stinnes; un camión Isota Franchini; tractores de la casa Pratt y Cía, "Cletrac"; tres camiones "Republic"; un automóvil Lewinton, cerrado, un automóvil



Un cartel significativo.

Allen y un "Reo" con alegorías; un camión eléctrico "Crowell"; un camión "Benz" de 5 toneladas; un camión A. Saurer, de 5 a 7 toneladas; un camión "Mac Kommick"; un camión "Mercedes"; un camión tanque "Mercedes"; camiones y acoplados "F. W. D." y "Troy" cargados; camión "Krupp"; camiones "Faun", "Selden", "Bergmann", "Fiat"; una niveladora "Western"; una "pala de bucy"; un tractor

"Oil Pull"; un arado "John Deere"; una máquina niveladora de caminos, de la casa Agar, Cross y Cía, Ltda.; un chasis "Franklin"; un tractor "Pavessi"; una chata con la zanjadora "Tos Martin"; de la casa Moss y Cía.; un tractor "Case" con una niveladora "Case" y otro con una niveladora de la Allied Machinery Co.; un automóvil a hélice; un tractor con arado; una motocicleta; una chatita en servicio de...



Las "literas" modernas.

año 1907; un automóvil "Ford" con accesorios de la casa De Angelis Hnos.; un tractor "Ford", etcétera.

La Vacuum Oil Company concurrió con un camión artísticamente adornado.



Esta enorme columna de rodados, dirigida desde el primer automóvil por un "corn de chasqueador" comenzó a moverse, entre un enorme público que desde temprano se había congregado en la plaza del Congreso, a las 10 de la mañana de un día que contribuía con su bonanza al

mejor resultado del acto. Las fotografías que acompañan esta breve crónica dan una idea aproximada de la multitud de personas que se habían estacionado en la avenida de Mayo y demás calles que debía recorrer la columna. Los delegados al Primer Congreso Nacional de Vialidad ocupaban varios balcones del diario "La Prensa", gentilmente cedidos por la dirección del mismo y desde ellos asistieron a todo el paso de la columna.

Al pasar por frente a los principales diarios, a la Intendencia Municipal y a la Casa de Gobierno, todos los conductores de automóviles hicieron sonar las bocinas de los mismos, como un saludo a esas instituciones y autoridades.

El resto del trayecto se hizo sin contratiempos, entre el entusiasmo del enorme público que aplaudía y comentaba el paso de determinados vehículos y así, después de recorrer las calles fijadas pudieron, a las 12.30 aproximadamente, reunirse nuevamente en la plaza del Congreso, todos los componentes de la columna, para dispersarse hacia distintos puntos de la ciudad, después de haber animado el centro de Buenos Aires durante toda la espléndida mañana del 25 de Mayo, incorporando, ya definitivamente, un nuevo e interesantísimo número al programa de fiestas patrias.

EN EL AMERICAN CLUB

HOMENAJE AL TOURING CLUB ARGENTINO

UNA HERMOSA REUNION AMERICANA

DISCURSO DEL DOCTOR DOMINGO R. MORÓN

Una demostración palpable del profundo interés con que la más caracterizada representación de las industrias y del comercio de los Estados Unidos de Norte América, ha seguido y sigue la acción del Touring Club Argentino en pro del mejoramiento de los caminos del país, la constituyó la demostración ofrecida el 2 de Junio último, a la Comisión Directiva de esta institución, por la conocida asociación de los residentes norteamericanos, American Club, en su lujoso y amplio local de la calle Florida.

Poco después de clausuradas las sesiones del Primer Congreso Nacional de Vialidad, el presidente de la Comisión de Oradores del American Club, señor Noel F. Tribe, se dirigió a la Comisión Directiva del Touring Club Argentino invitándola a designar a una persona que en su representación usara de la palabra en el acostumbrado almuerzo semanal del nombrado club y al mismo tiempo para que varios miembros de la misma concurren a dicha interesante reunión.

La Comisión Directiva del Touring Club Argentino aceptó complacida esa invitación y designó orador al miembro de la misma doctor Domingo R. Morón, quien concurrió al almuerzo acompañado por algunos otros miembros de la institución.

La comida, de la que participó un buen número de miembros de la colectividad norteamericana en la Argentina desearios de testimoniar su aplauso a los organizadores del Primer Congreso Nacional de Vialidad, cuya reunión despertó tanto interés en la gran república del Norte, transcurrió en un ambiente de alegre y entusiasta confraternización, generalizándose la conversación alrededor de las deliberaciones del citado congreso y sus probables e inmediatos resultados.

A los postres, entre los aplausos de los conmensales, previas unas palabras de presentación del presidente de la entidad, Mr. Hamthun, se levantó el orador, doctor Domingo R. Morón y pronunció elocuente el siguiente discurso:

"Señores:

"Experimento una gran satisfacción al hablar ante vosotros en nombre del Touring Club Argentino, porque traigo a esta reunión selecta de hombres representativos de la cultura de los Estados Unidos el voto de la asociación a que pertenezco, a fin de que, en cada día que pase, se establezca un nuevo vínculo para afianzar la alianza espiritual que siempre ha existido entre nuestros países en el campo de las ideas y que, aplicada también al desenvolvi-

miento del comercio dentro de normas que estrechen nuestras relaciones y que consientan conveniencias recíprocas, sirva para robustecer nuestro engrandecimiento.

"Los Estados Unidos, con una magnificencia sin igual, han realizado la invasión pacífica del mundo con el poder del genio de sus pensadores y con la acción de sus grandes hombres, para presentar a todos los pueblos de la tierra los ejemplos más adelantados del derecho público, conjuntamente con los de sus progresos en el orden de todas sus actividades.

"Hace más de cuarenta años a que Fiske recordaba desde la Universidad de Londres, con orgullo patriótico como él lo decía, que sus conciudadanos se preocupaban de calcular la posible expansión de esos progresos y relataba que entre las leyendas de la Guerra de Secesión había una que se refería al destino manifiesto de los Estados Unidos, expresada en una comida con que los americanos residentes en París festejaban el 4 de Julio, aniversario de la Independencia. Cada uno de los que se sucedían en el uso de la palabra, creía abarcar en sus conceptos la grandeza a que llegaría su patria, en el futuro; pero, todo parecía poco en aquella reunión memorable, movida por el mágico resorte del amor al suelo en que uno nace, y, después de haberse propuesto varias definiciones, se levantó la voz inspirada del último de los oradores para asignar a los Estados Unidos como la mayor gloria de su intervención en los destinos de la raza humana y dijo: "Si hemos de hacer caso omiso del histórico pasado, a la vez que del presente, y hemos de tomar en cuenta nuestro destino manifiesto, — porque hemos de circunscribirnos dentro de los límites estrechos asignados por nuestros compatriotas que acaban de dirigirme la palabra? Brindo por los Estados Unidos limitados al Norte por la aurora boreal; al Sur por la precisión de los equinoccios; al Este por el caos original y al Oeste por el día del juicio final".

"Examinad, señores, lo que pasa ahora en el mundo y veréis que para la América esos pensamientos han tenido el valor de una profecía, porque, aquel otro concepto secular de "América para los americanos", ha quedado reducido a la garantía de la integridad territorial de los estados del Nuevo Mundo, para permitir a la idea de la libertad y del derecho su entrada triunfal en los dominios de la humanidad entera sin distinción de naciones, ni de razas, ni de lenguas, ni de religiones.

"Con este criterio, podemos observar que las repúblicas todas de este Continente han inscripto en sus códigos fundamentales los principios políticos inspirados en aquellas institucionales modelos, que han dado a la Unión Americana su fama imponderable y que justifican para siempre su actitud en presencia de los derechos lesionados por la guerra. Su incorporación a la lucha fué la resultante del desconocimiento de todas las reclamaciones interpuestas en defensa del derecho humano y sus

soldados atravesaron el Océano en un esfuerzo gigantesco con ese emblema en sus banderas. Se ha dicho que en un principio fueron designados para su entrenamiento en todo el frente de los ejércitos aliados; pero, como esto destruía el factor moral de su unidad de acción, al enmendarse bien pronto el error, los vemos congregados en un solo sector en donde el destino debía señalarlos como los primeros en combatir al enemigo en su propio territorio: los obuses que estallaban ante las fortificaciones inexpugnables de Metz, tenían el significado de la acción y el pensamiento americano; eran el anuncio de los pueblos libres a los oprimidos desde 1870 y el preludio de la victoria que debía restituir a la Francia gloriosa sus provincias de Alsacia y de Lorena.

"Hechos y sacrificios de esa magnitud, que revelan la existencia de un poder moral y material inmenso, inquebrantable en la paz como en la guerra, hicieron converger en la figura destacada de Wilson la más grandiosa expectativa de que haya memoria en la historia del mundo, y todas las cuestiones para la cesación de las hostilidades y el restablecimiento de la paz fueron planteadas y resueltas mediante su intervención.

"No fueron vuestros compatriotas a la Europa ensangrentada por viejas ambiciones, ni llevados por el incentivo de la expansión territorial, ni por ningún móvil pequeño o egoísta. Fueron como el fruto maduro de una democracia que, después de agotar los medios pacíficos para la solución del conflicto, se vió obligada a contrarrestar la fuerza con la fuerza, para retirarse del campo de exterminio inmediatamente de lograr sus objetivos superiores, dejando allí con el testimonio de los sufrimientos y del heroísmo de sus hijos, la prueba más concluyente de los motivos que la llevaron a empuñar las armas hasta sellar el pacto del restablecimiento de la paz y la armonía entre las naciones.

"He esbozado, señores, a grandes rasgos, porque tampoco me es posible hacerlo en otra forma en este momento, ante el temor de abusar del privilegio que me habéis acordado al escucharme, la influencia mundial de vuestro país en el orden político, y, puedo asegurarlo con relación a la República Argentina, que aquí ha sido decisiva como orientación de nuestros estadistas. Las virtudes acrisoladas de Washington, que fueron las doctrinas que impregnaban vuestra Constitución, a cuya redacción habían aportado su ciencia caracteres como el de Franklin, Jefferson, Madison o Jay, han sido y son la preocupación de nuestras altas mentalidades, ya fuera en los días turbulentos de nuestra organización nacional para adoptar el sistema de gobierno que nos rige, ya en los debates del parlamento para ilustrar con vuestro ejemplo todas las discusiones, ya en las tranquilas deliberaciones de los tribunales de justicia cuando se ha hecho necesario ir a bus-

car antecedentes en las fuentes más puras del derecho público.

"Así como habéis concurrido a tan grande obra; así como inspirasteis en Horacio Mann el genial creador de Sarmiento para la difusión de la instrucción en los pueblos que por tales medios debían ser arrancados del oscurantismo y la barbarie; así como estimulasteis el talento de Rawson, que descolló en nuestras asambleas deliberativas y en las más altas esferas del saber, confesándonos él mismo que en el estudio de la historia de los Estados Unidos, la contemplación de sus progresos y el ejemplo de sus grandes hombres, que fué la ocupación mental de su vida, había encontrado la fuerza misteriosa que por propia gravitación, como la inercia en las leyes de la naturaleza, le asignó una actuación tan ponderada en la evolución argentina; así como hicisteis repetir a Vélaz Sársfield el más bello ejemplo de civismo al presentarnos en el prólogo con que nos ha legado la obra impercedera que Curtis escribió sobre vuestra Constitución aquellas palabras con que Benjamín Franklin deponía sus apasionamientos doctrinarios o partidistas ante la razón suprema del bienestar común, para traer con la concordia la felicidad de la Nación, al decir en la sala de la Convención: "Dentro de estas murallas nacieron mis convicciones contra varias de las disposiciones de la Constitución, dentro de ellas morirán. Yo espero que por la salud del pueblo y en nombre de los intereses de la posteridad, olvidemos nuestras opiniones y recomendemos a los Estados la aceptación de esta Constitución", y así también decía, las generaciones actuales que somos los herederos legítimos de tan grandes beneficios, al confundir sus esperanzas con las vuestras el anhelo común de días venturosos para la humanidad, confían en que con igual eficacia entremos de lleno a cultivar sin temor alguno nuestras relaciones de orden práctico.

"Con anterioridad hemos aprovechado vuestros adelantos científicos y hemos podido llevar hasta los confines del territorio el telégrafo y el teléfono que mantienen en comunicación permanente a los pueblos más importantes de la República; y, desde los primeros rieles que Wheelright enclavara en nuestro suelo, treinta y dos mil kilómetros de vías se han extendido sobre llanuras inmensas y campos férciles, atravesando también el macizo andino, obra que clausuró un ciclo de desconianzas con nuestros vecinos, después de haber resuelto el alcance de nuestra jurisdicción territorial por medio del arbitraje y detenido la ruinosa rivalidad de los armamentos con los pactos de equivalencia.

"De vuestras fábricas nos vienen a millares los útiles indispensables para la producción agrícola, y, el arado rústico de nuestro campesino, el rudo pisoteo de las tropillas yeguarizas y todos los procedimientos primitivos van cediendo su puesto a la máquina perfeccionada que centuplica la acción individual del obrero.

"Pero, para dar expansión a la capacidad productora de la República, carecemos hasta hoy en la proporción debida de caminos adecuados que hagan económicos todos los transportes y faciliten su salida desde el lugar de la producción hacia los puertos de embarque o a los ferrocarriles.

"Algunas provincias han consagrado su atención a este problema; pero, ante la ineficacia de su acción frente a las exigencias del progreso nacional, el Touring Club Argentino, cumpliendo el programa de sus estatutos, guiado con singular acierto por su distinguido presidente, se ha difundido por todo el país y ha conseguido organizar el primer Congreso Nacional de Vialidad, que se reunió últimamente en esta capital, con la representación de gobiernos, provincias, municipios, grandes empresas de navegación y transporte, asociaciones privadas, como asimismo de todo lo que significa entre nosotros un exponente de la producción y del trabajo.

"Como resultado de sus deliberaciones, que tienen la importancia de un acontecimiento trascendental por sus proyecciones hacia el futuro, hemos procurado condensar todas las opiniones y aspiraciones allí expresadas, en proyectos orgánicos que serán entregados como elementos de juicio, de indiscutible mérito, a las autoridades encargadas de su estudio y de dictar las sanciones que mejor consulten las necesidades públicas puestas en evidencia.

"En conmemoración de este acontecimiento, que será señalado siempre como uno de los días faustos de la vida nacional, por el significado que los problemas planteados tienen para nuestra prosperidad se realizó, en coincidencia con nuestra fiesta cívica, el desfile de rodados en que se ha mostrado la evolución de los medios de transporte, desde la catanga catamarqueña de los valles calchaquies o la carreta tucumana, hasta los más perfeccionados modelos de automóviles de procedencia europea y americana. Y bien, señores, podéis haber notado que en este curioso e interesante espectáculo ha preponderado y se ha impuesto por su calidad y por su número lo que es de procedencia de las fábricas americanas.

"En presencia de esto surge una observación: la de los medios de hacer rápidamente los caminos que el país pide para desenvolver su producción y sus industrias y que no lo realiza por falta de capitales. Tengo la fundada esperanza de que hemos de encontrar un eco auspicioso dentro de vuestras conveniencias y que han de venir los capitales norteamericanos a buscar una segura y provechosa aplicación en este sentido.

"Somos poseedores de una extensión territorial enorme, con riquezas aún inexplotadas y con las producciones de todas las zonas, desde el azúcar, el arroz, el café, el algodón, la yerba mate, las maderas de todas clases de bosques inmensos en las regiones del norte y del centro, hasta los cereales que pesan por su calidad y su abundancia en los mercados de consumo;

todo esto y mucho más, como la ganadería y la industria minera, en la que contamos abundantes yacimientos de carbón que corresponden a las mismas edades geológicas del que Chile extrae con tanto éxito de las montañas que nos separan, o como el petróleo que nos ofrece abundante la tierra en sus entrañas, reclaman imperiosos el camino para multiplicar sus rendimientos.

“Si con los insuficientes medios que hoy contamos podemos ofrecer el espectáculo de tanta producción, ¿qué será en el momento en que podamos siquiera aproximarnos a lo que los Estados Unidos han hecho para construir su red de vialidad? Vuestra propia experiencia lo contesta y os indica nuevos rumbos y provechosos resultados para vuestro espíritu emprendedor.

“Señores: Al agradeceros el honor que me habéis dispensado, permitidme hacer una manifestación que surge del fondo de mi alma. Acaba de inaugurarse en Washington la estatua de Lincoln; os invito a trasladarnos mentalmente a orillas del Potomac, en cuyo par que se ha erigido, para inclinarnos reverentes ante esa figura magna del mártir de la democracia.”

El final del discurso del doctor Morón provocó una larga salva de aplausos de los conmensales, entusiasmados por los conceptos vertidos por el orador respecto a la acción iniciada y esperada de los Estados Unidos de Norte América.

Con éste se dió por terminada la amena re-

unión, que sirvió para testimoniar la concordancia de opiniones entre la colectividad norteamericana y las instituciones representativas argentinas, como lo es el Touring Club Argentino, y para robustecer, la poderosa corriente de simpatía que une ya a ambos pueblos.

Sin que se haya concretado en un acto que pudiéramos llamar positivo, de adhesión y simpatía al Touring Club Argentino, también la Cámara de Comercio de los Estados Unidos de Norte América en la Argentina, institución que representa a gran parte del alto comercio y la banca del país, ha demostrado en distintas formas, su visible complacencia por la acción patriótica del Touring Club, y, en modo especial, por la iniciativa de reunir por primera vez en el país un congreso nacional de vialidad, conferencia a la que dicha Cámara fué una de las primeras instituciones adheridas y en la cual se hizo representar por uno de sus miembros más caracterizados, el señor A. H. Renard, ex secretario de la misma.

La Dirección de esta Revista, en nombre de la institución que representa, se complace en reconocer esos sentimientos amistosos de las respetables instituciones norteamericanas citadas y en transmitirlos al público como una exteriorización del espíritu de elevada confraternidad que visiblemente anima a los hijos de la gran república americana que luchan con nosotros, por el progreso del país.

Dr. Alberto Gainza Paz



El cuerpo de redacción de nuestro distinguido colega “La Prensa”, tributó al doctor Alberto Gainza Paz una demostración de aprecio, con ocasión de su incorporación definitiva a dicho diario, cuya dirección ejercerá interina-

mente en reemplazo de don Ezequiel P. Paz, cuando éste abandone sus tareas para darse un reposo.

La incorporación del doctor Gainza Paz a las filas de la prensa nacional, ha sido acogida con viva simpatía, esperándose mucho de su actuación, por sus antecedentes de estudiante aprovechado, su laboriosidad y su espíritu reposado y ecuaníme.

Nos adherimos sin reservas al homenaje tributado al distinguido y joven periodista, quien ocupará en breve una posición de alta responsabilidad, como es la dirección de un órgano monitor de la opinión pública, con tradiciones de independencia y de cultura sólidamente mantenidas a través de más de medio siglo de vida.

Cabe aguardar de la juventud y la preparación del doctor Gainza Paz una lucida actuación periodística digna del nivel que ocupa “La Prensa” en el periodismo americano.

LA VIALIDAD EN LA REPUBLICA ARGENTINA

EN EL SALON DE ACTOS PUBLICOS DE "LA PRENSA"

INTERESANTE CONFERENCIA DEL INGENIERO PEDRO BAZAN.

En el artículo 30, capítulo VI, del Reglamento del Primer Congreso Nacional de Vialidad, se expresaba que la Junta Ejecutiva recabaría de la Comisión Directiva del Instituto Popular de Conferencias, que dicha entidad patrocinara tres conferencias sobre los temas relacionados con el Congreso, las que serían dadas en su salón de actos por las personas que designara la misma Junta.

Al iniciarse las gestiones correspondientes para el cumplimiento de esta disposición, se tropezó con el inconveniente de que el Instituto Popular de Conferencias, que tan dignamente preside el doctor Estanislao S. Zeballos, había fijado ya la fecha de la inauguración oficial de su ciclo anual de disertaciones, para una fecha posterior a la realización del Congreso Nacional de Vialidad. En tales circunstancias, el director de "La Prensa", señor Ezequiel P. Paz, ofreció gentilmente el gran salón de actos públicos del edificio de ese diario, para que pudiera realizarse oportunamente la conferencia, que la Junta Ejecutiva de dicho Congreso había solicitado del director general de Puentes y Caminos de la Nación, ingeniero civil D. Pedro Bazán.

La conferencia del ingeniero Bazán, titulada "La vialidad en la República Argentina", fué dada así por el nombrado el día 23 de Mayo, a las 18.30, en el salón citado y ante crecido público, formado por los miembros del Primer Congreso Nacional de Vialidad, de la banca, cuerpo diplomático, alto comercio, administración pública, periodismo, así como muchos profesionales y familias.

El conferenciante acompañó su interesante disertación con gran cantidad de proyecciones luminosas que ilustraban sobre distintos pasajes de la conferencia.

Comenzó diciendo el ingeniero Bazán:

Señor Presidente del Touring Club,
nobles damas, que me escucháis.

Señores:

Bajo los auspicios del Touring Club Argentino, tengo que usar de la palabra para hablar sobre el magnífico tema que hoy nos congrega en "La Prensa". No extrañéis, pues, que, al comenzar, inicie esta conferencia con las palabras del genio de los genios argentinos, que, encontrándose proscripto, lejos de la sombra del hogar, no pudiera dormir reclinado en Los Andes, turbado por los lamentos de sus héroes sacrificadas por la anarquía, en un día de obscuración para la patria argentina, y escribiera ese libro, una de sus obras inmortales, que, como un peñasco gigantesco convertido en un meteoro de luz, cayera en el centro de la república para despertar de su letárgico banquete a las aves carníceras, que sobre pirámides de cráneos devoraban los cadáveres.

Y ese libro — semejante a una biblia, — fué

el "Facundo". Permittedme, pues, que lea ante vosotros una de sus páginas:

"El mal que aqueja a la República Argentina es la extensión: el desierto la rodea por todas partes y se le insinúa en las entrañas; la soledad, el des poblado, sin una habitación humana, son, por lo general, los límites incuestionables entre una y otras provincias. Allí la inmensidad por todas partes: inmensa la llanura, inmensos los bosques, inmensos los ríos, el horizonte siempre incierto, confundiendo con la tierra entre celajes y vapores tenues, que no dejan en la lejana perspectiva señalar el punto en que el mundo acaba y principia el cielo... "Esta llanura sin límites que se extiende desde Salta a Mendoza, y desde Mendoza a Buenos Aires, por una distancia de más de 700 leguas, permite rodar enormes y pesadas carretas, sin encontrar obstáculo alguno, por caminos en que la mano del hombre apenas ha necesitado cortar algunos árboles y matorrales; esta llanura constituye uno de los rasgos más naturales de la fisonomía interior de la República.

Y después de algunas consideraciones, añade: "Para preparar vías de comunicación, basta sólo el esfuerzo del individuo y los resultados de la naturaleza bruta; si el arte quisiera prestarle su auxilio, si la fuerza de la sociedad intentara suplir la debilidad del individuo, las dimensiones colosales de la obra arredrarían a los más emprendedores, y la incapacidad del esfuerzo lo haría inoportuno. Así, en materia de caminos, la naturaleza salvaje dará la ley por mucho tiempo y la acción de la civilización permanecerá ineficaz y débil."

Señores, este "mucho tiempo", desde que Sarmiento escribió su libro, ha transcurrido; la población ha aumentado desde el millón y medio a 10 millones de habitantes, redondeando cifras, y pronto llegaremos a superarla; los 50 millones de pesos fuertes que eran las entradas de la Aduana y que, según Parish, eran las 45 partes de las entradas totales del país, nos han permitido la confección de un lujoso presupuesto nacional de 600 millones, sin contar los presupuestos provinciales, de más de 130 millones de pesos, de modo que las dimensiones colosales de la obra constructiva de nuestra red de caminos, no puede arredrarnos hoy, como entonces, ni estamos "incapacitados para intentar nuestros esfuerzos". "Pongámonos, pues, a la obra: las cosas hay que hacerlas, aunque las hagamos mal al principio, nos decía, pero hay que hacerlas".

Eran los pensamientos de un gran energeta.

Pero la pampa ha cambiado desde el tiempo de Sarmiento; la civilización no concluye hoy en el Arroyo del Medio, y aquella llanura que él pintaba rodeada por el cielo en inmenso horizonte circular recorrida por los buques del desierto, esos grandes carretones silenciosos

arrastrados por bueyes de paso lento, se ha transformado poco a poco en 50 años de energía; ya no es esa tierra grave y solemne como el mar, austera como el desierto, adusta como el perfil de las montañas tan altas como el cielo, donde el indio se levantaba a la llegada del alba dejando su figura estampada como una sombra en los yuyales emblanquecidos por la llovizna o rociados por la helada y donde el capataz de la caravana solitaria miraba a la orilla del pajonal en la profundidad de la noche tratando de descubrir las tinieblas, las orejas de su parejero, que, rígidas e inmóviles, le anunciaban el peligro del malón o la tranquilidad de la calma; ya no es, como digo, el campo de correrías del salvaje o del montonero, sino tierra de paz, madre y nodriza de pueblos presentes y futuros, vivero de ciudades y provincias, señora de la civilización, campo de cruzadas para el trabajo, teatro de epopeyas para la industria, cofre y granero, mesa y altar, foro y aula, templo y fábrica, firme asiento de la libertad y del orden, de la justicia y de la bandera, crisol de oro puro, entrada bendita del arado, cuna de nuestro amor, yunque de hierro para forjar nuestros caracteres, la región más grande, más rica y más sagrada de nuestra Patria!...

"De la eficacia del sistema de transportes depende en gran parte la futura prosperidad de América"... decía el Director General de Ferrocarriles de EE. UU. Mac Adoo, en carta al senador Simms, antes de renunciar a su puesto. El llamaba "América" a la nación americana en vez de referirse al continente, y, como la eficacia del sistema de transportes es una función del camino, puede decirse: "del buen estado de los caminos depende la prosperidad de la República".

¡Señores!, no hace aún un siglo que comenzó la era de los ferrocarriles y los cambios sociales y económicos han sido tan grandes, que su importancia no ha sido superada hasta hoy en la historia de la humanidad, a tal punto que han llegado a ser una "necesidad económica".

Pero este mecanismo, al cual se refería el senador del Norte, no es sólo el de los ferrocarriles, sino el de la cadena que liga al fabricante con el consumidor. Es el de las recuas de carga, el carro, el automóvil, o el camión. El precio de transporte es un impuesto obligatorio para todo habitante de una nación, que hay que agregar al precio de cualquier producto, e influye en todos los negocios como el salario del obrero. De su importancia depende la apertura de nuevos mercados, industrias nuevas, y de zonas vírgenes de producción de materias alimenticias y fabriles.

El ferrocarril no ha aniquilado las distancias como se cree. Tanto cuesta el transporte de una tonelada a diez kilómetros de distancia — hasta la próxima estación — como llevarla a 500 o a 1.000 por ferrocarril; sobre este punto no hay que hacerse ilusiones. Una carga cualquiera cuesta décimos de centavo por tonelada-kilómetro en ferrocarril y 30 a 60 centavos por quintal-kilómetro en carro. Esto sucedía an-

tes que ahora, durante y después de la guerra en todas las extensiones del país. En general toda carga lleva, como sabéis, aparejados dos transportes: el de la chacra o sitio de producción a la estación de carga y de la estación de descarga al sitio de consumo, y este transporte doble cuesta a veces más que el del ferrocarril, por largo que éste sea. ¿Cómo disminuirlo?

Los ingenieros más hábiles en la profesión han tratado de abaratar este transporte sustituyendo a la recua de mulas y al carro — método primitivo y casi prehistórico, — por el automóvil, primero, por el autobús y autocamión, después, y hoy se pretende la formación de verdaderos trenes acoplados arrastrados por tractores de gran potencia — 80 a 100 HP., que por medio de ingeniosos mecanismos transmitan su fuerza a los diferentes carros volviéndolos automotores, con ruedas de llantas lisas de acero en vez de caucho y bastante flexibles para adaptarse a las curvas y contra-curvas del camino.

Este aumento de longitud de los convoyes ha sido practicado en vista del aumento de las cargas.

Todos sabéis que una mula no carga más que un quintal métrico, mientras que un carro arrastra dos o tres toneladas. En cambio un camión arrastra cinco o seis, y, si lleva uno o dos acoplados, puede llegar a 10 o 12 en conjunto. En los ferrocarriles livianos cada tren puede llevar de 50 a 100 toneladas, reservando un número superior para las vías pesadas, cuyo límite máximo sólo depende de sus condiciones de vía y de la potencia de sus gigantescas locomotoras.

Nos falta, pues, un eslabón para completar la cadena, la formación práctica de trenes livianos sobre caminos de tierra, capaces de la conducción de 10 a 50 toneladas de carga y que traerán una revolución en la intensificación de los transportes; no es posible dar mayor velocidad a los vehículos.

Y como la carga se forma como los ríos, que al principio son simples arroyuelos murmuradores de poco caudal, que bajan saltando desde las cimas de las montañas para formar primero el río de cauce más hondo, el que se vuelca después en el estuario y luego en el mar, así también la carga, por un sistema análogo al de la circulación de la sangre, se forma en los vasos radiculares, pequeñas sendas de herradura en la montaña o la selva que los americanos llaman "star-rutes", los angostos caminos vecinales, que por su conjunción constituyen las vías generales hasta volcarse en las estaciones de acceso a los ferrocarriles, verdaderas aortas del tráfico que la conducen a sus grandes puertos.

Es claro que su caudal aumenta con el tonelaje. Al principio basta con un grupo de llamas incapaces de transportar arriba de 40 kilogramos, como las que se encuentran en la Puna de Salta o en el territorio de Los Andes rumbo a Huaitiquina, después las recuas de burros filósofos, pacientes y sobrios capaces de un mayor esfuerzo — 70 kilos. — o de mulas más

ágiles y resistentes como las que se encuentran en la Puna, en la quebrada del Toro, en Fatimata y en San Juan;

Bastas carretas de ruedas anchas y pesadas, de figura bíblica y primitiva, arrastradas por bueyes pacientes y de paso medurado, como los de Mendoza, Salta y Catamarca;

Carros más livianos y esbeltos arrastrados por 5, 6 y 8 mulas, como los que se ven en los caminos de Mendoza, San Juan y todas las provincias andinas;

O por toda una tropa, como las que se encuentran en la zona cerealista de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe o la Patagonia;

Automóviles livianos, camiones pesados, donde hay afirmado y donde no lo hay; o trenes como el Renard o el de sistema "Mueller", de construcción moderna, aún no usados en nuestro país.

La eficiencia de estos últimos transportes depende de varias causas que vamos a enumerar:

- 1.—Del trazado comercial del camino;
- 2.—Del trazado técnico;
- 3.—De su sistema de afirmado;
- 4.—De la conservación cuidadosa de la calzada.

Del trazado comercial no nos ocuparemos: es problema que nunca se ha tenido en cuenta en nuestro país. Desde que se formó la Confederación Argentina y se dictaron las primeras leyes relativas a este asunto mandando a construir la primera ruta que unía la ciudad de Paraná con las provincias del Norte, se han dictado una cantidad de leyes inconexas sin plan ni método, para la construcción de carreteras aisladas, sin tráfico alguno, reparando, reconstruyendo o mejorando las antiguas rutas de la conquista y del coloniaje, más con el propósito de vincular regiones aisladas y radicar el germen de la nacionalidad, que de dar salida a sus productos. No elegían las rutas más cortas ni se buscaban los puntos de conjunción comercial según el tonelaje para evitar inútiles recorridos a las cargas, escuchándose sólo la voz de los diputados interesados en favorecer alguna de sus propiedades.

El que no tenía influencia, no podía solicitarlas o poco caso se les hacía. Regiones ricas fueron abandonadas para favorecer otras estériles, y los recursos de la nación se malgastaban en construir caminos nacionales, a veces de índole particular, en vez de atender a las vías generales.

El proyecto de Ley Nacional de Caminos que propiciará el Touring Club, redactado sobre la base del trabajo presentado al Ministerio de Obras Públicas el año 1917 por la Dirección General del ramo y proyectado por el que habla, trata de llenar este vacío.

En él los hombres no serán nada, y semejarán a un Moloch cartaginés, el dios devorador, o más bien constructor en virtud de la organización de su mecanismo, las obras irán construyéndose con arreglo a su importancia comercial y al fondo destinado para ellas. Hasta

hoy ha resultado que regiones exportadoras de 20.000 toneladas de carga, no los tienen o los tienen deficientes, mientras otras que no alcanzan a 500 toneladas son adornadas por bellos caminos. Digo "adornadas" sin modificar la frase, porque es un adorno para aquellas regiones, el buen camino.

El trazado técnico es el más importante bajo todo punto de vista.

Todos vosotros sabéis que las condiciones esenciales para un buen trazado se dividen en dos grupos:

1.—Aquellas que permiten un perfecto trazado técnico.

2.—Los que hacen casi perfecta la practicabilidad de su tráfico.

Ambas condiciones no pueden llenarse en su conjunto, pero pueden compensarse en parte, buscando su utilidad común.

En el primer grupo cabe el costo de su construcción, el mantenimiento y el transporte; y en el segundo, las conveniencias de las poblaciones que liga. No sólo hay que tener en cuenta su longitud, sino su dirección, su pendiente, y su costo, es decir, el monto en dinero de los trabajos de desmonte y terraplén, drenaje y obras de arte, de la estructura mejor de su cubierta para rodaje de sus vehículos, la exposición al sol y al viento para su conservación en los casos de lluvia.

Las condiciones del segundo grupo son más utilitarias: él debe rendir igual beneficio a las localidades de tránsito, y debe acortar las distancias de cada lugar, chacra o quinta, al punto que conduce, es decir, entre el productor y su propio mercado.

Nuestros grandes enemigos son las montañas y los ríos; las primeras se nos presentan como barreras infranqueables entre las poblaciones; los segundos, hay que salvarlos con puentes móviles o fijos o balsas de transporte, y como estas obras son de gran precio, hay que tratar de evitarlas en lo posible.

A medida que se asciende, las dificultades se multiplican. El ingeniero tiene que seguir el fondo de los valles en una y otra margen del río que ruge aterrador haciendo su obra de destrucción perenne, chocando contra las pircas o los muros de piedra de consolidación de la calzada, huyendo de sus curvas que erosionan las faldas cuando no son rocosas con la furia de su vorágine hervidora, y ascender con amplios desarrollos para disminuir la pendiente que mata, acrecentada con la "Puna" la tracción a sangre hasta llegar a la cima. ¡Qué espectáculo desde allí se contempla! De un lado el pretil de piedra que cae a plomo sobre el abismo, donde ruge el río pareciendo como una cinta de plata, del otro lado los flancos del granito casi vertical en donde se han hecho cortes hasta de 15 metros de altura; aquí una curva que circunda un mogote agudo, donde me cuenta el ingeniero que dirige esos trabajos, se hizo bajar con cuerdas para dar el replanteo, porque era inaccesible a los hombres como a los cóndores, pues el camino pasa

por un plano vertical como el de una muralla a pique; más allá se abre un desmonte, una vuelta de cielo descubre amplios panoramas: el de un mar caótico petrificado, que mira hacia el Sur, mientras el otro miraba al Norte; y las montañas escalonándose tras las montañas en soberbia visión, envueltas en nubes de oro como en gasas de turbantes, y al frente colosal y soberbio bajo un ángulo de 75°, el "Negro Overo", el "Pamatina", con su pico diamantino y cubierto por las nieves cinitilando tranquilo bajo un sol de fuego que como un globo irradiante flota en el azul. Me habéis comprendido que estamos en La Rioja. Dos horas ha, estábamos en la estación de Nonogasta, cercana a Chilecito, donde comienza el cablecarril, que es otra maravilla, la cenefa de vendor que coquetona orla las riberas del río, ha desaparecido junto con la población de Nonogasta, fresca y perfumada como un racimo de uvas que en el estío se dejan secar entre las piedras, y la vegetación cada vez más raquítica, más achaparrada, se va extinguiendo poco a poco con la altura. La montaña ha tomado un color gris de granito descompuesto sin una mata de hierba entre las piedras, y hasta los cardones — ese candelabro gigantesco de las regiones áridas, bajo el peso de la luz — se empequeñece poco a poco, sus rígidas espinas se transforman en una especie de vello humedecido con el rocío de las nieves, hasta formar un hongo gigantesco de la "yareta" rodeada de flores de nensia, únicos habitantes de las alturas.

Estamos a 30 kilómetros de Nonogasta, en lo más alto del monte; allí se encuentra el extremo de los trabajos que actualmente prosigue la Dirección General de Caminos desde hace 3 años. Su actividad no puede ser acrecentada porque la Ley de Presupuesto provee el gasto con una partida de 100.000 por año sobre un presupuesto total de 600.000 pesos.

Falta aún la construcción de 10 a 12 kilómetros de carretera por una región más fácil y pintoresca, que una vez flanqueada bajará a la llanura por una quebrada de ocre rojo con sus muros verticales en desplome, sobre las cuales asoman masas caóticas de rocas que semejan castillos abandonados, abadías en ruinas, coronadas de bastiones, cortinas y atalayas, catedrales góticas destruidas por algún gigantesco terremoto, sobre los cuales asoman para contemplar al viajero animales de un mundo fantástico; de una fauna desaparecida; reptiles, dinosaurios, milodontes, plesiosauros, vestiglos, endriales, etc., dignos de una imaginación calenturienta.

¡Qué bellos campos para el turismo y la cinematografía argentina, uno exclama, y qué lástima que nadie conozca estos parajes! y la imaginación sueña con tanta belleza en medio de aquel amplio panorama, que ora se cierra como un escenario, ora se abre por momentos ante las nubes que pasan. De pronto una rucua de burritos cargados se agrupan sin dar paso al automóvil. Son más de 200 que

atontados ante el grito de la bocina, retroceden, cayéndose, empujándose, mezclándose unos con otros, llenando la carretera, o retrocediendo para escalar por las faldas. Traen lana, cueros y frutos del país, pasas de uva y de lífgos, semillas de alfalfa, etc., desde Villa Unión, Guandacol, Villa Castellí o Vinchina, desde más de 100 kilómetros, miles de productos que para aquellos campesinos son un tesoro.

Cuando ese camino esté concluido, dará salida a la estación próxima a los ricos productos de una zona. Su traza futura se prolongará por una altiplanicie antes de cruzar los pasos de Chile.

El camino de las cumbres de Córdoba quedará reducido a una insignificancia al lado de las dificultades técnicas que éste ha vencido y de la belleza del panorama.

Podéis juzgar con vuestros ojos. No con iguales bellezas, sino otras parecidas tenéis también, el camino que une La Rioja por el corazón de la Sierra, con Sanagasta, Pilchas, Chuquis, Molinos, Aminga a Estación Aimagasta. Circundará el futuro dique de embalse a 30 metros de altura sobre el lago de los Saucos.

Pero alejándose más al Norte, nos encontramos con otro coloso que la mano del hombre ha vencido: me refiero al Aconquija. Vencer no es la expresión más adecuada, porque ante la magnitud del gigante es un camino de hormigas, aunque sea capaz de dar paso a todos los vehículos. Sube desde Andalgalá en un zig-zag, escalando atrevidamente el monte por la Cuesta de la Chilca, para desarrollarse sobre la cumbre, a 3.000 metros de altura, entre un laberinto de mogotes y cimas volcánicas que se amontonan al Norte y al Sur del macizo dominado por el "Clavillo", cruza después el campo del Pucará, que según la tradición fué el sitio ocupado por la ciudad del Barco — fortaleza india abandonada — para bajar por el puente del río Potrero y el del río Cochuna, a la Concepción de Tucumán.

El camino es bellissimo en esta parte, porque se desarrolla en amplios faldeos de tierra negra y humedecida, con el olor del humus en plena gestación, bajo los rayos del sol del trópico que da toda clase de productos. Oigámoslo a Andrews, el viajero inglés, que recorrió la comarca durante el período de la Independencia: "El avance se efectúa leguas y leguas, al través de arboledas cada vez más altas, hasta llegar a las regiones donde crecen el nogal, la lima, el roble, y donde el cedro colorado comienza a entretejer su ramaje. Allí en esos sublimes parajes a cuya espalda se elevan majestuosas masas de montañas en donde hubiera venido bien aquella descripción que Milton hace del Edén en su "Paraíso Perdido".

"Nunca hasta hoy había visto maravillas de vegetación semejante. Contemplé hasta saciarme aquellos viejos patriarcas de la selva tucumana, mohosos por los años, abrazados de enredaderas y tachonados de plantas parásitas semejantes a estrellas; contemporáneas de viejas edades, parecían condensar en ellas la su-

vesión de los siglos, produciendo la impresión que dejan en el espíritu, las ruinas de los viejos castillos medloevales ausentes de este panorama.

"Hay allí 64 variedades de madera de las que pueden contarse 53 útiles. Una es el jacarandá, otra el ébano rojo, llamado aquí granadillo, con troncos tan inmensos que tomados de la mano 7 hombres pueden apenas circundarlos, la variedad de especies es interminable. Pueden citarse miles de arbustos y árboles que crecen debajo de los grandiosos hijos de la selva y la innumerable familia de trepadoras que, avanzando de árbol en árbol, los entrelazan tan bellamente, que parece hubiera andado allí la mano de la fantasía o del artista entusiasmado en agrupar a sus favoritos. Los naranjos se encontraban en todo su esplendor y sus frutos brillaban intensamente.

"Prosiguiendo nuestro camino, nos internamos en un espeso matorral, siguiendo una senda en zig-zag, hasta llegar a la orilla de un caudaloso río que descendía del mismo corazón de la montaña. El silencio reinante, interrumpido sólo por el murmullo de la corriente, fresca y sombría, la originalidad de la vegetación que se presta a la vista y la amable sensación que producía en el espíritu hubieran difícilmente encontrado nuevos coloridos en la imaginación del poeta que quisiera encontrar nuevos tonos para cantar esas maravillas. La corriente se desliza por galerías formadas de árboles de rico follaje, variados tamaños, y nuevas formas, mientras crecen en sus riberas siempre vivas, gladiolos, verbenas, haciéndome recordar las dulces evocaciones de las baladas españolas; nada más placentero que contemplar esas bóvedas tan armoniosamente formadas de sombra y agua en bello contraste con un cielo sin nubes, donde brilla ardoroso el sol."

Andrews era poeta hasta la médula y se extasiaba en contemplar un paraje, como aquel, pero nosotros que no somos más que ingenieros, que tratamos de evitar las dificultades de la traza y producir la consolidación de la calzada, no nos sugestionan tales maravillas y sólo miramos que aquella tierra negra, es falta de arena, y, por lo tanto, deleznable para una buena conservación, que la ausencia de piedra o de ripio vuelve costosas las obras, y encima de todo ello, que los pantanos que se forman a los costados de la excavación, que los transforman en extensas ciénagas, serán muy buenas para la poesía del paisaje pero nefastos por la fiebre palúdica que engendran y hacen morir las gentes a millares.

La Dirección General construyó esta obra hace más de 15 años, habiendo costado 1.300.000 de pesos; actualmente la reconstruye en su longitud total de 300 kilómetros, habiendo invertido 100.000 pesos durante el año 1921.

El camino de Catamarca a Tucumán, por Huácar, ofrece análogas sino tan bellas perspectivas. Al salir de las Chacras penetra por Villa Dolores, San Isidro y el Portezuelo en

uno de esos cañones tan comunes en la provincia de Catamarca, donde el río se descuelga entre dos montañas paralelas que apenas dejan pasar a la calzada. Sube por la Cuesta del Totoral a la Sierra del Alto o de Guayamba para bajar a la planicie tucumana. Puede ser recorrido en 4 horas en un buen automóvil.

Desde Tucumán hacia el Norte y en un inmenso sector hasta el pie de la cordillera, el territorio de los Andes y la Puna de Jujuy por un lado, ya sea penetrando por anchas quebradas del Toro y de Humahuaca, sea corriéndose hacia la llanura chaqueña hacia Embarcación y Yacuiba por el otro, el paisaje es el mismo y las dificultades se acrecentan. En todas partes montañas y selvas, selvas y montañas se amontonan sin rumbo ni concierto con extraordinaria vegetación y una inefable pampa de verdor; los árboles llegan a veces a 30 metros de altura, hasta las cimas de los mogotes, que ostentan todos los colores, desde el acre hasta el granate, del verde al azul, del violeta al morado, pasando por diversas graduaciones. El viajero queda achatado por aquella policromía del paisaje y los árboles parecen de otro mundo distinto al nuestro, en que si disparara un tiro no podría matar el pájaro que canta en la copa y en que el coche que lo conduce aparece como un juguete de niño al lado de un coloso. Y los ríos divagan arrastrando piedras enormes y los puentes quedan en seco al pasar la creciente por desvíos de sus cauces, enterrando a veces los espigones de defensa que se sacuden ante el embate de las olas embravecidas, dejando aisladas las poblaciones por días y días. De pronto una aldea colonial aparece, con sus techos de teja roja, agobiada bajo el peso de la vegetación y una quebrada angosta y profunda "el tajarete" la oculta a la vista, en la vuelta siguiente del camino.

La Dirección General ha gastado sumas ingentes en la conservación de tales obras, que anualmente son aumentadas para su mantenimiento en lucha con la obra destructora de la naturaleza, pues la provincia de Salta no da un centavo de su erario.

Actualmente construimos y conservamos una red extensa de caminos que la cubre por todas partes. Tales son los que conducen de Monteagudo a las termas de Río Hondo; de Tucumán a Salta por Uruëña; y por el río de Tala; de Trancas a Cafayate; los de Ruiz de los Llanos a Guachipas; de Orán a Embarcación; de Campo Durán a Yacuiba; de Ruiz de los Llanos a Estación Viña y Talapampa; de Lumbreras a Las Viboras; de Salta a San Lorenzo; de Cafayate a Tolombón; de Puerta de Díaz a Juramenta; de Jujuy al Carmen; de Jujuy a Salta por la Ciénaga.

Hace años concluimos en esa región el bonito puente del Tilcara sólo para peatones y el año pasado terminamos el del Lavayén, frente a San Pedro, sobre una zona palúdica, que hizo adquirir el "chucho" a más de 1.000 obreros.

Un camino digno de nota es el que actual-

mente construye la Dirección General entre Salta y Jujuy, por la Caldera, y que atravesando un nudo montañoso contorneará el dique de la Ciudad y de las Maderas en la provincia de Jujuy. Obra de \$ 460.000, apenas comenzada, permitirá perspectivas rientes para el turismo y la libre comunicación entre ambas ciudades, que podría verificarse en menos de 4 horas.

Y sobre la Puna, en un paisaje de un infierno dantesco, por la altiplanicie para ir a Chile, que pronto será sustituido por el ferrocarril, se encuentra el camino de Huaitiquina. El paisaje en este camino es siniestro, aterrador. Desde que se parte hacia Chile, la llanura se estrecha entre las montañas y sube paulatinamente sembrada de rocas sueltas, detritus volcánicos, barrancas de arcilla erosionadas por las lluvias o las crecientes, derrumbes de las pizarrosas alternadas de médanos y salares ennegrecidos por la tierra de los torbellinos que se suceden en el verano como trombas arrasadoras que quisieran arrancar al paciente viajero de sobre la mula. Desde Chorrillos y las Higuieritas hasta el nevado de Acay, a los 35 kilómetros, la vegetación ha desaparecido casi del todo; una que otra mata espinosa entre ramilletes de pasto bravo, terminados en espinas como mondadientes que la mula arranca con asco — se encuentran protegidas de las peñas y picadas de piedra, rodean la calzada, entre laberintos de montañas y vados de fuerte pendiente hasta llegar al "Incamayo" — el "río del Inca". Ya en Tastil y las Cortaderas la visión es más adusta; en las Cuevas, miserables caseros, tapiales de barro reseco, y la llanura se abre inmensa, aterradora, fatigante, sin nada en que reposen los ojos, sin azul, sin una mata verde, sin perspectivas, siempre árida, llena de piedras amontonadas, siempre el mismo horizonte que en vano se interroga preguntando cuándo se llegará. Así se pasa por el Chorro, las Cortaderas, la Estancia Vieja, el Alfár, Abra Pampa y Las Peñas. En Chorrillos se encuentra una pequeña usina hidráulica para proveer de fuerza a las minas. Y la llanura continúa más alta, las mulas jadean y no pueden andar 50 pasos sino bajo el acicate. Las espuelas se llenan de sangre, y uno se detiene compasivo para dejarlas respirar, y el paisaje es el mismo: un cielo ardiente, una llanura gris y negras como tinta las montañas hasta Huaitiquina. Desgraciado del viajero que en tan zarandeado trote sea tomado por uno de esos temporales tan comunes del Sudeste.

Todo el anfiteatro de montañas se sume de súbito en la obscuridad. Las nubes ruedan densas y negras y las montañas se cubren de nieves sin escapar ninguna del frígido sudario. Cuando escampa deslumbran con su moteada vestidura. Durante el fenómeno la artillería celeste funciona impresionante a lo largo y en torno de las cumbres, que se tornan ceñudas, con truenos repetidos, haciendo sentir la pequeñez humana, y el alma se siente contristada, acongojada esperando la claridad y la paz.

Y ésta viene a la noche siguiente con la helada blanca, que penetra pieles y mantas de vicuña, como alfileres, como dardos encendidos que cruzaran los ponchos sin mitigar el dolor. Cuando en el verano se atraviesa y la seca reina soberana, el espectáculo varía de aspecto. Si el sol cae a plomo, todas las rocas reverberan, y las piedras se vuelven blancas, mientras las sombras por contraste aparecen como tinta, más negras de lo que son; se diría atravesar un paisaje lunar. La mano que sostiene la rienda arde al beso de la luz del sol como al contacto de una plancha candente, y si uno la sustituyen recogiendo a la sombra, al cabo de 5 minutos se le enfría como si la hubiera colocado en nieve derretida. Los remolinos en esta época se suceden numerosos elevándose perpendicularmente a enorme altura, giranlo con increíble rapidez y pasando cerca de la mula con un zumbido siniestro, llenando boca y ojos de arena, a tal punto que uno no sabe si detenerse o avanzar. Tales son las características de la Puna. Da lástima gastar miles de pesos en construir tales caminos, pero no hay que olvidar que todas las provincias argentinas son hermanas, y que Salta aislada en el Norte y a 1.600 kilómetros de Buenos Aires los necesita para dar salida a sus productos a Chile.

Respecto a los caminos de San Juan diré para no abusar de vuestra paciencia, que actualmente la Dirección General mantiene con sus recursos propios el de Jáchal, los que concurren a San Luis, al Marquesito y a Córdoba; que ha construido el de Valle Fértil, y que actualmente estudia el de Calingasta.

En Mendoza, la red de caminos construidos por la Ley 5315 y entregados a la provincia para su mantenimiento, ha sido arruinada últimamente por los trastornos políticos y luchas electorales, que no han permitido a los gobiernos que se han sucedido en el mando preocuparse de obra tan magna. Hoy necesitarían \$ 500.000, en cifras redondas, para su mejoramiento, pudiendo decir que la Dirección General del ramo contribuirá con 200.000 pesos a este objeto; y que actualmente estudia y construye el internacional a Chile por Villavicencio y Uspallata. Cinco trazados han sido recorridos, y es curioso que el que más se adapta a las pendientes mínimas, es el que siguió el General San Martín — nuestro Gran Capitán — durante el paso del ejército de Los Andes. Es por el Portezuelo del Barro y los Paramillos. Seguramente esta obra costará entre 1 y 2 millones de pesos, porque más allá de Uspallata penetra en el río de Mendoza, y para evitar los conos de deyección que lo amenazan con sus derrumbes, habría que salvar el río con dos o tres puentes de gran portada. Actualmente transitan automóviles hasta Uspallata, los que no lo hacían en el año 1920. Se han invertido en la reconstrucción de este trayecto \$ 200.000 m/n.

El de San Carlos al Sur hacia el Diamante y el Atuel está perfectamente viable.

La obra de construcción se ha intensificado en San Luis a tal punto que en todas partes hoy se recorre la provincia en automóvil, y los políticos puntanos elogian nuestras obras como dignas de consideración, sirviéndonos de plataforma ante el pueblo para sus trabajos electorales.

En Córdoba conservamos los caminos de la Ciudad la Cruz del Eje y el del Río Cuarto, y en dos meses más inauguramos el de Potrero de Loza a La Falda.

Los caminos de Buenos Aires, Santa Fe, etc. y la Patagonia, se conservan anualmente, a pesar de la escasez de los recursos, y en los territorios del Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz, se ha mandado a recorrer una inmensa red de 5.000 kilómetros para dar base a la confección de presupuestos que importarán más de 3.000.000 de pesos. Los FF. CC. livianos que el Gobierno Nacional ha mandado construir permitirán resolver el problema de la vialidad en tan importantes regiones.

Hemos dicho que otro de los grandes enemigos de los ingenieros de Puentes y Caminos, son los ríos.

La naturaleza de las tierras, según las regiones en que éstos se construyen y el volumen de las avenidas, ya sean locales o abarquen extensas zonas imbríferas, como las del litoral, dan por resultado la adopción de sistemas distintos, de obras y estructuras.

A cualquiera se le ocurre que corrientes masas sin arrastres de grandes árboles, ni de rocas voluminosas, pueden ser salvadas con puentes de madera de pequeñas luces, multiplicando los tramos, como en el tipo Palladio u otros conocidos; pero cuando los despojos de arrastre superficial son de mayor importancia, hay ventaja en conservar luces amplias, evitando estos apoyos.

Los ríos divagan a menudo en la parte montañosa de los Andes argentinos abriéndose cauces nuevos y dejando aisladas las obras construídas, como islotes de hierro y de madera que hay que proteger con altos terraplenes de acceso, espigones de piedra, gaviones, endicamientos, pues ponen en peligro pilares y estribos. Pero a veces la corriente se vuelve tan amplia, tan intensa, que adopta los verdaderos caracteres de un diluvio periódico o de una inundación general, y abarca no sólo el cauce permanente sino el segundo cauce, extendiéndose a varios kilómetros a ambos lados, dejando incomunicadas las poblaciones.

Todos los puentes de la Mesopotamia argentina se encuentran en este caso, y los terraplenes de acceso toman tal importancia, que su costo se vuelve muy superior al de los puentes mismos, a tal punto que para aminorarlo muchos ingenieros tratan hoy de hacerlos sumergibles, y de construir las obras de cemento, conservando la calzada a una cota prudencial, dejando que las aguas pasen por encima, como ha sancionado con su voto el último Congreso Nacional de Ingeniería. Postes indicadores serían los únicos que emergerían del lago, mar-

cando como una brújula fija el rumbo de la calzada, sistema análogo al de las balizas que indican la dirección de los canales de navegación en nuestros puertos. Pero si es cierto que las aguas al pasar por encima no destruyen estos monolitos de cemento, erosionan, en cambio, los terraplenes, y a menudo abren boquetes, cuya reparación cuesta centenares de miles de pesos. Un jemplo típico de estos destrozos, es el del puente de Santo Tomé, sobre el río Salado en la provincia de Santa Fe, proyectado y construido a expensas de los fondos de presupuesto; no es, en verdad, un puente sino una cadena de 7 puentes unida por terraplenes intermedios, cuyas cotas apenas sobrepasan en 0m20 el nivel de las aguas máximas. Ese enorme terraplén en herradura altera el régimen hidráulico del río, y cuando éste crece, en los días de tormenta, y el viento sacude sus olas embravecidas, las aguas lamen con ruido monótono la cresta, efectuando su obra penene de destrucción, que sólo puede evitarse, sea enalutando los terraplenes para que éstos no sean cortados, sea defendiéndolos con un cordón continuo de fardos de pasto, sistema raro de defensa provisoria, o de chapas de zinc.

La Dirección General ha proyectado obras de protección en una longitud de 9 km. que importan 600.000 pesos. Ellas consisten en chapas de hormigón armado, con tabiques triangulares formando un sistema celular completo, sobre el cual descansan los terraplenes.

Este puente, cuya fotografía veis en este momento, es el cordón umbilical que une Santa Fe con tierra firme, de donde recibe productos de chacras, de lechería, de labranza, etc., todo lo que devora una gran ciudad para mantener su organismo. Imaginaos, pues, las dificultades que hay para poder establecer a ciencia y conciencia estas defensas, dadas las características de los ríos argentinos que son apenas conocidas, pues los únicos que se han estudiado del todo son el Paraná y Uruguay, y esto a medias. Nadie sabe lo que ocurrirá si todos sus afluentes crecieran a un tipo; la zona imbrífera es tan vasta, la meteorología tan mal establecida, hay tan pocos observatorios hidrométricos, es tan enorme la extensión del país, que la ecuación de los ríos que nos da tiempo, caudal y altura de las crecientes, apenas principia a ser conocida. Mientras esto se haga, confiaremos más en la mano de Dios que en nuestro propio esfuerzo.

La Dirección General ha construido muchas de estas obras, unas en regiones de fácil acceso, y otras en regiones remotas, de diferentes estructuras: de hierro, de madera, de cemento, de amplias luces y luces restringidas tratando de adaptarlas a las circunstancias locales, eligiendo las más económicas y prácticas, pudiendo decir que las necesidades nos han llevado a la creación de tipos seleccionados, que hemos sido los primeros en usar.

Para la mayoría de las personas que me escuchan, muchas de estas obras son desconocidas, porque no han tenido, tal vez, la ocasión

de recorrer en toda su extensión el país. Por eso mismo vale la pena de proyectarlos:

Así tenemos el del arroyo Potro y Leyes, en Santa Fe; el del Saladillo Dulce en la región del Chaco, el del Río de Oro, el del Guayquiraró, yendo a Corrientes; el de Río IV; Castañones y Río Tercero, en el centro de la zona cerealista, etcétera; el del Bermejo, en San Juan y el Choya, en Catamarca; el de Chirimayo, el Juramento y de Río Grande en Tucumán, Salta y Jujuy; el de Uspallata, el Diamante, Caroca, Zanjón y de San Carlos, en Mendoza; el de Arroyo del Medio y Río Colorado, en Buenos Aires; el Pueyrredón, el Plaza y el de Alsina, en la capital y el Guar-Aike, en Río Gallegos.

No hay una opinión uniforme sobre la duración de estas estructuras, pues es siempre mayor, la de la piedra que la del cemento, la del cemento que la del acero, la del acero que la de la madera, etc.; pero debemos tener presente, por falta de establecimientos siderúrgicos, la inmensa extensión de selvas vírgenes y maderas duras que posee nuestro país. Puentes de lapacho, quebracho colorado, urunday, de 20, 40, 60 metros de luz, en arco parabólico, sin apoyos intermedios, a manera de cimbras, por la limitación forzosa de la longitud de las vigas, descargando sus empujes por cadenas metálicas, han sido proyectados por nuestras oficinas, y si ellos no han sido construidos todavía, sus proyectos han sido, en cambio, aprobados por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, pudiéndose decir que bien pronto estarán en vías de ejecución.

La Dirección General ha construido más de 100 puentes de distintos materiales, durante su existencia, y las obras menores de pequeñas luces alcanzan a millares; pero ellas no son nada en comparación de las que se necesitan.

Si nuestra ley general de caminos fuera sancionada algún día, si las leyes proyectadas entraran en vía inmediata de ejecución, como ellas tendrían una longitud total de 172.000 kilómetros y se ha demostrado por la estadística de los ferrocarriles livianos que las aberturas necesarias son en media de 3,11 m. por kilómetro lineal, resultarían 540 km. de aberturas o lo que es lo mismo, 10.000 puentes de 54 m. cada uno, que, a un valor medio de 800 pesos por metro lineal, darían la enorme cifra de 432.000.000 de pesos moneda nacional.

¡Pero, señores!, los recursos del Gobierno Federal son insuficientes, la acción de la Dirección General no puede llegar a todas partes. Desde Jujuy y Misiones hasta el Cabo de Hornos y desde Los Andes al Atlántico, en todas partes se necesitan puentes y caminos, y el erario no subviene a esta necesidad, sino con uno y medio millones de pesos para conservación, con los 2.800.000 que da la ley 5315 en sus mejores rendimientos y con 3 ó 4 millones que en la ley de trabajos públicos, vota el Honorable Congreso, todos los años, para obra nueva, y los recursos que se necesitan son enormes, debido a la inmensidad de nuestro territorio.

Sin embargo, la Dirección General ha proyectado durante estos últimos años, desde el 12 de Octubre de 1916 hasta la fecha, obras por valor de 20.000.000 de pesos, ha construido nuevas por valor de 5.600.000 y ha mantenido las existentes con un gasto de 8.800.000, en números redondos. No puede decirse que durante el período actual de gobierno no se haya hecho nada por la vialidad general!

La ley proyectada por nosotros hará que esos recursos aumenten, y, en vez de los 8 millones actualmente votados por diversos conceptos, la suma a invertirse llegue anualmente a 30 millones de pesos.

Se puede decir que ella será la primera ley orgánica sancionada en nuestro país, y si el H. Congreso le da su apoyo, ella crecerá como una magnífica tela, siguiendo paso a paso el progreso de la República. Ella también será la base de su futuro desarrollo progresivo, comercial, industrial y económico.

Es necesario, indispensable, que ese recurso sea suficiente, no sólo para la construcción de rutas nuevas, sino para la conservación de los existentes, que no pueden ser abandonadas, y también para que deje un excedente que permita no sólo el mejoramiento de los caminos, con alcantarillas, desagües, obras de defensa y de drenaje, de endurecimiento paulatino de las calzadas, sino para llegar a solucionar el problema de la macadamización general. Se necesita explotar bancos de tosca, de arena, de piedra, abrir canteras a cielo abierto, explorar, en fin, nuestro subsuelo, para ver los recursos con que se cuenta, y fundar grandes establecimientos industriales, más grandes que los de Sierra Chica en la provincia de Buenos Aires, más próximos, si se puede, que los de Alta Gracia, Río Tercero, los del Morro, en San Luis, o del Diamante en Entre Ríos, cortar adoquines, proveer de granza, de arena, de pedregullo, porque esos materiales no podrían ser trasladados a las inmensas distancias de 300 a 400 kilómetros, con fletes prohibitivos. Convenios con las empresas, expropiaciones con provincias, ajustes con los ferrocarriles, provisión de material rodante, 3 o 4 mil vagones, 200 o 400 locomotoras, trenes de rodillos, tractores, máquinas "Champion", fábrica de carpas, de cemento, de caños, depósitos de carbón, de petróleo, etc., inmensos almacenes, tal es lo que se necesita.

Una inmensa organización será necesaria para llevar a cabo la obra.

Las provincias no acudirían, entonces, al Gobierno Nacional porque automáticamente la ley proveería a sus necesidades, la política no entraría a favorecer intereses particulares, porque los caminos se harían a pedido de las legislaturas; las municipalidades mismas no se quejarían de la falta de recursos, ni levantarían las manos al cielo pidiendo que baje la luna, porque podrían formarse suscripciones, organizarse concursos de vecinos capaces, y su primera ayuda la pedirían a su madre — la provincia respectiva — para buscar luego la ayuda

federal; y esta última caería como lluvia benéfica sobre todos, porque la Nación les devolvería parte de lo que les arranca con sus impuestos internos, favoreciendo a los más pobres, para que su población no emigre, para fomentar sus industrias dentro de su territorio, para disminuir sus fletes y remediar en parte su alejamiento de la madre central.

Ley de justicia, ley de equidad, ley unitaria, ella habrá sido dictada teniendo en cuenta la organización técnica de países más adelantados que el nuestro, tomando de Francia la centralización de sus servicios, reconocida como una necesidad en el Congreso Nacional del Camino; de Italia la base del porcentaje que sirve para distribuir en proporción la ayuda, con arreglo a su pobreza relativa, de Norte América los coeficientes que fija la ayuda federal, como una madre cariñosa que no tiene preferencia por sus hijos. Estoy seguro que si los convencionales que dictaron nuestras Constituciones, el 53, hubieran estado bien penetrados de las ventajas que obtendrían del camino, o si ellos hubiesen sospechado en su época el desarrollo comercial que adquiriría la República, hubieran hecho obligatoria para las provincias, junto con la educación común, la justicia y el régimen municipal, la construcción y el mantenimiento de sus carreteras. Lo que no han hecho ellos, hagámoslo nosotros, por una ley de acogimiento de las mismas al sistema: este es el único medio de unitarizar en nuestro régimen.

Esta ley también es educativa, porque obliga a las provincias a que formen municipalidades de verdad, dejándoles carta blanca en su autonomía y recursos propios.

Hoy sus miserables rentas son absorbidas como las patentes del pequeño comercio y los de rodados, etc., de modo que no les dejan sino los derechos de carnes muertas y otros de menor cuantía.

Pero cuando la ley de caminos se dicte, cuando todas ellas tengan que formar para mantener con su esfuerzo su red provincial o vecinal, entonces tendrán interés en evitar la destrucción de sus propias carreteras y no las dejarán invadir por las aguas de riego que forman, a veces, pantanos intransitables, como sucede en cierta s provincias donde la Dirección General ha tenido que librar verdaderas batallas de notas y conminaciones perentorias para que los municipios hagan respetar las obras, libertándolas de destructoras servidumbres. A veces su voz ha caído en el desierto, porque los mismos magnates eran los propietarios encargados de cerrar un trazado, abrir una acequia, volar un puente o desviar una variante, para echarla por el lecho turbulento de un río con el objeto de que el Gobierno Federal construyera obras costosas de defensa para proteger las márgenes, donde ellos habían establecido sus alfalfares o sus quintas.

Estos hechos insólitos han ocurrido en Catamarca como en Salta, en Santa Fe como en Buenos Aires.

Bien conocida es la inercia de los habitantes de ciertas regiones; a veces prefieren cortar un alambrado antes de cruzar un pantano, que con arrancar dos paladas de tierra pudiera desaguar, o por no bajarse del vehículo, dejan de apartar una roca que haya rodado de los flancos de un desmonte, con las peripicias consiguientes que del cambio de huella les resulta. ¡Cien veces pasan por el mismo sitio y su desidia le simpide retirar el obstáculo.

Con este propósito puedo contarles una anécdota:

Hace años que, siendo jefe de una de las secciones del interior, viajaba yo acompañado de dos caballeros de una lejana provincia. El "Ford", como un sulky mecánico, nos conducía a través de una de esas regiones encantadoras que habéis visto hace un momento, y el camino se desarrollaba por uno de esos cañones de montaña, estrechado a un lado por el río y al otro por uno de esos flancos en que grandes piedras en inestable equilibrio, parecían que se sostenían por la mano de Dios. Precisamente nuestra conversación versaba sobre la inercia del paisano que prefiere, por no apesarse, dejar pendiente una rama que le arañará el rostro o una piedra que hará tropezar a su caballo. De pronto encontramos una roca en el centro del camino, no era grande ni chica, pero por su volumen podía chocar con el vehículo. ¡Ya lo ve! ¿Desde cuándo estará en este sitio? — exclamé. — Deben haber pasado cien veces sobre ella y no se han dignado retirarla, esperando a que la cuadrilla de camineros lo haga. — Tal vez, me contestó, — pero esto podría ocurrir en cualquier parte, repliqué, pero, más que en ninguna, en Catamarca! — Y ¿por qué en Catamarca? Lo dice porque no está en La Rioja? — Sin contestarle, me bajé, y en compañía del chauffeur, retiramos la piedra, pero, con gran sorpresa de mi contrincante, volví a colocarla en su sitio apretando un cierto número de monedas de níquel con ella. Vamos a ver — le dije — ¡cuáles son más flojos, si los de esta tierra o los de la mía! Apuesto a que si pasamos dentro de dos meses por este sitio encontraremos las mismas monedas, lo que probaría que nadie en este intervalo fué capaz de tocarla.

El epílogo, vosotros lo conocéis. Con la sorpresa consiguiente encontramos dos meses después las cinco monedas de níquel bajo la piedra. Dispensad que os diga que en La Rioja no hice el experimento.

Y bien, señores, esto prueba que no tenemos ni la educación ni la cortésia del camino. Aún aquí, cuantas veces se encuentra el turista con un automóvil que le cierra el paso, o que cruza como una flecha disparada, tomando la derecha o la izquierda, obedeciendo a no importa qué reglamentos de tráfico a un gracioso que con escape libre corre desatado, envuelto en nubes de tierra como si arrastrara una rama, tras de sí, como si la carretera fuera suya y no debiera consideración al prójimo. ¡He ahí la ventaja de tener instituciones que lo regla-

menten! — ¡Conserve su izquierda, — dice un lebrero, — ¡Conserve su derecha! — ordenan los de otra provincia, y, a veces, cruzando jurisdicciones, se estrellan en catástrofes espantosas, por falta de una legislación uniforme. Esto es lo que hará la ley de caminos cuando se reglamente! Un cuerpo bien establecido de camineros, con un jefe cada tantos kilómetros, encargados de movilizarlos en caso de urgencia, provistos de su chapa correspondiente para ser reconocidos como agentes de policía vial, y a la cual estarán obligados a obedecer no sólo las policías provinciales, sino aún las de esta capital; organizarán el tráfico en todas sus formas, aplicando multas por las contravenciones en que se incurran. Tales son las bases de este sistema, pero el no puede ser aplicado en todas las provincias; las rutas son extensas, y a veces se recorren decenas de kilómetros sin encontrar una gota de agua. Será imprescindible proveerlas de su casilla, pozo, bombas y carros de riego, lo que significa la inversión de ingentes sumas de dinero. Francia sola — cuya superficie es más pequeña que la de la provincia de Buenos Aires y cuyos caminos eran una maravilla antes de la guerra, — gastaba más de 18.000.000 de pesos oro en sostener este servicio.

Señores, un paso adelante y habremos concluido.

Cuenta la leyenda que un día, hace de eso cuatro siglos, cansado de bregar en tierras extrañas, el jefe de nuestra raza — Lacio hijo de Europa y nieto de Agenor — rey de Fenicia — salió en busca de su prometida, la bella Atlántida que le enviaba ramos de flores como mensaje de amor a través del océano, y vino a estas playas encontrándola desposada con el Inca. Sorprendido y despedido hizo temblar la tierra bajo el ferrado casco de su corcel de guerra y recorrió toda la América a través de ríos, mares, llanuras, montañas, desiertos y bosques impenetrables hasta que un cóndor blanco lo detuvo en la más alta meseta de Los Andes. Ese cóndor blanco era la imagen poética del genio de nuestra raza. El supo augurarle días venturosos, si deponiendo sus odios, se ponía a la obra de erigir un magnífico templo al Dios del trabajo!

Y la leyenda cuenta con visos de mucha verdad, que en estos últimos 30 años se cumplió la profecía. Miles de barcos con sus velas blancas atravesaron el mar trayendo una multitud de peregrinos que acudieron como bandadas de gaviotas con sus alas blancas en busca de paz. Su jefe era un fornido viajero, como aquellos titanes de la fábula, que vestido de sencilla túnica, y con las formas aparentes de un campesino, traía un arado gigantesco cuya reja, formada de esplendentes esmeraldas manejaba con sus férreos puños; y en las inmensas extensiones yermas donde vivía el potro de las pampas, trazó largos surcos. Pastizales y gramíneas fueron arrancados por el filo cortante de aquel arado, y cual océano sin límites,

creció sobre el campo solitario el mar de las mieses. La Diosa Ceres iba a su lado, y con su mano arrojaba la semilla, cuya prodigiosa fecundidad debía dar sustento a la nueva raza! Una multitud de pastores la seguían; ellos enseñaron a cuidar de los rebaños, que apacentaban en la verde grama y que en hatos inmensos sacrificaban en aras del Dios del Trabajo! ¡Y el templo creció; sus muros se elevaron a inmensa altura, como un magno trabajo de todas las razas, sus altos obeliscos y sus torres, sus rojos paparetos almenados, hasta el cielo se destacaban; y nubes de vapores blancuecinos, entre el sordo resonar de los martillos y el ruido estridente de la tierra se escapaban por sus chimeneas. Metálico en sus crestas y en sus domos, dorado hasta la cima, aparecía ante los fulgores del sol, irisado de nítidos colores.

Y dicen que Lacio al contemplar tanta belleza, cayó de rodillas! Allí estaba la reina que él había soñado, allí estaba esa llanura inmensa, verde como el mar, cuajada hasta el infinito de miles de ciudades que se esfumaban en la lejanía entre vapores tenus e inciertas perspectivas, dormidas al beso de la tarde bajo nubes que pasaban arboladas siguiendo su marcha hacia el ocaso, cual monjes de talar blancos, en procesión a sus pies que cantaran un divino oficio, desfilando por la falda cubiertita de nieve, bajo un cielo azul en el que como lámparas de cobre brillarán los astros. Y sumido en la abstracción de su propia fantasía, creyó ver una red inmensa de hilos de plata desfogada que descendiera desde las cumbres, uniendo una a una esas lentejuelas, formando la regia alfombra de su trono: caminos, ferrocarriles, canales, algunos tan delgados como los que tejen las hadas, otros tan brillantes como rayos de sol; red inmensa que sus manos sostenían en la altura y por donde caminaban por intervalos pequeñas vagonetas doradas, con sutiles cargas no más grandes que las gotas de rocío que la mañana llora sobre el lirio ..

Los rayos de sus ruedas giraban irisados de luz, las velas que las impulsaban eran de hojas de rosas empujadas por céfiros del monte, y trenes completos se sostenían rodando en esa malla cual si estuvieran colgando de hilos argenteados por la luna, llenos de perlas, diamantes y rubíes, esencias sin nombre, todo una carga de productos platíneos.

Y termina la leyenda contando que nuestro héroe se despertó al grito de llamada que el cóndor le hacía. — ¡Oh, misero mortal! — le dijo. — Recibe la cosecha y acopia en tus graneros el magno tesoro que el genio de la raza te envía desde la altura, y cuando llenes tus fábricas y templos de diamantes, oro, perlas y ambrosías, ponte a la fábrica y trabaja sin descanso la magnífica diadema para la República Argentina! Y esa diadema, — yo añado, — será su red de caminos.

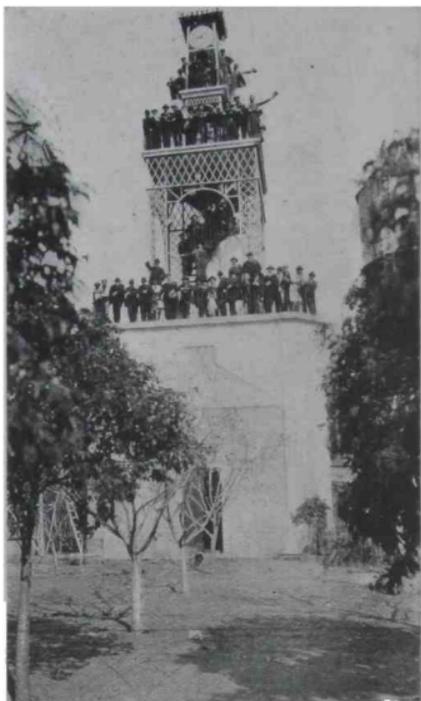
Nuevas Comisiones del T. C. A.

Se han constituido últimamente nuevas comisiones locales del Touring Club Argentino, hecho que revela la vitalidad de la Institución y la resonancia simpática que despiertan en las ciudades y pueblos del interior, sus finalidades patrióticas.

Merced a la intensa actividad desplegada por los señores Luis A. Pratolongo, Paulino Sánchez, Santiago M. Alberdi, Dagoberto Rentzell, Rómulo Patrón Biaus y Luis Atantieu, propulsores desinteresados y entusiastas de los ideales de nuestra entidad, se han formado las comisiones mencionadas en Rosario, Correa y San Jerónimo Sud, habiendo de constituirse próximamente otras en Cañada de Gómez, Casilda, Roldán y Carcarañá.

La comisión local del Rosario está compuesta en la siguiente forma: presidente honorario, don Alfredo J. Rouillón; presidente, Luis A. Pratolongo; secretario, Paulino Sánchez; tesorero, Esteban N. Morcillo; vocales, José Maristany, Domingo E. Minetti; suplentes, Enrique Cacciolane y Francisco Chesa. Actuaron como delegados al Congreso Nacional de Viabilidad los señores Alfredo J. Rouillón y Esteban N. Morcillo.

La comisión local de San Jerónimo Sud se constituyó así: presidente, Hugo V. Melesi; secretario, Daniel Sánchez; tesorero, Otto Kunz; vocales: David Sánchez, José S. Verco; suplentes, Cristóbal Marovich y Gaspar Irazola; delegado a la comisión del Rosario, Da-



Socios del Touring Club Argentino asistentes a la reunión efectuada en Correa (Santa Fe) para la formación de la Comisión local, en la casa-quinta del delegado seño: Santiago M. Alberdi.



Miembros de la Comisión local del Touring Club Argentino, de Correa (Santa Fe), y de la Comisión de Rosario.

niel Sánchez y David Sánchez; delegados al pasado Congreso de Vialidad: Daniel Sánchez y Otto Kunz.

La comisión de Correa: presidente, Santiago M. Alberdi; secretario, Joaquín González; tesorero, Antonio López; vocales: Luis Rinaldi y Angel González; delegados al Congreso de Vialidad: Santiago M. Alberdi, Angel González y Juan Dodorico; delegados a la comisión del Rosario: Santiago M. Alberdi, Juan Broda y Luis Rinaldi.

Las otras comisiones, a que hacemos referencia, se formaron en Punta Alta y Mar del Plata, en la siguiente forma: Mar del Plata: presi-

dente, Luis Stantien; tesorero, Carmelo P. Ca tuogno; secretario, Bautista B. Crivelli; vocales: Luis Torricelli; Enrique Carlini; suplentes: Adolfo Manetti, Silvio Bordoni. Punta Alta: presidente, señor Rómulo Patrón Biais; secretario, Estanislao L. Boffi; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castaing, Nicolás M. Marcetain y José Turri.

A medida que la obra y los fines del Touring Club Argentino se difunden por el interior del país, surgen los núcleos de voluntades y entusiasmos para agruparse en torno del magno ideal patriótico que sostiene la institución en defensa de la economía nacional.

Campeonato de carretera en Córdoba

Consignamos a continuación el resultado del tercer certamen de campeonato de carretera, organizado en la provincia de Córdoba por el Club Atlético Sarmiento de Villa María el 4 de

y el interés que despertó en los círculos deportivos.

Orden de salida

N.º 1. — Carlos Bresciani, acomp. For. Navarro, con coche Chandler.

N.º 2. — M. de la Fuente, acomp. Raúl Gautier, con coche Packard.

N.º 3. — Justo Gallardo, acomp. R. Fagnani, con coche Oakland.

N.º 4. — Pedro Villata, acomp. C. O. Albenes, con coche Studebaker.



Antonio Ovides, ganador del primer premio

Junio, sobre un circuito cerrado de 43 kilómetros, siete vueltas, o sea un total de 301 kilómetros.

Resultó vencedor el señor Antonio Ovides, socio del Touring Club Argentino, quien hizo el



Pedro Ingaramo, que ocupó el tercer puesto

N.º 5. — N. Sonda, acomp. J. Marchiosatti, con coche Mercedes.

N.º 6. — Isidoro Guenin, acomp. N. N., con coche Chevrolet.



M. de la Fuente, que llegó segundo

trecorrido en 3 horas, 40 minutos y 18 segundos en coche Studebaker.

El certamen fué muy concurrido, anotándose 12 competidores, lo que prueba su importancia



Jorge Coen, que se clasificó cuarto

N.º 7. — E. Pedrazzini, acomp. J. Galetto, con coche Ford.

N.º 8. — Pedro Ingaramo, acomp. P. Morelli, con coche Ford.

N.º 9. — J. M. Mirás, acomp. C. N. Vía, con coche Cadillac.

N.º 10. — Jorgen Coen, acomp. Billy Tauhsen, con coche Nash.

N.º 11. — Antonio Ovides, acomp. Carlos Roy, con coche Studebaker.

N.º 12. — Alfonso Catini, acomp. Edmundo Kaden, con coche Ford.

Resultado

1. — Antonio Ovides, libre en 3 h. 40' 18" 35 (Promedio: 82 kilómetros por hora).

2. — M. de la Fuente, G y E. R., en 3 h. 51' 45" (promedio: 78 kilómetros por hora).

3. — Pedro Ingaramo, C. A. S. V. M., en 4 h. 7' 57" (promedio: 73 kilómetros por hora).

4. — Jorge Coen, G. y E. R., en 4 h. 14' 35" y 45" (promedio: 71 kilómetros por hora).

5. — Alfonso Catini, C. A. S. V. M., en 4 h. 46' 2" (promedio: 66 kilómetros por hora).

Premios

1. — Medalla de Oro, donada por la H. Cámara de Senadores de la Provincia de Córdoba — Copa Challenge, donada por el señor Antonio Cataldi Cabanillas — Dos mil pesos moneda legal en efectivo. — Diploma de Campeón — Velocímetro "Stewart" para el acompañante, donado por la casa William Cooper y Nephews Española.

2. — Copa donada por los señores Fratelli Daili — Medalla de oro, por el Club Atlético Sarmiento — Quinientos pesos en efectivo — Diploma — Neceser de viaje al acompañante.

3. — Medalla de plata donada por el Club Atlético Sarmiento — Doscientos cincuenta pesos — Diploma — Un inflador Universal al acompañante, donado por los señores Risley Company.

4. — Medalla de plata por el Club Atlético Sarmiento — Cien pesos en efectivo — Diploma — Doce bujías "Tixi" al acompañante, donadas por los señores Recht y Lehman.

5. — Medalla de plata por el Club Atlético Sarmiento — Diploma.

Premios Especiales

Al recordman de la vuelta: Señor Antonio Ovides, en 30' 1" 45. — Medalla de oro "Premio Especial Oil Tank", a 80 kilómetros por h.

Regularidad: Señor Antonio Ovides. — Medalla de oro, donada por el Automóvil Club Argentino.

Al corredor de la provincia de Córdoba mejor clasificado: Señor Antonio Ovides. — Medalla de oro, por los señores Inchauspe y Cia.

Al coche de menos de 3 litros de cilindrada mejor clasificado: Señor Pedro Ingaramo, coche Ford. — Medalla de oro "Fiat", donada por los señores Farga y Poretti.

Premio "Cymbeline": Al coche mejor clasificado que haya usado aceite de esta marca: Señor Jorge Coen. — Medalla de oro.

Compañía
Italo-Argentina



de Seguros
Generales

SEGUROS:

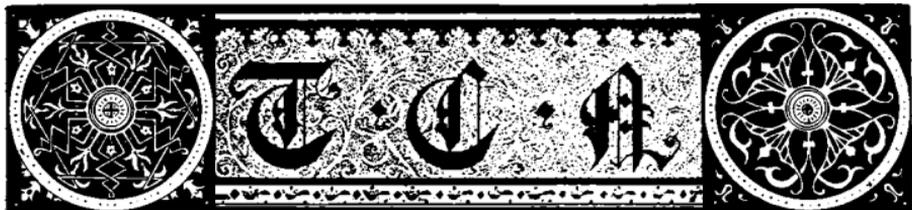
Vida - Accidentes - Incendios - Responsabilidad civil

AUTOMÓVILES

Capital integramente suscripto: \$ 1.000.000

BARTOLOME MITRE 460
BUENOS AIRES

JUAN CHECCHI,
Director General



ADMINISTRACION

OFICINAS

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

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Señor Ezequiel P. Paz
 Vicepresidente: Dr. Prudencio M. Clariá
 Secretario: Señor Rómulo Yegros
 Prosecretario: Ing. Esteban Tello
 Vocales:
 Señor Pedro L. Balza
 Dr. Isidoro Ruiz Moreno
 Dr. José Tomás Saino
 Dr. Daniel Moreno
 Dr. Domingo R. Morón
 Dr. Carlos F. Lamarea
 Ing. Pedro Bazán
 Ing. Gabriel A. Salomone
 Ing. Juan Molina Civit
 Señor José M. Malaver
 Señor Carlos Alfredo Tornquist
 Señor Félix Günther
 Señor Américo E. Aliverti
 Señor Matías R. Sturiza
 Señor Pedro Vallés
 Señor Alberto Rozés
 Señor Luis E. Zuberbühler
 Señor Carlos W. Johnson
 Señor M. P. Davies
 Ing. Saturnino Zemberain (hijo)
 Señor Antonio Malaver

SUBCOMISION DE CAMINOS Y VIAS DE COMUNICACIONES

Presidente: Ing. Pedro Bazán; vocales: doctor I.
 Ruiz Moreno, ing. Juan Molina Civit, ing. Arturo Mon-
 ga, 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. Aliverti, ing. Er-
 nesto 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. Isido-
 ro Ruiz Moreno; ingeniero: Juan Molina Civit. y Es-
 teban Tello.

AFILIADOS

CAPITAL FEDERAL

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

Fábrica de ornamentos.—De Ricardo Tisi, calle Bue-
 nos 293. Estampados construcciones en general de
 techos de zinc, pizarra y fibra cemento, chabolas,
 cúpulas, manzanas, casillas galpones. Ciudad o
 campaña. Concede a los socios del T. C. A. el
 6 por ciento de descuento.

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

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515

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

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

Farmacia y Drogueria "Italiana", Almirante Brown es-
 quina 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 % "perfumería"
 10 % "espejuelos"
 20 % "recetas"
 20 % "óptica"
 20 % "análisis"

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AYACUCHO

"Garage H.", de Alberto Barbieri, cuenta con taller
 mecánico, soldadura autógena, vulcanización, ajus-
 taje, 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, con-
 cede a los socios un descuento del 10 o/o sobre
 los precios establecidos para el público.

BALCARCE (F. C. Sud)

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

BANFIELD (F. C. Sud)

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

BOLIVAR (F. C. Sud)

Accesorios de automóviles.—Benito Fonte. Venta de
 automáticos y taller mecánico, concede a los so-
 cios del T. C. A. el 15 o/o de descuento.

CHASCOMUS (F. C. Sud)

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

CHIVILCOY

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

CORONEL PRINGLES (F. C. Sud)

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

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

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

JUNIN (F. C. P.)

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

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

LA PLATA (F. O. Sud)

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

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

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

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

LOMAS DE ZAMORA (F. O. Sud)

Médicos—Doctores Rafael Grigera y Juan A. Garona.

Farmacías—"Farmacia Inglesa" Laprida 131, de Vicente Caccio. Concede un 15 o/o de descuento a los socios del T. O. A.

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

LUJAN (F. O. Oeste)

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

MAR DEL PLATA (F. O. Sud)

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

MERCEDES (F. O. Oeste)

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

MONTE (F. C. Sud)

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

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

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

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

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

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

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

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

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

Garage, de Francisco Baulies, calle Belgrano esquina Moreno, concede, a los socios del T. C. A. una rebaja del 15 o/o sobre los precios establecidos para el público.

TANDEL (F. O. Sud)

Garage y Taller Mecánico—de Nazarreno y Maggioli, Calle Sarmiento 847, concede un descuento del 16 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. Acuerda a los socios del T. C. A. un descuento del 10 %.

VILLA ELISA (F. O. Sud)

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

PROVINCIA DE SANTA FE**ARMSTRONG**

Médico—Doctor Julio de la Vega.

Farmacia—de Antonio Martina Fernández, hace un descuento a los socios del T. C. A. del 15 o/o.

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

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

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

CORREA (F. C. C. A.)

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

HERSILIA

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

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

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

ROSARIO (F. C. C. A.)

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

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

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

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

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

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

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

RUFINO (F. C. P.)

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

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

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

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

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

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

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

SUARDI (F. C. C. A.)

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

VILLA CARAS

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

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

Médico. — Dr. Juan E. Milich.

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

PROVINCIA DE CORDOBA**CORDOBA (Ciudad)**

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

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

COSEQUIN

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

DEVOTO (F. C. C. C.)

Doctor Esteban Q. Bacigalupo, atiende gratuitamente a los socios del T. C. 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 Cia.; sobre los precios establecidos para el público, conceden 10 % de descuento a los socios.

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

LAS VARELLAS

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

MOLDE

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

MOBBISON

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

RIO CUARTO

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

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

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

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

VILLA MARIA

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

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

PROVINCIA DE ENTRE RIOS**PARANA**

Médico. — Doctor Emilio Ucasati.

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 Liberitt, concede un descuento del diez por ciento a todo socio del T. C. Argentino.

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

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

Agencia de Navegación. — de Juan B. Mola.

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

Garage de Sánchez y Sturich, Calle Colón 201, concede a los socios del T. C. A. un descuento del 10 olo.
"Palaca Hotel", reúne grandes comodidades y hace un descuento del veinte por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

NEUQUEN**SAN CARLOS DE BARILOCHE**

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

GOBERNACION DEL CHACO**RESISTENCIA**

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

CHUBUT**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.

CAMARONES

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

TRELEW

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

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

"Hotel Piramides", de Luis Marzullo, en Trelew (Chubut), la casa dispone de 26 piezas para pasajeros, 3 W. O. y dos cuartos de baños, hace un descuento del 15 olo a los socios del T. C. A., y 20 olo 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 Cia., el más importante de la zona; buenas habitaciones y servicio esmerado; hace un descuento a los socios del T. C. A. de un 10 olo sobre sus gastos.

GOBERNACION DE RIO NEGRO**SAN ANTONIO OESTE**

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

GOBERNACION DE LA PAMPA**GENERAL ACHA**

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

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

Hotel "Nuevo 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 Siábile, General Pico; concede 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

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

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

REPUBLICA DEL PARAGUAY

ASUNCION

Hotel—"Hotel Cosmos" de Aragoni Hnos., Colón esq. Estrella, concede 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. O. A.

REPUBLICA DE OHILE

PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihú)

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

Fotografía y librería, de Germán 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 Yásquez
Aasi " Luis J. Insúe
Bahía Blanca " José F. Quincoces
Balcarce " Juan Patallagoyti
Banfield " Antonio D. Estévez
Baradero " Pedro Rithner
Bartolomé Mitre. Dr. Francisco Gardey
Bernal (F. C. S.) " Pedro Mulgor
Bolívar " Miguel J. Marimón
Bragado " Rodolfo N. Ibarra
Cabildo " Augusto Roux
Carlos Pellegrini. " Francisco D. Pons
Carmen de Araco. Dr. Carlos M. Espil
Carmen de Patagones Sr. Benito Pita
Coronel Pringles " Miganno y Cortaleszi
Coronel Brandzen Dr. Santo L. Gutiérrez
Coronel Dorrego " Antonio B. Coira
Coronel Vidal, F. C. S. " Silvestre Capalibó
Ocharles " José M. Blanc o
Odegens " Justiano Casares
Castelli " José Ventura Arrue
Castilla " Pedro Espil
Coronel Suárez " Enrique Batnaza
Chacabuco " Terencio Bonetti
Obrivoley Dr. Luis Grisolia
Dolores Dr. Luis Barbería
E. Lavalle (F. C. M.) Teodoro M. Peñaranda
El Paraíso Sr. J. Santiago Silva
Est. Valdes " Leopoldo M. Seco
Est. Vivotará " S. O. Galán Dehesa
General Arenales Sr. Ricardo Bacarezza
General Rodríguez " A. Vangoches-Chaves
General Paz (Ranchos) Dr. Obedilio H. Castro
General Villegas Sr. Ulpiano García
Guzumín (F. C. S.) " Mauricio Correa
Huangulán Sr. David H. Mailland
Honduras Dr. Lora V. Aguerregaray
Júbars " Joaquín I. Saracola
Juan " Ricardo Solari
José O. Paz " José A. Altube
La Plata Dr. Lucio Scelso
Luján " Florentino L. Baras
Lincoln " Anacleto Pérez
Las Flores " Arturo Alba
Las Heras " Antonio R. Chioconal
Lobos (F. C. S.) " Antonio Segadanes
Lomas " Pedro T. Acevedo
Maipú " Ricardo Otamendi
Mar del Plata " Luis Stantien
Mercedes " Ferris Giannini
Miramar Dr. Saturnino M. Zayas
Monte Dr. Ramón N. Márquez
Morle " Francisco P. Prack
Marcos Paz " Juan B. Barriola
Necochea " Pablo Boissio

9 de Julio. " Juan Calandré
Olavarría. " Ramón A. Rondón
O'Brian " Roberto Downey
Pahujá " Vicante J. Gallo
Pargamino " Francisco Della Valle
Paña " Anastasio V. Luro
Punta Alta " Rómulo Patrón Biaus
Pila " Daniel A. Salinas
Quilmes (F. C. S.), Mi-
rares 721 " Ernesto L. Otamendi
Quiroga (F. O. O.) " Enrique R. Meiller
Rawson " Andrés P. Sanguinai
Rivers " Ernesto R. Bolívar
Rojas " Francisco M. Erbarme
San Miguel " Cipriano P. Vital
San Pedro " Pedro E. Scala
San Enrique " Ascencio Elorza
San Nicolás " Guillermo Frier
San Antonio de Arco. " Fernando Speroni
San Vicente " José M. Carransa
Tablada Sr. Carlos Polti
Tandil " Juan Francisco Mujica
Temperley (F. C. S.) " J. L. Fernández de la
Puente.
Tigre " Andrés S. Marabotto
Tres Arroyos (F. C. S.) " Antonio Cattáneo
25 de Mayo " Lorenzo Arriue
Zárate Dr. Julio Rojas Boer

OATAMARCA

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

CORRIENTES

Ituzingá " Ricardo Portela
Santa Lucia Santiago M. Sologá

CORDOBA

Camilo Aldao (F. C. C. A.) " Juan Zorznon
Córdoba Sr. José Dianda
Corral de Bustos Dante Arditi
Devoto (F. C. C. C.) Dr. Esteban G. Bacigalup
Freyre (F. C. C. A.) " Jorge A. Sola
Hernando " Alfonso A. Ferrero
La Cecilia " M. García Darder
Laboulaye " Eduardo Methol
Leones " Atruro A. Benvenuto
Monte Malz Dr. C. Rabellini Pizarro
Morteros " Oscar Lavisa
Morrison " José M. Valenzuela
Rio Cuarto " Damián G. Biancha
San Francisco (F.C.C.A.) " Abraham C. Gigona
Villa Dolores (F. C. P.) " Benito Iglesias (h)
Villa María Sr. Jorge Coen

ENTRE RIOS

Concordia " Héctor Baltar
Concordia " Mariano J. Mendiburu
Gualleary " Antonio D. Arana
Paraná " Dr. Emilio Icasati
Paraná, San Martín 489. Dr. José María Sola (h)
Villaguay " Bernardino Zaburín

MENDOZA

Mendoza Sr. Jorge Céspedes

SALTA

Salta Sr. Rodolfo A. Moisés

SANTA FE

Angélica Sr. Rafael Cappelli
Arequite " Enrique Destefani
Casilda (F. C. C. A.) " José Cullaso
Cañada de Gómez " Walter Vorgeli
Corra (F. C. C. A.) " Juan Aguirre
Correa (F. C. C. A.) " Santiago M. Alberdi
Elrondón " Dionisio Laplace
Fisherton (F. C. C. A.) " Luis A. Pradolongo
Fortín Tostado " José Vignolo
Grutly (F. C. S. F.) " Felipe R. Madoery
Hersilia " Marcelino Urneta
La Rubia (F. C. C. A.) " Blas P. Pendivini
La Salada (F. C. C. C.) " Jorge S. Vecco
Los Sombados " Juan Cappelli
Pilar (F. C. S. F.) " Alberto Botta
Rafaela Dr. Samuel Borda
Reconquista " Eduardo Moreno
Roldán (F. C. C. A.) Hugo J. Ceretti
Rosario " Alfredo J. Rouillón
Rosario Alberto Tamburini
Rosario, Córdoba 951 " Luis A. Pradolongo
Rosario, 25 Diciembre 881 " Patino Sánchez
Rufino " Jorge J. Echeandia
San Guillermo (FCCA) " Fernando L. Mazzi
San Javier " Aurelio Iglesias
San Jerónimo Sud " Hugo V. Mellesi
San Justo " Eduardo Acuña

Sta. Clara de Saguer... Carlos G. Pereyra
 San Urbano... Francisco Corte
 Suardi... Guillermo Gross
 Sunchales... José Lombella
 Venado Tuerto... Pedro José Conesa
 Villa... Dr. Arturo Romero Acuña
 Villa Constitución... Dr. Juan E. Milich

SAN LUIS

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

TUCUMAN

Tucumán, Rivadavia 355. 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
 Comarones... Augusto Meyers
 Esquel... Dr. Juan M. Oaiviño
 Comodoro Rivadavia... Walter Moehring
 Colonia Sarmito... Gregorio Revilla
 Peninsula Valdez... Baldomero Fernández
 Trelew... Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles... Sr. Joaquín Losada
 Barracón... Diego P. Krieger
 Osorno-Oyá... Sr. Joaquín Blanch
 Concepción de la Sierra... Sr. Julio Moscán
 Corpus... Enrique L'Escar
 Itaeruaré... Antonio Carneiro
 Picada San Javier (k. 19)... Fernando Alegre
 Pic. de S. Javier (k. 33)... Sr. José Sartori
 Posadas... Robert de Blosset
 San Ignacio... Mario Eberbé
 San Javier... Sr. Salvador Lentini
 San José... Luis Vera
 San Pedro... José María Dornelles
 Santa Ana... José Márquez

NEUQUEN

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

PAMPA CENTRAL

Atrenco (F. C. P.)... Sr. José E. Clément
 Corneles... Sr. Alberto Pianaola
 Doblas... Enrique Gutiérrez
 General Acha... Casimiro Gallego
 General Pico... Ernesto Zanoni
 Guatraché... Gerónimo Goveo
 Jacinto Arauz... Corne Romero (hijo)
 Macachón... José E. Clément
 M. Riglos... Esteban Rolla
 Naicó... Dioro Di Leo
 Santa Rosa de Toay... Francisco del Valle

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.)... Gregorio Maza
 Bolson... Sr. Pedro P. Ponce
 Choele-Choele... Gerardo Palacio
 Contraalmirante Cordero... Teodoro Conde
 Maquinchao... Juan Brusasio
 San Antonio Oeste... Emilio Franke

SANTA CRUZ

Bahía Laura... Sr. Marcelo Schupbach
 Colles... Avalino Aréjolle
 Colonia Las Heras... Federico Mau

DELEGADOS DEL EXTERIOR

OHILE

Santiago de Chile... Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid... Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

París, Rue Taitbout, 7H, A. R. Resurgo.

PARAGUAY

Asunción... Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VAJEROS

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

DELEGACIONES

En José C. Paz

Presidente, señor José Altube; secretario, señor Juan P. Mercader; vocales: señores Juan Altube, Antonio Birito, Santiago A. Altube y Alejandro Ponce de Ledá.

En 9 de Julio

Presidente, señor Juan Calandro; vocales: señores Nicolás H. Rubbio, Ramón M. Foratti, Rafael Elisalde y doctor Alberto Dohenen.

En Coronel Pringles

Subcomisión: Presidente, señor Julián Miganne; secretario, señor Juan P. Lacoste; tesorero, señor Carlos Ferraro; vocales: doctor Roberto Landívar, señores Juan V. Boulog, Lorenzo Pipa y José Bilotta.

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

Presidente honorario, don Alfredo J. Rouillón; presidente, don Luis A. Pralongo; secretario, don Paulino Sánchez; tesorero, don Esteban N. Moreillo; vocales: José Maristany y Domingo E. Minetti; suplentes: Enrique Cocciolo y Francisco Chiesá.

PUNTA ALTA (F. C. S.)

Presidente, señor Rómulo Patrón Biaux; secretario, Estanislao L. Boffi; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castaing, Nicolás M. Marcalain y José Turri.

MAR DEL PLATA (F. C. S.)

Presidente, Luis Stanton; secretario, J. Bautista Crivelli; Tesorero, Carmelo P. Catugno; Vocales: Luis Torricelli y Enrique Carlini; Vocales Suplentes: Adolfo Manetti y Silvio Bordini.

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

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

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

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

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Junio de 1922.

ACTIVOS

Presentados por:

Guillermo Rathjen	Róbulu Yegros
Ernesto Ceballos Cesar	"
Alfredo Raúl Madoery	"
José María Zapateiro	José Bede
Manuel Miró	Terencio Bonetti
Ing. Ernesto J. Mai	Ing. Angel Lapienza Cabral
Pedro Nicolás Mitsch	Santiago M. Alberdi
Antonio D. Dodorico	"
Vicente P. Radioppi	"
Alfredo Martínez	"
Sra. María A. Miranda de	"
Alberdi	"
Segundo Valentín Olmos	"
C. Herrero	"
Alfredo Sayberre	"
Federico Pless (hijo)	"
José Canelmi	"
Luis Luratti	"
José Fernández	"
A. Aliberti	"
Segundo T. Casa	"
Pedro G. Benedetti	"
Luis A. S. Clerici	"
Victor Milessi	"
Segundo Alles	"
Vicente V. Stragiotti	"
Francisco Mazzano	"
Rodolfo Maldonado	"
Ernesto A. Anselmi	"
Juan José Kuriger	"
Juan Ceranetti	"
Dr. Félix F. Sammartino	"
Juan Liegenthaler	"
Evaristo Giordano	"
Ulderico Pandolfo	"
Luis Pinchetti	"
Juliana Goñi	Jaime S. Fern
Angel Pedro Culasco	"
Dr. Armando López	Santiago Malori
Basilio Vázquez	"
Cristián Augsburguer	"

Erico Augsburger	Santiago Malori
Carlos Bigel	E. Helfer
Santiago Schaer	Jorge A. Sola
Juan Beltramo	"
Miguel Joaquín Tapia	"
Juan C. Rossi	Juan B. Bartard
Juan Castellani	Pedro Garussa
Eugenio Gotano	Eduardo Moreno
Luis Vizeay	"
Juan Villaud	"
Leonardo Bernardis	"
Carlos Capozzolo	"
Pedro Malberti	"
Juan Zamar	"
Arturo F. Botta	C. y V. Barralo
Augusto Ferrari	"
Bartolo Pignata	"
Pedro Regis	"
Salvador Saavedra	Alfonso A. Ferrero
Humberto Hanelari	Dr. Juan F. Milich
Ernesto Lebauche	Antonio Cattaneo
Alberta Wolffradt	"
Agustín Motto	Pedro Malgor
León Kemper	"
Emilio Pitzer	"
José Botuzzini	"
H. Saúl Márquez	"
Oscar E. Bagnú	"
Enrique Poggio	"
Mauricio Allansó	"
León O'Farrell	"
González y Armeiro	"
Bernabé Salaberry	"
Virgino Terri	"
Santiago Poggio	"
Arturo B. Pedemonte	"
Santiago Vezulla	"
Juan Cuciatore	"
José E. Fortini	"
Juan Rocca	"
José Sotelo	"
Miguel M. Sposito	"
Oliver J. Caldwell	"
Santiago Paso	"
Juan Rossi Massardo	"
José A. Galtieri	"
Fernando Pozzo	"
Carlos Guillermo Zitzke	T. Bili
J. H. Crivelli	Luis Stantien
Silvio Bordoni	"
Luis Palacios	"
Atilio F. Saia	A. A. Benvenuto
Juan Carlos Bonetto	"
Lorenzo Martino	"
Anibal P. Vanelli	A. Alfonso
Santiago Francisco Lassalle	Pascual Elorriaga
Antonio Abitante	P. Cillasso (h.)
Rodolfo Schwartz	Luis Miguélez
E. Pavese	"
Alfredo Bustamante Verón	Pastor L. Bustamante
A. Mercado Pérez	"
Julio César Porta	"
Carmen Figueroa	"
Ernesto Salas	"
Dr. Abraham Gerselman	Juan P. Suárez
J. Serante Lima	Eduardo Ferré
Santiago C. Viale	Pedro T. Bobbe
Norberto Viale	"
Alejo Tinao	José Ricardo Bordaberry
José C. Ferrero	Magdalena Ferrero
Alfredo M. Girando	"
Solvio Rossi	J. B. Decceco
José M. Gómez	"
David Linares (h.)	José Dianda
Rafael Malo	"
José E. Simes	"
Enrique Borghi	"
A. Lesrano Elchezoyen	"



ALCYON
SUAVE Y LIVIANA

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



LA BICICLETA MAGNIFICA

SOLICITE CATÁLOGO A

DARTIGUELONGUE & TOULOUSE
ESMERALDA 142

SASTRERIA

DE

Terencio Gaig y Hnos.

ESPECIALIDAD EN
TODA CLASE DE
TRAJES SOBRE MEDIDA

ESMERALDA 426
U. Telef. 3060, Libertad
BUENOS AIRES

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