



AVENIDA DE MAYO, 760

Año XIV — Tomo XIV

Unión Telef., 2314, Avenida

SUMARIO

El Gobierno nacional y la vialidad. — Puentes y caminos. — En las Cataratas del Iguazú. — El tráfico tranviario. — Apuntes de un viaje a los Lagos Andinos. — Soliloquio de un automovilista. — La tranquilidad y las motocicletas. — Los caminos de tierra argentinos. — Los problemas fundamentales del camino. — Camino de Córdoba a Santiago del Estero. — Métodos comerciales en la construcción de carreteras. — Proyecto de ley de caminos en Misiones. — Carrera automovilística. — Tarifas ferroviarias. — El automóvil y los buenos caminos. — Los motociclistas argentinos en España. — J. C. A. (administración).

El Gobierno Nacional y la vialidad

Si hemos de juzgar a los poderes públicos nacionales por la acción desarrollada desde el punto de vista de la vialidad, podríamos afirmar que, desde la organización nacional hasta la fecha, no se ha estudiado el problema con la magnitud y en los términos en que se presenta a la consideración de la opinión argentina.

Sin incurrir en palmaria injusticia, no es posible desconocer que la tarea más urgente de los gobernantes consistía décadas atrás en ligar el interior con la capital de la República por medio del riel. Pero se creyó que bastaban las líneas ferrocarrileras para las necesidades del intercambio y para el transporte de la producción. Nuestro concepto, es ahora distinto. Creemos que la acción del riel debe ser completada con la del camino.

Para comprender el valor de los problemas económicos, de suyo complejos, se requiere en estudio preliminar y profundo de la situación, también económica, del país. La educación predominantemente política de los hombres de estado que rigieron los destinos de la nación, les impidió acometer

ese estudio previo y ver en el escenario nacional más que las luchas de los partidos por la conquista de las posiciones oficiales. La vida nacional no es un hecho tan simple como para estar únicamente por el movimiento de los partidos políticos. Había, entonces, como ahora, algo más en el país, y este algo más era nada menos que toda la actividad de las fuerzas industriales, productoras y comerciales, que siguen laborando en silencio, lejos del tumulto de la plaza pública y de la agitación del comité, la prosperidad nacional.

En todas las épocas ha interesado sin duda al país la efectividad de los principios políticos adoptados por la Constitución como normas de gobierno; pero interesaba igualmente el afianzamiento de las fuerzas y organismos tendientes a hacer más fecundo el esfuerzo del capital y del trabajo. ¿Cuál era y es el principal obstáculo que impide el pleno desarrollo material de ciertas zonas improductivas y estancadas de la República. La carencia de medios de comunicación y de transporte, la falta de una vialidad eficiente que estimule la produc-

ción, la colonización, la población. Esta cuestión no fué abordada en toda su amplitud por los poderes públicos. Los puentes y caminos construidos en las últimas décadas lo fueron a impulsos de iniciativas aisladas, de peticiones de los vecindarios interesados, sin un plan superior que estableciera entre las obras realizadas el enlace que poseen los sistemas viales en las naciones que nos preceden y superan en progreso material.

La misma falta de una ley orgánica de caminos está mostrando con elocuencia la ausencia de un criterio gubernativo, siquiera rudimentario y empírico, sobre vialidad. Otras necesidades públicas tienen leyes sustantivas que las satisfacen con eficiencia, ya que no a la perfección. La gran necesidad colectiva de la comunicación y del transporte es quizás la única exigencia nacional que carece de un cuerpo legal propio. Las leyes parciales dictadas por el Congreso sobre construcción de este puente, la reparación de aquel camino o al arreglo de las vías de acceso a las estaciones ferroviarias, acentúan más, si cabe, la falta de una legislación vial.

Podrá creerse que no se llevó a cabo esta obra porque no se pensó en ella. El plan completo de ley nacional de caminos elevado por la Dirección General del ramo al Ministerio de Obras Públicas, indica que hasta existía un proyecto, el que no fué tomado en consideración por el Poder Ejecutivo no sabemos por qué motivos.

La tendencia marcadamente política de los gobiernos que han venido sucediéndose desde la afirmación de la unidad nacional, es la única explicación que hallamos a la inercia gubernativa frente al problema de la vialidad, problema que no deja de ser, en el fondo, una cuestión de alta política, pues sin caminos y vías de comunicación que pongan en contacto a los pueblos, no es posible la existencia de una verdadera unidad nacional.

El Primer Congreso Nacional de Vialidad, al poner sobre el tapete del debate público el tema del camino, cierra el ciclo de la indiferencia hacia el problema y su solución legal. Las cámaras son las llamadas a articularla. Ahí les espera el proyecto de

ley nacional de vialidad, que ha sido remitido recientemente por el Touring Club Argentino, con todos sus antecedentes, para ser estudiado en el presente período legislativo. He allí una obra útil, patriótica, conveniente, oportuna, necesaria, grande, previsor, a realizarse. El bien que se dejó de hacer al país en tantos lustros de preocupaciones políticas, puede ser realizado en un cuarto de hora de buen sentido y de buena voluntad.

Llegan tiempos de intensa actividad económica, en que el gobierno nacional no desdenará ocuparse de todas las cuestiones bien fundamentales vinculadas con ella. Es la evolución que impondrá la hora, que creará el crecimiento del país, que planteará su expansión productora. La obsesión electoral quedará relegada a su justo plano, a su debido momento. Será necesario que así sea para que el crecimiento de la nación sea armónico y completo.

El Parlamento, adelantándose a la evolución inminente, tiene el deber de dar al país la ley que le hace falta, bien haciendo suyo el proyecto aprobado por el Primer Congreso Nacional de Vialidad o bien formulando otro sobre la base de los estudios practicados.

Puentes y caminos

En el Mensaje enviado por el P. E. al iniciarse el 61 período legislativo, encontramos en la parte correspondiente al ministerio de Obras Públicas, estas consideraciones relacionadas con los puentes y caminos.

Intensa ha sido la labor que ha realizado este Gobierno en lo que se refiere a obras de vialidad en todo el territorio de la República, cuya preocupación constante se demuestra con los trabajos ejecutados durante el lapso de tiempo de octubre de 1916 a marzo del corriente año, de que dará cuenta el Ministerio en la respectiva memoria.

Se ha proyectado la ejecución de obras de 420 caminos y calles, aproximadamente; 88 puentes carreteros, defensa de 10 de éstos y construcción de 9 balsas cuya realización se imputa al Presupuesto General de Gastos, a los fondos de la Ley N.º 5315 y a leyes especiales.

Cuando el ministerio de Obras Públicas dé a publicidad la memoria aludida, podremos suministrar a nuestros lectores los informes relacionados con la vialidad nacional.

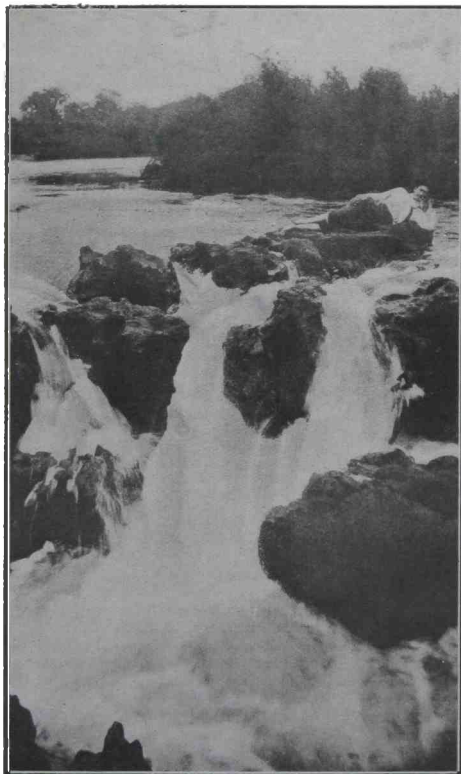
En las Cataratas del Iguazú

UNA OBRA MERITORIA

A principios del año 1920, indicamos en estas mismas columnas todo cuanto era necesario realizar en Misiones para convertir el sitio de las cataratas del Iguazú en un admirable centro de turismo. Las ideas que lanzamos entonces en la revista, fueron felizmente recogidas por un hombre



EL IGUAZÚ HOTEL.

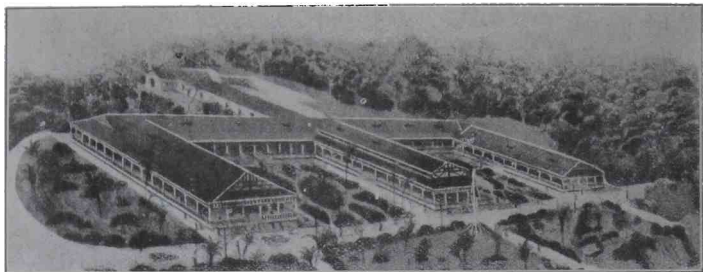


de empresa, el señor Samuel Ayarragaray, quien ha realizado en el espacio de dos años, en el encantado y mágico escenario del celeberrimo salto, una obra realmente meritoria, de la que vamos a ocuparnos.

Una de las principales necesidades que señalábamos dos años atrás, como medio de atracción del turismo nacional hacia las cataratas, era la de un hotel donde encontrarán confortable alojamiento los viajeros. Esa necesidad se ha llenado con la construcción del "Iguazú Hotel", que consta de 40 dormitorios, 20 cuartos de baño con agua caliente y fría, amplios comedores, salas de recepción, de música y de lectura, jardines, canchas de juego, salones de fumar, cocinas excelentes, frigorífico, bar, calefacción, luz eléctrica y todo cuanto puede exigirse en un establecimiento moderno.

En la construcción del edificio del "Iguazú Hotel" se emplearon exclusivamente materiales de la región misionera, sin que haya sido necesario importar un solo mueble, pues todos fueron fabricados con maderas de la región por el personal técnico que se llevó de esta capital.

Las arañas que decoran los salones y los dormitorios, fueron igualmente construídas con



Vista general del cómodo y lujoso "Iguazú Hotel", recientemente construido cerca de las Cataratas.

las hermosas maderas de las selvas subtropicales.

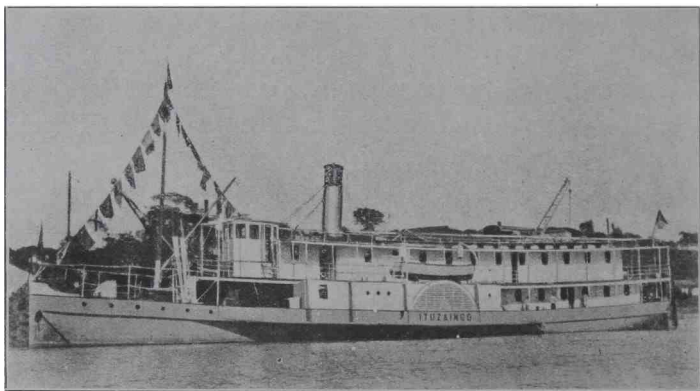
Para facilitar el acceso a las cataratas, se han construido en las inmediaciones nuevos caminos, en una extensión total de 18 kilómetros, perfectamente macadamizados para tránsito de automóviles, a fin de que los viajeros puedan penetrar cómodamente hasta en el interior de los bosques de la comarca.

Uno de los caminos recientemente hechos pone en comunicación directa al Iguazú con Fuerte Aguirre, a donde arriban los vapores.

por donde corre a torrentes el Iguazú, abundan el soberbio panorama.

El señor Ayarragaray proyecta también construir un ferrocarril Decauville desde Puerto Aguirre a las cataratas, de donde penetrará en los yerbales fiscales.

Todo este notable esfuerzo privado ha sido estimulado por las diversas compañías de navegación, entre las cuales, la de Nicolás Miha-novich ha dispuesto que dos vapores de lujo realicen quincenalmente un viaje hasta Puerto Aguirre, fuera de los vapores de las empresas



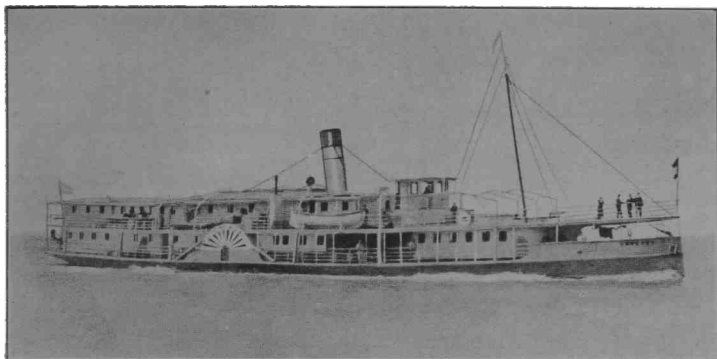
Vapor "Ituzaingó", que presta servicio en la línea del Alto Paraná

Además, se han construido pequeñas rutas y artísticos puentes que ponen en comunicación los puntos desde los cuales se dominan las cascadas de agua.

Actualmente, se procede a la instalación de una potente turbina que suministrará la fuerza motriz necesaria para que grandes proyectores iluminen durante la noche el salto en su conjunto panorámico, y millares de lamparillas eléctricas, diseminadas por las rutas, el hotel y los picachos surgentes entre las gargantas

del Alto Paraná que efectúan dicho viaje periódicamente.

Fuera de toda duda, la inauguración de un hotel confortable, cómodo, capaz, moderno, como el "Iguazú Hotel", con las facilidades que se brindan ahora para ir en automóvil al pie de las mismas cataratas, orientará la corriente del turismo nacional e internacional hacia el salto del Iguazú, una de las mayores bellezas naturales de la República y una de las maravillas del mundo.



Lujo paquete nacional "Corumbá", recientemente destinado para atender el servicio regular de pasajeros entre Posadas, Iguazú y Puerto Méndez

Justamente, la falta de un buen alojamiento en Puerto Aguirre era lo que desanimaba a los turistas a afrontar el viaje hasta las cataratas. Desaparecido este capital inconveniente, gracias a la feliz iniciativa de un hombre de empresa de certeras miras, la contemplación del famoso salto será en lo sucesivo un placer gustado con más frecuencia por los amantes de la naturaleza y de lo pintoresco. La intensificación del turismo traerá, por otra parte, la consecuencia patriótica del adelanto de la rica, feraz y hermosa zona misionera, que será elevada en breve a la categoría de Estado federal,

si se aprueba el proyecto de ley reiterado recientemente por el P. E. al Congreso.

No podemos menos de celebrar la obra realizada por el señor Ayarragaray, tanto más, cuanto que ella ha sido insistentemente reclamada por nosotros en diversas oportunidades. Convencidos del brillante porvenir económico de Misiones y del grandioso destino diríamos turístico de las cataratas del Iguazú, hemos venido alzando sin descanso nuestra voz en pro del progreso de dicho territorio y de las obras que en parte ha llevado a la práctica el señor Ayarragaray con un empeño que será ampliamente recompensado.

EL TRAFICO TRANVIARIO

Como todas las grandes ciudades, tiene Buenos Aires una extensa red tranviaria, que permite la descentralización relativamente tan cómoda de las viviendas, sin que el alejamiento a los barrios suburbanos constituya un grave inconveniente para la economía de los empleados y obreros. Todas las calles principales y aún muchas de una importancia más que secundaria están recorridas por líneas de tranvías eléctricos, con una distribución que abarca una extensa zona del municipio.

Pero, resulta mucho mejor, para evidenciar la importancia de los servicios tranviarios, consultar las estadísticas oficiales en lo que respecta al número de pasajeros de cada empresa, el número de viajes, de coches en circulación, etc., etc. Con este propósito, es que damos a conocer en seguida un interesante cuadro estadístico, que permite apreciar debidamente los servicios tranviarios, ya puestos de manifiesto, como decimos, por la extensión de las líneas que cruzan la capital en todas direcciones.

COMPAÑIAS	Estaciones	KILOMETROS		COCHES		Empleados en servicio	Viajes efectuados durante el mes	Pasajeros transportados	Producto bruto en \$ m. n.
		Extensión de líneas	Recorridos por los coches	En servicio diario	Existencia total				
Anglo-Argentina	15	591.105	6.999.816	2.083	2.711	10.150	389.182	31.045.263	3.324.467.47
" " (subterráneo)	14	13.500	389.006	73	120	612	27.765	3.163.945	378.473.40
Lacroze de Bs. Aires Lda.	5	158.816	1.738.656	380	468	1.376	73.029	5.201.620	632.635.23
Eléctricos del Sud	1	22.738	87.244	62	71	342	7.199	213.618	25.637.76
Puerto y Ciudad de Bs. As. ..	1	22.090	178.659	57	69	253	9.626	619.133	73.115.64
Totales	36	608.249	9.387.372	2.605	3.439	12.732	506.801	40.233.599	4.434.349.50

Apuntes de un viaje a los Lagos Andinos

(Continuación)

Habíamos proyectado una excursión de tres días, en el lago "Nahuel Huapi". Todo estaba perfectamente alistado, a bordo de la lancha de la gobernación, puesta gentilmente a nuestras ordenes. Provisiones, carpas, etcétera, nada faltaba, pero no habíamos contado con la inconstancia del tiempo; las tormentas son tan repentinas como frecuentes en el hermoso lago. No bien zarparamos, se desencadenó un temporal digno del océano. Olas monstruosas, viento huracanado, todo se unía para desanimarnos. No obstante los elementos desencadenados, hubiéramos proseguido, pero a pocas millas de la costa, se nos quebró la hélice, y la débil embarcación quedó, entonces, completamente entregada a la furia de la tempestad. ¡Oh!... Pasamos unos largos ratos de ansias... Sabíamos que un naufragio en el lago, es una catástrofe

de llegar directamente a Puerto Blest, la realizamos con un tiempo maravilloso, visitando detenidamente todos los puertos, brazos, islas y penínsulas del lago, de bordes tan antojadizamente diseñados por la naturaleza, que parece haber querido poner el colmo a su artístico capricho, engalanando dichos bordes, con la más variada y frondosa vegetación. El parque nacional, con su tan exuberante flora, la cascada y el "lago de los Cántaros", con el majestuoso "Tronador" como fondo, y otros mil detalles inconcebibles para cerebro humano. ¡Ojalá, mano profana con pretexto de comodidad turística, jamás venga a destruir o aniquilar la poesía de aquellos lugares faéricos! ¡Ojalá el turista que por allí vaya sea turista artista, y sepa apreciar la sencilla hospitalidad que recibirá en el pintoresco chalet de Puerto



Bariloche. — Banco de la Nación

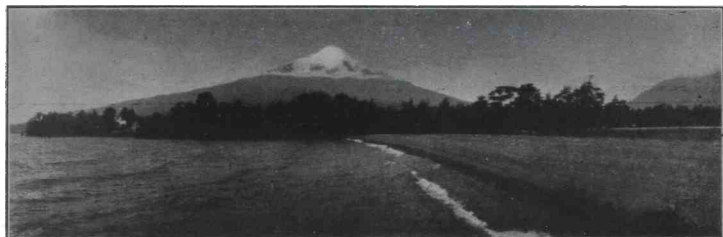
segura. Pero... afortunadamente, el vapor "Cóndor", de la carrera del Nahuel Huapi, acababa de fondear, y su capitán, que alcanzó a divisarnos en nuestra precaria situación, vino en nuestro auxilio. El "Cóndor" nos remolcó hasta Bariloche, y desembarcamos, poco después, en el hermoso muelle de la casa Lahusen, sanos y salvos, pero amargamente decepcionados, por haber malogrado nuestra excursión...

Después de varios días de permanencia agradabilísima en Bariloche, empleados en largas excursiones a caballo, salimos un día muy de madrugada, para llegar a Puerto Blest, punto extremo del fondo del lago, imponentemente rematado por el cerro de "Los Tres Hermanos". Esta travesía, no puede llamarse tal, porque la hemos convertido en excursión. En vez

Blest!... El día en que allí se construya, uno de aquellos inmensos hoteles, que afean los más admirables paisajes en Suiza, se habrá roto el encanto... Y conste que en el modesto chalet hotel de puerto Blest, como asimismo, en todos los que vamos a hallar en la prosecución de nuestro viaje, nada falta... ¡hasta el teléfono allí funciona!... Real anacronismo es éste en lo más recóndito de esa selva virgen! Sin embargo, el teléfono os sigue, os guía por medio de sus hilos, por esos inmensos bosques, y luego de haber cruzado el lago "Frias" hasta Puerto Frías, donde antes de pasar la Cordillera, a lomo de mula, almorzamos, lo hallamos instalado en el "chalet", donde, por obra de él — del teléfono — encontramos a nuestra llegada, una mesa perfectamente tendida, y un almuerzo digno del apetito, que, a pesar de nuestro embele-

so artístico, ha despertado en nosotros el aire tan puro por allá.

Mientras almorzábamos, la campanilla del teléfono nos sorprende... ¡Qué pasa! Nada grave, sin embargo; es, que desde Puerto Blest se averigua si hemos llegado sin contratiempo, y si el almuerzo está a gusto nuestro. ¡Es admirable!...



Chile. — Volcán Osorno

En "Casa Pango", punto fronterizo argentino-chileno, otra sorpresa agradable nos espera; al aparnos de nuestras mulas, hallamos en un rancho-hotel, de una pulcritud absoluta, un "five o'clock tea", todo servido y realmente digno del mejor hotel. Es el teléfono que nos ha precedido, y la buena organización del propietario de la empresa de hoteles y transportes señor Ricardo Roth. ¡El turista ha de hallarse satisfecho, si sabe apreciar en justicia, lo que la mano del hombre ha preparado, para su bienestar, en aquellas regiones tan bellas; pero aún tan solitarias! Y ahora, preguntome: ¿dónde están las grandes dificultades, los peligros sin número, las incomodidades y tantas otras co-

dinaria y realmente fantástica puesta de sol, sobre los volcanes: Osorno, Tronador y Calbuco, que forman el más hermoso decorado del lago Llanquihué, sirviendole de marco.

En los bordes del lago Llanquihué, los inmensos bosques fueron incendiados, para la creación de campos agrícolas y de pastoreos, lástima grande para la estética, pero mal necesario, según parece... Allí numerosos colonos se establecieron, alemanes, en su mayoría, que se dedican a la agricultura y ganadería, con todo éxito, a juzgar por el floreciente aspecto de las explotaciones.

Llegamos a Puerto Varas; ciudad extrañísima, transplantación alemana en pleno Chile,



San Martín de los Andes. — Lac Lolog pies

sas terribles, de que se habla en Buenos Aires, cuando se trata de emprender viaje, a los lagos andinos?... Quimeras, absurdas leyendas.... ¡nada más!, y conste, nuevamente, que durante nuestro viaje, todo será así, sin interrupción.

Siempre con el mismo entusiasmo, y con el goce de las mismas relativas comodidades, proseguimos nuestro viaje hacia Chile, pasando

¡En Puerto Varas, casi no se habla y piensa sino en alemán!...

De Puerto Varas, proseguimos viaje por ferrocarril hasta Puerto Montt.

Cansados, (por primera vez), llegamos a Puerto Montt, ciudad esencialmente militar, sin carácter alguno; ni moderno ni colonial. Permanecemos en ella, desgastados, estrictamente el tiempo necesario, para tratar con los arma-

dores del hermoso vapor de 80 toneladas "El Calbuco", una excursión que ha de durar 5 días, a los canales del Sud de la isla de Chiloé y del Continente, con escalas en Calbuco, Castro y Dalcahue, pasando por Pumalin, los estuarios de Reñihue, Bodudahue y Reloncavi.

Toda esa zona es de una imponente belleza; más particularmente los tres estuarios, que penetrando en plena Cordillera, como perforándola, exponen paisajes, matices, efectos de luz realmente indescriptibles! Ventisqueros y altos picos nevados, selvas vírgenes impenetrables, enormes rocas, afectando formas de apolípticas figuras, cascadas gigantescas, que parecen ser precipitadas desde abismos monstruosos, digno todo de la imaginación del Dante. Esas cascadas se desploman casi verticalmente, desde alturas increíbles, quizás de varios centenares de metros, para caer en las calmosas aguas

verde esmeralda, de esos estuarios, con una majestad que llena el espíritu de múltiples sentimientos.

Muy de cuando en cuando, una humilde canoa de pescadores indios, cruza por el estuario; bandadas de pingüinos, (pájaro niño), albatros, patos, gaviotas, etc., se persiguen y juegan en las tranquilas aguas, y recordamos de una numerosa bandada de cisnes blancos, de cuello negro, que una mañana, al sol nascente, completaron con su bogar majestuoso, lo feérico del maravilloso panorama.

Aquellos tres estuarios, están en comunicación con la Argentina por pasos mencionados por Bailey Willie, en su libro "Norte de la Patagonia".

Andrea M. de Saint.

(Terminará)

SOLILOQUIO DE UN AUTOMOVILISTA

por Provo Hamlet

(Traducción del inglés por el señor Webster, para nuestra Revista)

Gastar o no gastar, ¡he ahí el dilema!
¿Será más lógico seguir soportando
Los tumbos y golpes de atroces caminos,
O luchar contra el fango, y con buen hormigón
Darles fin? Pavimentar, construir: es el remedio;
¿Pensar que el hormigón pondrá feliz término
A fallas de neumáticos y cuentas de garages,
Lógica secuela de caminos malos! Es un éxito
Que contemplamos con gran frenesí, Pavimentar, mejorar,
¿Mejorar? Sí, tal vez gastar: he aquí el quid;
Porque un gravamen que traiga mejoras
Luego que pase el actual malestar
Ya nos asusta y hace vacilar. He ahí el dilema
Que nos impide solver el problema.
Y seguimos sufriendo demoras, percances,
Roturas de ejes, quiebras de engranajes
Y extra gas oil en transporte de cargas
Y múltiples gastos que no deben ser.
Cuando tan fácil se podrían vencer.
¿Comprando bonós!
Nadie sus cargas querría conducir
Por surcos y huecos que ha de pasar,
Salvo por miedo a nuevos impuestos:
Impuestos que todos habrán de pagar.
Empero, seguimos con malos caminos
De que el hormigón nos puede librar;
Un falso criterio de él nos aparta
Y la noble labor no puede empezar;
Y así empresas de gran nombradía
No se ejecutan por nuestra miopía.

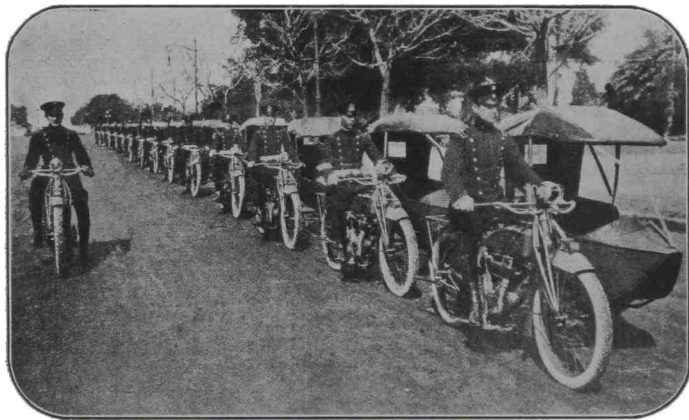
La tranquilidad y las motocicletas

Hay que convenir que en este mundo "uno propone y Dios dispone". Tenemos motivos para pensar así, después de aquella dura e inolvidable lección. Efectivamente, un exceso de trabajo mental nos había llevado al aristocrático "surmenage", fatiga cerebral, de la que por entonces, para ajustarse a la moda, padecían muchos que jamás habían pensado y que no pensarían nunca... Y la prescripción médica, severa, exigente, impusieron una vida incansada, sin preocupaciones, exenta de sobresaltos, una vida pacífica, en fin. — Nada de estudio, nada de lecturas, nada de artículos; prohibición de cavilar, prohibición de evocar recuerdos, prohibición de forjar ilusiones; descanso, tranquilidad, silencio, aislamiento... Casi nada, en suma. — ¡Oh! Nos olvidábamos el infaltable tónico; como todos nos hacía fruncir

y ajustándonos en lo posible a los consejos del facultativo el "surmenage" declinaba...

Pero — nunca falta un pero — se acabó aquel paraíso terrenal. ¿Y cómo no iba a concluir? Al término de la callejuela se estableció el taller motociclista de la policía y desde allí llegaban las explosiones infernales. En las mañanas y en las tardes, los ruidos eran ensordecedores; los ensayos de máquinas sometidas a composuras aumentaban a diario y proporcionalmente, las canciones triunfales de los motores se multiplicaban...

Luego no fué posible ni descansar de noche. Los agentes del tráfico, empeñados en demostrar que las ordenanzas municipales no se cumplen, pasaban en las horas de la madrugada, a toda velocidad, como "alma que lleva el diablo"...



El oficial Crivelli y parte del cuerpo de motociclistas

la cara tres veces por día: antes del desayuno, del almuerzo y de la cena.

Resignadamente buscamos una casita tranquila, "lejos del mundanal ruido" de la Avenida de Mayo, en uno de cuyos edificios vivíamos formando parte integrante de la alegre pensión estudiantil. — Y encontramos una calle silenciosa, angosta, sin un ruido, sin un grito; una calle estrecha como un callejón de ciudad colonial; su nombre de santo — San Ireneo — y la existencia de un triste colegio de monjas en su iniciación, comunicaban a esa cetera solitaria un algo de dolor y de misterio. En ella encontramos la casita silenciosa que anhelábamos, rodeada de plantas con flores aromáticas, metida casi dentro de la vieja quinta de Don Juan, y distante un centenar de metros del Club Atlético Apolo.

Vivimos allí tranquilamente un par de meses

Y un día nos presentamos a reclamar.

Nos atendieron amablemente al saber que éramos periodistas; nos explicaron los beneficios de la nueva organización policial, del uso ventajoso de las motocicletas para las recorridas y la transmisión de órdenes, el incremento dado al cuerpo, la adquisición de gran número de motocicletas, los sistemas de examen para los guardianes del tráfico. Nos dieron una fotografía que da exacta idea de la importancia de la repartición, aún cuando en ella solo figura una parte de sus elementos y sin esperar más, dejando al interlocutor asombrado, nos marchamos corriendo...

Nos habíamos acordado que el médico nos aconsejó que no tuviéramos preocupaciones, que no pensáramos, que no escribiéramos...

E. N.

LOS CAMINOS DE TIERRA ARGENTINOS

MIRADA RAPIDA SOBRE LOS CAMINOS DE LA REPUBLICA. — LEY MITRE. — COMISIONES DE FOMENTO, por el señor Octavio Ardúez

Cuando en la inmensa llanura argentina, el poblador se ha visto obligado a rodear sus tierras de cercos, se ha visto obligado al mismo tiempo a pasar siempre por el mismo lugar, es decir por el espacio reservado por la ley para caminos. Para transportar sus mercaderías, cargaba entonces enormes carros, arrastrados por 10 o 12 yuntas de bueyes. Las ruedas, demasiado estrechas para la carga, trazaban en el suelo enormes surcos. Las tropillas, la hacienda pasando después, acentuaban los surcos, de manera que si sobrevenía la menor lluvia, todo tránsito era imposible.

Hoy que el vapor ha cambiado el modo de colonización, a cincuenta años de distancia, puede rehacerse más o menos el mismo cuadro.

¿Quién es el culpable? No es ni el gobierno, ni el colono; solamente puede atribuirse, como veremos más adelante, a la falta de medios rápidos de acción y a las dificultades inherentes al mismo suelo del país.

Las comisiones de fomento, cuando existen, carecen casi siempre de fondos y algunas veces de iniciativa, y los gobiernos nacional y provinciales, ahogados por el crecimiento prodigioso de las tierras puestas en cultivo, no pueden proveer a los poblados de caminos transitables, faltándoles medios rápidos y económicos para ello.

Esta cuestión de los caminos ha preocupado siempre grandemente a los hombres de gobierno de esta república. Pensaban, con razón, que sin buenos caminos no se puede hacer ningún tránsito; las mercaderías llegadas a su destino, cuestan de transporte diez veces más de su valor.

Emilio Mitre hizo votar la ley que lleva justamente su nombre.

Hizo decretar por el Gobierno Nacional, el 31 de octubre de 1907, una ley obligando a las compañías de ferrocarriles a entregar al Banco de la Nación, un 3 % de su beneficio líquido. Estos fondos debían ser empleados a crear nuevos caminos y en reparar los antiguos que condujeran a las estaciones.

Para manejar estos fondos, se crea la Comisión Administradora del Fondo de Caminos. Esta Comisión fué disuelta hace poco e incorporada a Puentes y Caminos.

La entidad encargada de esta misión, trabajará siempre:

- 1.º Con la falta de fondos.
- 2.º Con los medios poco rápidos.
- 3.º Como lo he dicho más arriba, con las dificultades inherentes al mismo suelo del país.

¿Debe la República Argentina copiar los caminos extranjeros?

Contestaremos sí y no. Sí para las regiones análogas (parte de San Luis, Tandil, Córdoba, etc.) No para todo lo que queda, y lo que queda

significa casi toda la República. La inmensa extensión de la llanura argentina hace que es vano el transporte económico de los materiales de vialidad. Además, tales materiales empleados sobre terrenos inconsistentes, serían de una duración muy efímera, sin hacer trabajos costosos, de contrapiso y de conservación.

Procedimientos europeos inaplicables

Hasta tanto que la Argentina no sea más poblada, y mientras conserve el sistema de "latifundio" los procedimientos empleados en Europa, para el mejoramiento de los caminos, no puede ser aplicable. Apenas estos procedimientos son realizables a los alrededores de los grandes centros de población. Hay que pensar que la República Argentina es de una extensión enorme con relación a su población, no ha heredado de sus antepasados, como Europa, una vasta red de caminos, construidos desde centenares de años. Tiene todo a hacer, todo a crear.

A UN SUELO ESPECIAL CORRESPONDEN METODOS ESPECIALES

El suelo de la llanura argentina, formado casi en su totalidad por terrenos de aluviones mezclados de arena arcillosa, en los cuales no hay ni una piedra, estando, comparado al suelo de otros países, una excepción, "debe ser el punto de vista de la vialidad tratado de un modo excepcional". A un suelo especial corresponden métodos especiales. Es cierto que todo se puede hacer; hoy más que nunca, con el dinero nada es imposible.

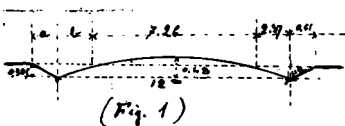
Por eso recordamos que tratamos aquí esta cuestión de los caminos, solamente del punto de vista de la rapidez de ejecución y de la economía de conservación. Tan es así, que "estamos convenidos que el porvenir pertenece incontestablemente a los caminos de tierra modificados en su construcción y debidamente conservados".

COMO SE HACE EL CAMINO DE TIERRA ARGENTINO

Para defender nuestra tesis vamos a examinar el camino de tierra argentino, mostrando lo que es hoy y lo que pudiera ser.

Tomaremos como tipo de camino el más común, el camino de 12 metros de ancho.

Su abovedamiento de tipo general y de perfil compensado está representado por la figura N.º 1.



La tierra es tomada de los costados y llevada, amontonándola, hacia el centro, de modo a dar al abovedamiento un perfil de arco de círculo, la anchura del camino, constituyendo la cuerda de dicho arco. Su flecha es generalmente 2/50 de la cuerda. En teoría, la altura de las excavaciones varía de acuerdo con la rasante para el desagüe. Su altura mediana, es generalmente de 0.30 mt. La escarpada es de 1:2. La vereda que va hasta el alambrado, puede ser cualquiera, según el ancho primitivo del camino; varía generalmente de 1.00 m. a 1.50 m. Un tal camino, es generalmente una vía de comunicación excelente en tiempo ordinario, pero pierde pronto de sus calidades, bajo las influencias combinadas de la lluvia y de las fuertes cargas, si no está conservado. Como la rasante del desagüe desaparece muy pronto, bajo el amontonamiento de arena llevado por los vientos y la lluvia, el camino en tiempo húmedo, recibe a más de la lluvia directa, la humedad del agua depositada en las excavaciones, la cual se infiltra por capilaridad hasta el centro y sube a la superficie. En estas condiciones, el primer carro que pasa con una carga un poco fuerte, encontrando un terreno blando, deja en él huellas tan acentuadas, que en poco tiempo el camino se echó a perder.

Otro factor a considerar, es la declividad de las escarpadas que es generalmente de 1:2. En la Argentina hay que prever el caso frecuente del pasaje de las haciendas. Los animales, encontrando una declividad muy poco pronunciada, se sirve de ella como de escalón, para invadir la vereda, de modo que una vez pasada la hacienda, sobre todo cuando el terreno está mojado, toda la escarpada ha desaparecido; los restos informes oponiendo al agua una barrera infranqueable, la obliga a correr por el centro del camino.

La escarpada a 45° se conserva muy bien en la más grande parte de los terrenos del país y a más fuerte razón, haciendo parte de un camino cuidado.

También hay que observar, que muchos caminos tienen su ubicación en la parte más baja de los terrenos que cruzan, lo que es un contrasentido y una de las causas que contribuyen mayormente a su inutilización rápida, porque sirve de desagüe al terreno circunvecino.

CAMINO DE TIERRA IDEAL

El camino de tierra ideal sería constituido

como un monolito, algo elástico, hecho con elementos tomados sobre el lugar mismo, poco costosos por consiguiente; de anchura mediana, presentando una superficie lisa sin ser resbalosa; firme en todo tiempo, bastante resistente a la compresión y al desgaste de arrancamiento; en el cual ni la lluvia ni el viento, ni las heladas tendrían influencia; con sus alrededores siempre secos, y con un perfil longitudinal siempre exento de curvas de radio pequeño, como de pendientes demasiado acentuados. Además, tal camino debería ser de conservación y de reparación fácil, con los mismos materiales empleados en su construcción.

COMO SE PODRIA ACERCARSE A ESTE CAMINO IDEAL

Todo camino ancho, como toda casa demasiado grande, es una fuente de gastos superfluos; tomaremos como el más conveniente el camino de 12 metros de ancho, como podríamos tomar también el de 10 m.

Tomamos tal camino por las razones siguientes:

La flecha de un camino de tierra debe forzosamente estar muy pronunciada por el motivo de las lluvias, los carros que generalmente son muy altos sobre ruedas y cargados más bien en elevación, tendrán siempre una tendencia a pasar sobre el centro del camino, dejando así los lados libres para los vehículos livianos. Si tomamos un camino más ancho, el carro se apartará de esta línea. Si el camino es demasiado estrecho, sus huellas se confundirán con las de los vehículos de poco peso.

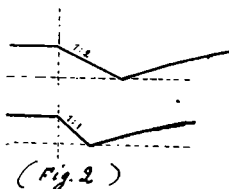
También como es imposible interrumpir el tráfico cuando se hacen reparaciones, haciéndolas de un solo lado a la vez, quedan siempre 6 metros de pasaje útil.

En fin, este camino de 12 metros puede hacerse en un tiempo muy corto por consiguiente a un precio reducido, como puede ser conservado con muy pocos gastos.

A pesar que este camino sea construido con los mismos materiales, puede ser muy diferente su viabilidad, según su modo de construcción.

Efectivamente, se puede hacer con terraplenes (ramblais), con excavaciones (debblais), o por el método mixto. El mejor es el de excavación, sobre todo cuando ha sido hecho con máquina; presenta una superficie fuerte, lisa, sin ser resbalosa, comparable al asfalto, de una solidez a toda prueba cuando ha sido oreado. Hemos hecho algunos kilómetros de camino en estas condiciones, que presentaban una superficie tan dura, que el pico no podía entrar en él; tampoco las ruedas de automóvil, las cuales, como se sabe, pueden dar al arranque y al frenaje reacciones, alcanzando hasta 250 kg., no causaban ningún daño.

De esto haremos las deducciones que siguen:



Deducción I. — Todo camino de tierra, que une entre sí dos puntos, debe siempre que sea posible, aun cuando debería desviarse para conseguir este desiderato, pasar sobre las alturas del terreno o por lo menos sobre el vertiente, de modo a hallarse en excavación.

Deducción II. — En un tal camino, la estancación de las aguas es imposible. Nos queda todavía dos puntos primordiales: la conservación y la impermeabilidad. Desgraciadamente, uno de ellos, la impermeabilidad, va a quedarse por el momento una incógnita.

CONSERVACION

Estos caminos de tierra sin cuidado ni reparaciones son completamente inútiles. Es dinero y tiempo perdido. Sería mucho mejor no hacerlos y dejar el terreno tal como están sin removerlo.

Una vez hechos los caminos de una zona determinada, sería absolutamente necesario que las comisiones de fomento locales, tengan la obligación de conservarlos, y esto, no con trabajo hecho a mano, trabajo demasiado lento, pero con trabajo hecho a máquina.

IMPERMEABILIDAD

Si por un medio cualquiera, se podría impermeabilizar una pequeña capa de la superficie del camino de tierra hecho como hemos dicho antes, después de algunos días de oro, el problema de la vialidad en caminos de tierra sería resuelto, porque el agua, estando imposibilitada para pararse en él, su duración sería muy grande.

Diversos procedimientos han sido ensayados en Europa, pero todos sobre macadám. El alquitrán caliente no es más que un paliativo (En Buenos Aires, se hace lo mismo: en Palermo).

Hoy día, más bien se sirven de los hidrocarburos, tarmac preconizado por los ingleses (consultar el libro de Visonneau, "La route moderne").

De todos modos, como existe aquí petróleo en enormes cantidades, casi por todas partes, se podría sin muchos gastos hacer ensayos, sea con petróleo puro, sea con sus bajos productos. Es un problema que se debe resolver.

EXAMEN DE LOS DIVERSOS MEDIOS EMPLEADOS HASTA HOY PARA LOS MOVIMIENTOS DE TIERRA DE LOS CAMINOS. — DEMOSTRACION DE LA IMPOSIBILIDAD ABSOLUTA DE RESOLVER LA CUESTION POR LOS PROCEDIMIENTOS ACTUALES.

Los caminos se hacen de dos modos: a mano y a máquina.

Trabajo a mano.

El trabajo a mano, siendo mucho más costoso y menos rápido debe ser suprimido en todo lo posible.

Trabajo a máquina.

Las máquinas son generalmente del tipo

Champion o Austin. Su característica, es un plano inclinado movable, que lleva la tierra de los lados al centro del camino.

Para manejarlas se usan máquinas a motor o a sangre.

Tracción a sangre.

Se precisa para un trabajo regular, 16 caballos: 8 por la mañana y 8 por la tarde. Para una sola máquina, contando con las heridas, los accidentes, se precisan cerca de 25 caballos. Contando con buen tiempo, se puede hacer un kilómetro en 5 o 6 días. Cuando se dispone de dos máquinas, es necesario tener una enorme caballada, muchas veces, es un verdadero problema para mantenerlos.

Tracción mecánica.

Estos motores pueden arrastrar dos máquinas de tipo Champion y hacer en tiempo normal un kilómetro por día. Desgraciadamente, son máquinas de un peso enorme y complicadas, que no puede confiarse su manejo a cualquiera.

Cuando llueve son inmovilizadas por mucho tiempo, pues las ruedas patinan en el barro. Además, tienen defectos inherentes a ellos mismos.

a) Son embarazosos, de difícil transporte y no pueden trabajar más que en terrenos uniformes o de pendiente poco pronunciada.

b) Gastan sin provecho alguno útil, una fuerza que solamente sirve a su propio arrastre.

Motores livianos de tracción directa.

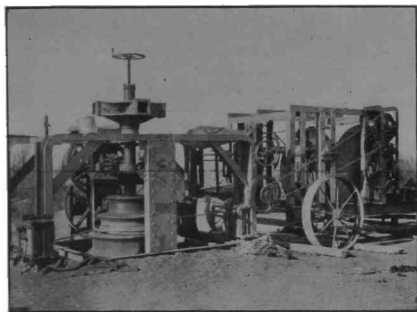
Desde la guerra diversos tractores livianos han hecho su aparición en la República Argentina. Todos son más o menos iguales: son máquinas excelentes, sea para traccionar sobre caminos, sea para arar o rastrear y hacer otros trabajos análogos en tracción directa. Pero, cuando se precisa una gran fuerza en combinación con una rapidez bastante grande, en terrenos difíciles, estos tractores no pueden dar los resultados buscados. Arrastrarán, a lo sumo, una sola Champion. En fin, como los motores de peso pesado, gastan sin provecho alguno útil, una fuerza que solamente sirve a su propio arrastre.

Elección de un procedimiento menos costoso, más sencillo y rápido.

Todos los sistemas que acabamos de examinar no corresponden en modo alguno a las necesidades del momento.

Nos es necesario encontrar un sistema más sólido, sencillo, rápido y barato, con el que se pueda trabajar en todos los declives, que pueda confiarse a cualquier mano y cuya multiplicación facilitada por su sencillez de construcción permita a los particulares, a los gobiernos nacional y provinciales llegar donde quiera que se encuentre un núcleo de población, por pequeño y reciente que sea.

Es este medio el que constituye el objetivo del presente estudio.



Cuando se trata de tracción mecánica, no se debe nunca perder de vista lo siguiente:

La tracción por "treuil", por cable, es la única que puede traccionar todas las máquinas, todos los instrumentos de cualquier forma o tamaño, por todos los tiempos y en todos los terrenos.

Esta tracción cuesta, consume y usa dos o tres veces menos que los tractores directos.

Es apoyándome sobre esto, que había hecho construir mi primera máquina (fot. 1).

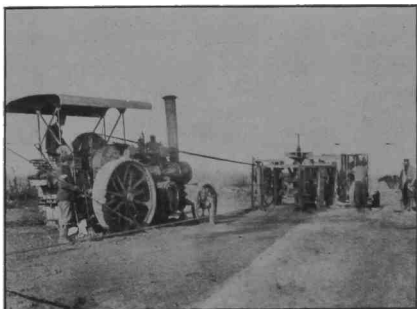
Esta fotografía, representa el cabrestante o máquina de tracción, con su enrollador de cable y su regulador. El cabrestante estaba caracterizado por un mecanismo para el cambio de velocidad, formado por una serie de tambores, movibles en el sentido vertical por medio de una cremallera, alrededor de los cuales se enrolla el cable solamente las vueltas necesarias para vencer la resistencia opuesta y por un dispositivo de conos lisos trun-

cados, para regular el movimiento y tensión del cable, por medio del cual, se evitan las dificultades ocasionadas por el aumento de diámetro del tambor de envolvimiento.

La fotografía N.º 2 representa el conjunto: motor a vapor, máquina y enrollador.

Los cálculos habían sido hechos para adaptar a la polea motriz, un motor de 60 HP. de 540 revoluciones. La polea receptora tenía un radio de 0.28 metros, hacía 19 revoluciones y tenía una velocidad de 15.84 al segundo. Manejaba un tren de engranajes, la corona dentada andaba a una velocidad de 0.375 m. por segundo.

El esfuerzo a la circunferencia, estando me-
Trabajo en k. g. m. 60 x 75
dido por _____ tenemos _____
Velocidad 15.84
igual a 284 k.; equilibrio dinámico — =
Q etc., etc.



Los problemas fundamentales del camino

II

CONSERVACION DEL CAMINO

Hemos demostrado hasta aquí que en un camino de tierra hay que considerar por separado la parte básica y el coronamiento, y hemos demostrado también que aquella es una obra de carácter perfectamente permanente. No podemos hacer igual afirmación respecto del coronamiento de tierra. Aquí parece una acción destructora que no se puede contrarrestar sino parcialmente: el tráfico. El coronamiento de tierra es, pues, una obra transitoria. Pero, también, son transitorios los de macadán y adoquín.

La tesis que sostenemos podrá causar sorpresa y parecer original en nuestro país. En

Norte América, no tendría nada de nuevo. Lo probaremos con sólo transcribir un párrafo del interesante discurso de apertura, pronunciado por el presidente del 5.º Congreso Americano del Camino celebrado en Chicago, en diciembre de 1914, Mr. W. A. Mc Lean.

"El calificativo de "permanente", cuando se aplica a caminos no tiene un significado preciso y escapa a la interpretación del público en general. En el sentido más lato del vocablo, nada hay que sea "absolutamente permanente". Es un término relativo. Pero es importante, al hacer la financiación de un camino, darle un sentido claro. A los efectos prác-

ticos, lo invertido en expropiaciones puede considerarse de resultados permanentes; los movimientos de tierra y ciertos aventanamientos adecuados, pueden considerarse permanentes; las alcantarillas de concreto y los puentes pueden considerarse permanentes; las fundaciones pesadas pueden considerarse permanentes. Pero un coronamiento permanente "a permanent road surface" es algo que no existe. El tráfico y la natural desintegración ocasionan el desgaste de cualquier coronamiento que se construya, y se debe proveer, por lo tanto, para su reparación y renovación."

Las opiniones de Mr. Mc Lean no pueden ser más concluyentes, y no podrían tampoco tener un origen más autorizado. Los movimientos de tierra, es decir, la construcción del camino básico de tierra, tiene, según él, el mismo carácter de permanencia que las alcantarillas y obras de arte y hasta el mismo carácter de permanencia que la adquisición del terreno en que se construye el camino.

El coronamiento, por el contrario, es siempre una obra transitoria, cualquiera que sea el material de que se construya. Aun el adoquinado exige gastos de conservación y renovación, y es el estudio comparativo de los factores económicos lo que debe determinar la adopción del coronamiento más conveniente para cada caso particular.

Veamos lo que cuesta y en qué consiste la conservación de un coronamiento de tierra, y para ello, empezaremos por explicar cómo se destruye.

El proceso de destrucción, lo determinan dos agentes: la lluvia y el tráfico. La primera agua de lluvia que cae desaparece por absorción; cuando el coronamiento ha llegado a la saturación, el agua excedente se escurre en la dirección que indican las flechas, y si la pen-



diente transversal ha sido calculada de manera que la velocidad del agua no llegue al "límite erosivo", no habrá arrastre. Vemos, pues, que la lluvia por sí misma es inocua. Si no existiera el tráfico, el coronamiento sería tan permanente como la base. Pero las ruedas de los vehículos comprimen la parte central de la bóveda, empujan poco a poco las partículas de tierra hacia los costados, y acaban por dar al coronamiento el perfil transversal irregular que se muestra en la figura, en línea punteada. El excedente del agua de lluvia no puede ya eliminarse, y queda depositada sobre el camino, formando pequeños baches o pantanos: el camino empieza, entonces, a hacerse intransitable.

El trabajo de conservación consiste, simplemente, en volver a dar al coronamiento su forma primitiva, es decir, en llevar otra vez la tierra de los costados al centro, y rehacer la bóveda.

Se deduce, inmediatamente, que la clase de tierra es factor de importancia en la duración del coronamiento: mientras mayor sea su permeabilidad, tanto más demora en saturarse y provocar la formación de los depósitos superficiales de agua. Y deducimos también que para una misma clase de tierra e igual cantidad de lluvia es el tráfico, o sea la cantidad de carros que pasan, lo que determina la destrucción de la bóveda de tierra. El tiempo no tiene influencia alguna; por eso, cuando decimos que un coronamiento de tierra tiene una duración de tantos meses o años, empleamos una expresión inadecuada, pues debiéramos decir que puede soportar el tránsito de tantos carros, o, en otros términos, de tantas toneladas de carga.

Se comprende entonces que, si esta cantidad de toneladas de carga ha pasado por el camino en un mes, se hace necesario reabovedarlo al cabo de un mes, y si, continuando este orden de ideas, imaginamos un tráfico cada vez más intenso, la operación tendrá que repetirse con intervalos de pocos días, lo que resulta prácticamente imposible. Es entonces y sólo entonces cuando empieza a hacerse necesario y conveniente el coronamiento de macadán.

La conservación de caminos de tierra se ha hecho en nuestro país, y sigue haciéndose mediante peones camineros que trabajan con la primitiva pala de mano. Este sistema es costosísimo, y debe ser sustituido por la maquinaria que en Estados Unidos ha alcanzado un alto grado de perfeccionamiento. El "Illinois Highways", boletín oficial de la Dirección de caminos de ese Estado, explica en la siguiente forma cómo deben conservarse los caminos de tierra: "En la primavera, tan pronto como el terreno se ha secado suficientemente para poder pasar con un tractor pesado, se limpian las cunetas con una "grader" de 6 a 8 pies, dos o tres veces, según sea necesario. Luego, se pasa con una "leveller" echando la tierra en las partes huecas y dando al camino la forma necesaria. Hecho esto, la maquinaria pesada debe ir a galpones. Los "road drags", en condiciones atmosféricas ordinarias, y usados a tiempo, conservan el camino hasta el invierno y "aún durante el invierno pueden ser usados ventajosamente".

Las "grader y leveller" son dos tipos de máquinas niveladoras que aquí llamamos impropriamente "Champion", palabra que procede de la marca de fábrica de las primeras máquinas de esta especie que se introdujeron en el país. Los "road drags" son las niveladoras sin ruedas que vulgarmente llamamos "rastras".

En el 5.º Congreso Americano del Camino (Chicago, diciembre 1914) Mr. Ira O. Balkler, catedrático de la Universidad de Illinois, fué encargado del tema "Prácticas modernas en la construcción y mantenimiento de los caminos de tierra", y en su extenso e interesante informe enumera y describe los procedimientos y maquinarias usados en los diferentes Estados; el sistema de peones y cuadrillas de camineros

aparece excluido en absoluto. Según ese informe, en el Estado de Iowa se han mantenido durante el año 1913, 102.000 millas de caminos con una inversión de 750.000 dólares, lo que da 7.32 dólares por milla por año (\$ 9.80 m/n. por kilómetro). En término medio se ha pasado el "road drag" 21 veces por cada punto. El trabajo se ha contratado con los "farmers" abonándoseles 0.35 dólares por milla de viaje directo del equipo (\$ 0.47 m/n. por kilómetro).

En Colorado, según una memoria presentada por Mr. J. E. Maloney, ingeniero-secretario de la comisión de caminos, a la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles, el costo de conservación de caminos de tierra se estima, término medio, en 20 dólares por milla por año (\$ 28 moneda nacional por kilómetro).

En nuestro país se han hecho algunos inteligentes esfuerzos por implantar el uso de la maquinaria norteamericana y entre ellos merece citarse con aplauso el trabajo presentado al Congreso de Vialidad por la comisión de caminos de Castelli, conteniendo interesantes datos y detalles sobre la aplicación de aquéllas en algunos trabajos efectuados en la localidad. El costo del viaje directo del equipo resultó de \$ 0.85 m/n. por kilómetro y las máquinas pasaron 31 veces por cada punto para dejar terminado un abovedamiento.

Un equipo completo con tractor mecánico cuesta hoy de \$ 10.000 a 12.000. Su duración puede estimarse en 7 u 8 años. Este equipo con un gasto de \$ 13 a 14.000 puede fácilmente conservar una red de 300 kilómetros de caminos con el tráfico término medio de nuestras regiones agrícolas. Resulta así el costo de conservación de \$ 50 m/n. por kilómetro por año, aproximadamente.

Pasaremos ahora a hacer algunas ligeras consideraciones sobre la faz financiera de esta cuestión, y también aquí deberemos, ante todo, destruir un error o prejuicio muy común, que consiste en establecer comparaciones entre el costo de un camino de tierra y el costo de un camino macadanizado. Pero, según acabamos de ver (un camino macadanizado no es otra cosa que un camino de tierra sobre el cual se construye un coronamiento de macadán. El costo de aquél es, pues, igual a la suma de los costos de estos últimos. No son valores que se excluyen y que puedan compararse. Son valores que se suman.

En un trabajo presentado al Congreso Nacional de Ingeniería en 1916, el ingeniero civil don Federico Cámara estima en 433.000 kilómetros la longitud de los caminos en la República abiertos y a abrirse. Esta cifra la calcula el señor Cámara por un interesante método de cálculo, tomando como base la longitud de 34.000 kilómetros de nuestras vías férreas, lo que da 12 kilómetros de camino por cada kilómetro de ferrocarril. En los Estados Unidos la longitud de vías férreas es de 410.000 kilómetros y la de los caminos se estima en 3.700.000, lo que da 9 kilómetros de caminos por cada kilómetro de ferrocarril. Considerando que en la Argentina hay

extensiones inmensas en que aún no ha penetrado el riel, lo que explicaría una mayor proporción de caminos, tenemos que admitir que la cifra del señor Cámara, si no es perfectamente exacta, está dentro del orden de magnitud que abarca en la realidad el problema que estamos estudiando.

Para fijar ideas, pongámonos ahora a encarar la financiación de un modesto plan de 50.000 kilómetros de caminos. Asignaremos al camino de tierra un costo de \$ 2.000 por kilómetro, término medio y al coronamiento de macadán, según datos contenidos en un interesante trabajo sobre este tema del delegado de Córdoba ingeniero Arturo Pagliari, un costo de \$ 15.000 por kilómetro para la construcción y \$ 1.200 por año para la conservación.

Tendremos así:

Red de caminos con coronamiento de tierra	
Costo de construcción.....	\$ 100.000.000
Conservación, por año.....	" 2.500.000
Red de caminos con coronamiento de macadán	
Construcción de la red básica de	
tierra	\$ 100.000.000
Id. coronamiento de macadán....	" 750.000.000
Total costo de construcción....	" 850.000.000
Conservación, por año	" 60.000.000

Como se ve, se trata de cifras que están absolutamente fuera de nuestro alcance.

Según las apreciaciones de Mr. Frank F. Rogers, de la comisión de caminos del Estado de Michigan, y de Mr. W. A. Dean, ingeniero jefe de la comisión de caminos del Estado de Massachusetts, en los trabajos por ellos presentados al Congreso Panamericano del Camino celebrado en Oakland, California, en septiembre de 1915, se estima en 2.000.000 de millas la longitud de los caminos de tierra en los Estados Unidos y en 2.300.000 millas la longitud total de caminos. Vemos, pues, que de la magnífica red de caminos que asegura los trasportes y la prosperidad de la gran nación del Norte, el 87 por ciento está constituida por esos simples y modestos caminos de tierra, tan vilipendiados en nuestro país.

En el trabajo que hemos citado anteriormente Mr. Ira O. Baker hace resaltar la importancia de los caminos de tierra, que en algunos Estados alcanza el 95 % de la longitud total. Mr. Baker los considera como las verdaderas vías de comercio y opina que la vida económica de la Nación depende hasta tal punto de ellos que si no existieran los caminos de tierra, los pavimentados no tendrían para qué ser construidos.

La conclusión que se impone al espíritu con una fuerza de evidencia que induce a asignarle carácter de incontrovertible es ésta: el esfuerzo y los recursos de los gobiernos tienen que concentrarse, hoy por hoy, en la construcción y conservación racional de los caminos de tierra.

III

TRAZADO DE CAMINOS

Los delegados de la municipalidad de General Pueyrredón (Mar del Plata), señores Ruñón y Gregorio Gorozó, han sometido a las deliberaciones del Congreso de Vialidad una cuestión de indiscutible interés.

Dicen que: "Una de las necesidades más inmediatas y también un anhelo reiteradamente expresado de la población rural de este partido es de que los poderes públicos se preocupen por facilitar el acceso a las estaciones o ciudades, acortando las distancias y disminuyendo los grandes rodeos que se hacen indispensables con el sistema actual de caminos para comunicarse de un punto a otro de este partido."

Acompañan un plano que demuestra que efectivamente los caminos de la región no llenan las necesidades del tráfico y agregan:

"Esta municipalidad considera que es llegado el momento de abrir nuevas vías de comunicación, por cuanto después de trazados los caminos actuales, se han creado infinidad de necesidades provenientes del desarrollo de la agricultura, de la subdivisión de la tierra, de la construcción de caminos de hierro y, en consecuencia, de nuevas estaciones de no escasa importancia, todo lo cual demuestra acabadamente la conveniencia de adoptar medidas serias a fin de subsanar estos grandes inconvenientes de la vida rural, resolviendo así, en parte, el vasto problema de la vialidad."

Nuestros caminos están defectuosamente trazados en casi todo el país, y ello se debe al proceso histórico de su formación.

Una red de caminos proyectada y trazada para una región que carece de ferrocarriles presenta caracteres bien definidos y esencialmente diferentes de los de una red vial moderna, que no es sino un complemento de la red ferroviaria.

En los países europeos las redes de caminos habían llegado ya a su completo desenvolvimiento cuando apareció el ferrocarril y han debido ser inteligentemente transformadas para satisfacer las nuevas necesidades.

En los países americanos no siempre ha sucedido lo mismo. Algunas regiones han sido alcanzadas por el ferrocarril antes que por el camino carretero, y la red vial construída después presenta en ella los caracteres típicos de la red moderna, ideada y trazada para satisfacer, conjuntamente con la vía férrea, las necesidades todas del tráfico. En cambio, otras han sido sorprendidas en pleno período de desarrollo y han debido sufrir un proceso de adaptación.

Entre nosotros no ha existido nunca una ley general de vialidad. Cada camino ha sido abierto en virtud de una ley especial, y a la aparición del ferrocarril nuestra red presenta los caracteres típicos de una red antigua. A partir del litoral, grandes vías llamadas caminos generales, se internan en el país hasta alcanzar las capitales de provincias, y se ramifican en vías de menor importancia hacia las villas o ciudades de segundo orden. El lugar de atrac-

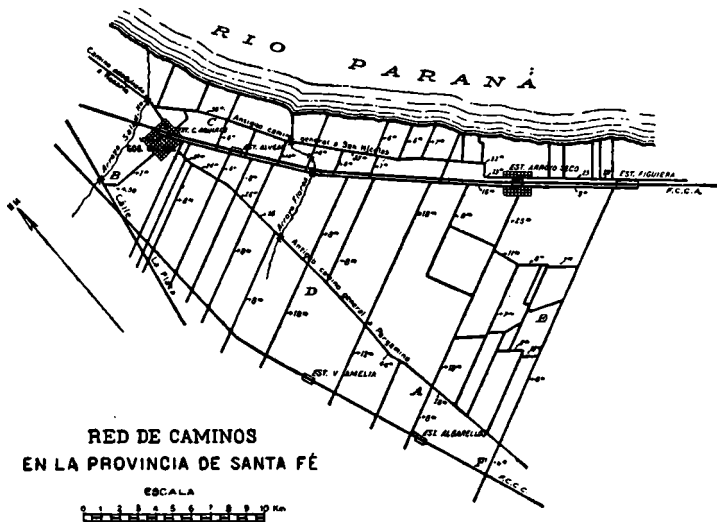
ción de todo el tráfico es esa vía troncal por donde los productos han de afluir al litoral.

Sobre esa red ha trazado sus líneas el riel sin tener en cuenta — no tenía porqué — el trazado de los caminos existentes. Las condiciones del tráfico han variado fundamentalmente desde este momento; antes se sentía atraído hacia las vías troncales de la red vial; hoy lo atrae una serie de puntos que representan las estaciones, y la red no responde en su estructura a las nuevas solicitaciones del tráfico, como lo vamos a demostrar. Para mayor claridad estudiaremos la cuestión sobre un plano que como caso concreto típico extractamos de una carta de 1917. Comprende aquel una región de la provincia de Santa Fe entre las líneas del F. C. C. A. y del F. C. C. C. al Sur de Villa Gobernador Gálvez.

Esta Villa está ligada con la ciudad del Rosario por un camino adoquinado, y desde el puente sobre el Arroyo Saladillo arrancan dos antiguos caminos generales: el camino a San Nicolás y el que conduce a Pergamino. Estas dos grandes vías, con muy pocas de sus ramificaciones, era todo lo que existía cuando apareció allí el ferrocarril. Es lo que hemos denominado la red antigua. Sobre la base de esos caminos la acción particular ha formado la red actual, y el examen detenido del mapa nos va a sugerir una serie de observaciones, con las que demostraremos cuán deficiente es esa red para servir las actuales exigencias del tráfico.

Al chacarero, situado en A le interesa llevar su trigo a la Estación más próxima, o sea Albarcellos, y para ello sólo dispone de un camino de 8 metros, ancho que en caminos de tierra es absolutamente deficiente. En cambio se le brinda un camino muy ancho para ir a Rosario o a Pergamino. El chacarero situado en B dispone de la calle La Plata, de 50 metros para ir a Rosario, pero para llevar su carga a la Estación Coronel Aguirre tiene que pasar por intransitables caminos de tierra de 4 metros 50 y 7 metros. Desde F las cargas tienen que dar la vuelta por A para ir a Albarcellos. En C se dispone para ir a la estación Alvear de un camino de 6 metros y de uno de 35 para ir a Rosario. En D no hay camino para ir a la estación Villa Amelia, pero hay camino para la estación Coronel Aguirre, que está a triple distancia. Finalmente, en la región E existe un verdadero laberinto de pequeños caminos de 7, de 9 y de 16 metros. Con una red racionalmente trazada se hubiera dado salida a los productos de la zona, con considerable economía de terreno.

A la vez que señalamos las deficiencias de esta red a los efectos del tráfico moderno, podemos comprobar en el mapa la degeneración de la red antigua. El abandono de los antiguos caminos generales, apenas transitados, ha dado ocasión a que ellos sean invadidos por la propiedad particular. Así vemos que el camino general a Pergamino, que debiera tener 60 varas de ancho, tiene 20 metros al salir de:



RED DE CAMINOS EN LA PROVINCIA DE SANTA FÉ

Villa Gobernador Gálvez, después 26, se estrecha luego hasta 14, después tiene 24, más adelante 44 y finalmente 28.

Ninguna autoridad ha intervenido desde hace cuarenta años en la formación de esa red. El Poder Ejecutivo nacional no está autorizado a expropiar para abrir caminos y ninguna ley lo provee de fondos para ello. Por el artículo 7.º de la ley 5315 y artículo 1.º de la ley 6340, se autoriza la expropiación de los terrenos necesarios para las calles de circunvalación y "de inmediato acceso" a las estaciones, y en la aplicación de esta ley se ha interpretado que calles de "inmediato acceso" son las que rodean a la estación. La acción del Poder Ejecutivo nacional ha debido, por lo tanto, detenerse allí.

En el orden provincial existen disposiciones legales que no se cumplen y que tampoco serían eficaces ni suficientes.

El artículo 54 del Código Rural dice que "cuando, a pedido de vecinos, se decretase la apertura de un nuevo camino, será de cuenta de los vecinos que lo hubieran solicitado la construcción de cercas a ambos lados del camino, si así lo exigiese el propietario de la tierra atravesada por aquél". Como las cercas valen más que el terreno, el efecto práctico de esta disposición es que los vecinos tienen buen cuidado de no pedir nada.

Por los artículos 69 y 70 los propietarios de terrenos linderos con la línea férrea deben dejar un espacio de 30 metros para caminos a lo largo y a uno y otro lado de la misma. Por el artículo 51 los propietarios deberán ser inden-

nizados por el valor de aquella tierra; pero por el artículo 52 deberán pagar durante diez años un impuesto anual de un décimo del valor de la expropiación. Es una ingeniosa manera, dicho sea de paso, de burlar la prescripción constitucional que obliga a los gobiernos a pagar indemnizaciones.

En el resto del citado Código no hay ninguna disposición por la que el Poder Ejecutivo pueda en caso alguno proceder a la apertura de caminos por su propia iniciativa. Nadie se ha encargado de hacer cumplir los artículos 69 y 70 del Código y la apertura de los caminos ha venido a quedar así librada a la espontánea acción particular.

Tal es el proceso histórico de la formación de esta red de caminos llena de anomalías y defectos, que no pueden tampoco atribuirse al hecho de no haber sido aplicadas las disposiciones legales pertinentes. Apliquémoslas y comprobaremos que las cosas no habrán mejorado sensiblemente. En efecto, en virtud de los artículos 69 y 70 ya citados, tendremos a uno y otro lado de la línea del Central Argentino, caminos de 30 metros que, con el camino general a San Nicolás, vendrán a ser tres grandes caminos paralelos en un espacio de dos kilómetros; a los 5 kilómetros otro gran camino, y a los 11 kilómetros otra vez dos grandes caminos. En total, 6 grandes caminos en dirección Norte-Sur en una faja de tres leguas y con tráfico casi nulo todos ellos. Mientras tanto, muchas de las anomalías apuntadas subsistirían.

Lo que ocurre en la provincia de Santa Fe.

ocurre en casi todas las demás, puesto que el proceso histórico es el mismo. Salvo solamente las regiones en que la construcción de los ferrocarriles ha precedido a la colonización de grandes zonas y que presentan redes reticuladas de caminos racionalmente distribuidos, en todo el resto del país el trazado de aquéllos es sumamente defectuoso. Los códigos provinciales sólo contienen disposiciones (cuando las contienen) relativas a los caminos a abrir al costado de las vías ferroviarias y por las líneas divisorias de las propiedades. El resultado práctico de tales disposiciones lo acabamos de ver.

Extraemos de estos hechos una consecuencia muy importante: la ley no debe fijar la ubicación, trazado y ancho de un camino. Esta es labor que debe realizar el técnico sobre el te-

rreno. Una ley que pretende fijar con antelación la traza de los caminos de una red futura, es un proyectista que trabaja con los ojos vendados.

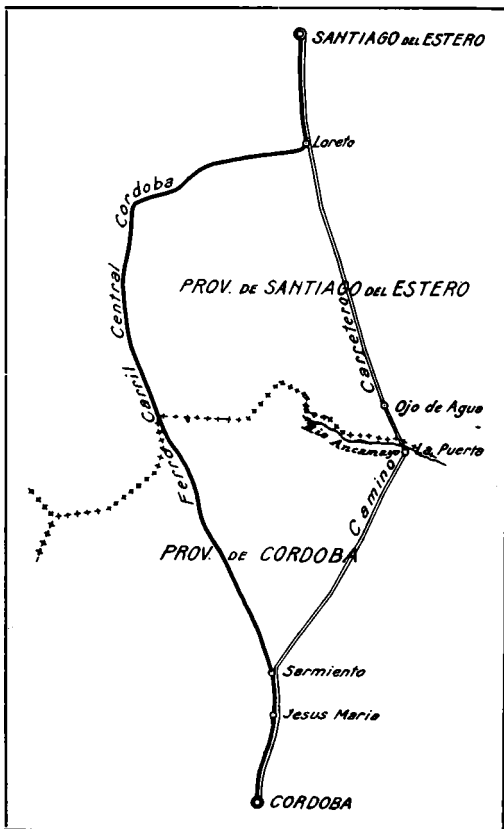
La ley debe limitarse, por lo tanto, a autorizar y proveer de fondos al Poder Ejecutivo para expropiar y abrir los caminos necesarios para dotar al país de una red racional moderna, complementaria de la red ferroviaria. El Poder Ejecutivo y sus técnicos realizarán el resto de la labor. Son ellos los que deberán trazar para cada estación la red más conveniente para el acceso de sus cargas y son ellos, también, los que deberán cuidar que la yuxtaposición de estas redes parciales satisfaga al mismo tiempo las exigencias del tráfico de gran recorrido.

C. Sense.

Camino de Córdoba a Santiago del Estero

Una extensa zona de Córdoba y de Santiago del Estero ha seguido con marcado interés las gestiones realizadas ante el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, relacionadas con el camino entre las capitales de ambas provincias. El croquis que reproducimos da cuenta del trazado del camino, por Córdoba, Jesús María, Sarmiento, La Puerta, Ojo de Agua, Loreto y Santiago del Estero.

En cuanto al éxito de las gestiones iniciadas nada puede anticiparse, si bien las personas interesadas en el asunto y que se han entrevistado con el ministro de Obras Públicas, confían ver satisfechas sus aspiraciones.



Métodos comerciales en la construcción de carreteras

Teoría perfeccionada para la organización práctica de un departamento de carreteras. La dirección central se encarga de la subdivisión práctica del trabajo.

En los últimos dos años el Estado de Pensilvania ha aventajado a los restantes de la Unión Americana en cuanto al número total de kilómetros de carreteras construidas, así como en la extensión de calzadas de todas clases sujetas a la conservación intensiva. En efecto, durante el año de 1921 ese Estado invirtió 35 millones de dólares en la construcción de nuevas carreteras y más de 10 millones en la conservación de las existentes. Es un hecho consabido que este programa activo de desenvolvimiento se ha llevado a cabo en ese Estado con menos tropiezos y mayor rapidez que en muchos de los otros, cuyas inversiones en vías públicas no llegan ni siquiera a la décima parte de las de Pensilvania. Este éxito se atribuye a que la oficina de caminos de dicho Estado cuenta con una organización muy perfecta, y sus características merecen, ciertamente, el estudio y observación de aquellos Estados donde la construcción y conservación de calzadas en grande escala están, prácticamente, empezadas. Pensemos, pues, a estudiar las características de la referida organización.

En primer lugar, se ha perfeccionado una teoría concisa de organización para el departamento de carreteras del Estado; sus ramificaciones están coordinadas entre sí mediante un personal directivo, secundado por un sistema de registros gráficos que sobrepasa en perfección a cuantos se han usado hasta la fecha en obras de ingeniería de esta naturaleza. La influencia educativa de este departamento se ha llevado hasta las construcciones y obras de conservación de las diferentes municipalidades que integran el Estado por medio de una oficina consultora. La regulación precisa de las finanzas se maneja mediante un plan de presupuestos y de un sistema de autorizaciones de gastos y trabajos.

Fundándose sobre la premisa de que la construcción de carreteras es un negocio estable, la organización del departamento es como la de una empresa industrial. Funciona directamente y se adapta a la restricción o extensión de los trabajos; procura la permanencia del personal y los ascensos se basan sobre la capacidad del individuo; exige una contabilidad precisa y mantiene todos los documentos en condición de poder ser consultados en cualquier momento. En resumen, el primer requisito de buena organización es "eficiencia comercial".

El segundo requisito de buena organización es "civismo". Siendo el departamento de carreteras una organización de carácter público se arguye que la calidad del producto es primordial; que la pericia de la dirección técnica es, por tanto, esencial; que tanto las transacciones con los contratistas como con otras relaciones comerciales deben ser siempre equitativas; que las informaciones y registros deben estar abier-

tos para cualquier investigación legítima, y, por fin, que las quejas deben atenderse cortés y rápidamente y que los errores tienen que rectificarse con prontitud.

Otra característica del departamento de carreteras de Pensilvania consiste en mantener en todo tiempo una "organización adecuada". Este requisito se considera de tal importancia que sólo se subordina a la eficiencia comercial y civismo entre los principios fundamentales de organización. La importancia de una organización, según los jefes superiores del departamento de carreteras del Estado no quiere decir sencillamente un personal numeroso, sino también una gran capacidad para producir. Esto exige la división lógica del personal bajo una dirección centralizada, una oficina para coordinar los esfuerzos individuales, un personal idóneo y preparado para trabajar en cooperación, y, finalmente, mucha disciplina en toda la organización.

Un departamento de carreteras como el de Pensilvania realiza anualmente negocios que llegan a millones. En 1921, como ya queda dicho, ese Estado gastó, en números redondos, 35 millones de dólares en la construcción de caminos y 10 millones en su conservación. Muchos otros Estados están gastando entre 10 y 20 millones y unos pocos gastan no menos de 5 millones de dólares anualmente. Estas son, por cierto, transacciones comerciales considerables y requieren para su administración una organización conmensurable con el trabajo en-

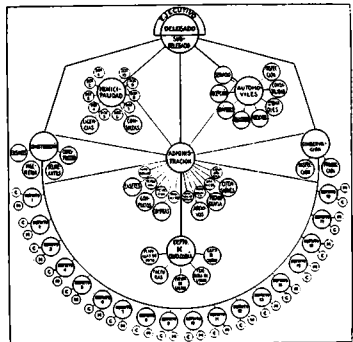


Fig. 1. — Carta de la organización departamental

tre manos. Si la administración no es adecuada, no será dable construir el número de kilómetros propuestos; y, si se construyere, el coste resultaría aumentado o la calidad de las obras inferior.

La maquinaria de la organización, a pesar de haber sido proyectada con todo cuidado por los jefes del departamento de carreteras, es considerada de menos importancia que la disciplina y cooperación de dicha organización. A estas cualidades se da tanta importancia a causa de que sin ellas, como lo prueba la experiencia con organizaciones para la construcción de carreteras públicas, éstas sirven parcial e

autorización y registro de obras. Las autorizaciones podrán explicarse con mayor claridad al hablar de la administración del departamento de conservación.

La administración tiene como deber especial atender al personal y a las relaciones entre los empleados. La permanencia de los puestos y los ascensos se basan sobre los méritos del individuo, fundándose siempre en hechos tangi-

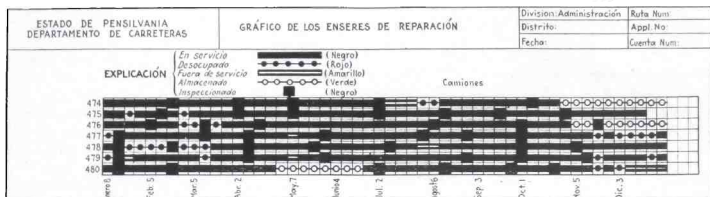


Fig. 2. — Registro del servicio de todo el material de trabajo

ineficientemente por perfecta que sea su maquinaria. Las planillas de rendimiento de los últimos tres años dejan ver que, prácticamente, cada función de la organización, tales como pruebas reglamentarias de materiales, inspección de materiales y administración general, cuesta menos por unidad en tres años de grandes construcciones y consiguiente conservación intensa que lo que costó en un principio empleando hombres sin preparación.

Competencia, eficiencia comercial y civismo son, pues, los requisitos primordiales de organización para un departamento de carreteras según experiencias en el Estado de Pensilvania. Con estas cualidades sentadas como principios, las actividades de la organización se han desarrollado según el esquema de la figura 1, entre las cuales sobresale el círculo central que representa la administración. Esta está investida de una autoridad coordinante, cuyo objeto es interpretar la política directiva, reduciéndola a normas prácticas. Sus funciones son, en general, las siguientes:

Determinar las diversas actividades del departamento en conformidad con los requisitos de las leyes de vialidad del Estado; agrupar y asignar estas actividades de acuerdo con las diversas divisiones del departamento; crear las organizaciones necesarias para las diferentes divisiones e instruir cada una de éstas en los métodos aprobados de construcción; interpretar la política directiva de acuerdo con el plan de organización y presentar estas interpretaciones a las diferentes divisiones en lo que a cada una le atañe, distribuir el trabajo correspondiente a cada departamento y vigilar, por fin, la ejecución de estas asignaciones. El esquema de la figura 1 representa la oficina de administración y las organizaciones departamentales creadas por ella para la realización del trabajo.

Observando este esquema, se notará que las funciones más interesantes de esta oficina son

bles. La dirección del personal va aún más lejos; lleva un registro detallado, por no decir íntimo, de cada empleado. El objeto principal de estos registros es clasificar cada empleado en orden de ascenso y sueldo, pero otro objeto igualmente importante es determinar su disponibilidad para transferirlo de una a otra rama del servicio. Esto es de suma importancia para preservar la permanencia del personal, ya que las diferentes divisiones u oficinas tienen su mayor recargo de trabajo en diversas estaciones del año; y, si se sabe en lo que es más competente un empleado, éste puede transferirse desde un departamento en donde el trabajo escasea a otro en el que hay más de lo que puede atender el personal regular. Este registro sirve entonces para conservar en la organización un empleado que de otra manera quedaría cesante. Son tan íntimos estos registros personales que dejan constancia hasta de las ausencias de cada empleo y de las causas que las motivaron, así como de su tacto, diplomacia y afabilidad.

La instrucción del personal es esencial para su dirección. Estas instrucciones van dirigidas especialmente a los empleados de oficina que están en contacto con los trabajos en el terreno y tienen por objeto coordinar sus esfuerzos y razonamiento de acuerdo con la política y práctica del departamento. Estas instrucciones se ponen en práctica mediante inspecciones periódicas a las oficinas de los diversos distritos, suplementadas por cuestionarios y manuales de instrucción.

Estos registros personales, según se han descrito, hacen las veces de índice o clave para el sistema matriz de registros, mediante el cual la administración está en contacto con las varias actividades del departamento. Cuatro de las ocho divisiones de este departamento, como podrá verse en el esquema I, tienen que ver con estos registros. Su característica más interesante consiste en que todos los registros

son gráficos. Con excepción de los que se muestran en este artículo, ejemplos de estos gráficos son imposibles de presentar, tanto a causa de la gran combinación de colores y símbolos empleados para representar cuanto detalle contienen los cuadros de estadística como por su gran número y fines que tienen, pues comprenden casi toda la información departamental.

Hasta mirar estos registros para saber, por ejemplo, cuántos días ha estado ausente un empleado por enfermedad o por otras causas; o en qué estado de conservación se encuentra una carretera, o el número de kilómetros de cada clase de caminos existentes en cada municipalidad, o cualquier otro dato que cubran los cuadros estadísticos y que el público o el departamento de carreteras tenga interés en saber. Esta multitud de esquemas está montada sobre tableros giratorios y puede ser consultada en todo momento por cualquiera que tenga razón justificada para ello.

Este sistema de registros esquemáticos se considera de mucha importancia y se lo tiene siempre al día. Según entendemos, el tiempo necesario para preparar estos registros es sólo de unas cuantas horas de un solo hombre por semana. Los registros, por otra parte, son consultados constantemente dentro del departamento y por los jefes de oficina para instruir a sus delegaciones al hacer peticiones o al presentar quejas. Los registros pueden ser consultados por los jefes de cualquier oficina sin necesidad de que el encargado de ellos les explique o interprete la información que contienen. Aun más, el visitante familiarizado con trabajos de carreteras puede, con unos cuantos minutos de estudio, interpretar casi todos los esquemas, como puede verse por los modelos de las figuras 2 y 3.

En conexión con la dirección del personal, mencionamos cómo se instrúan los empleados de las oficinas sucursales, citando este hecho como ejemplo de vigilancia educativa. Una actividad aún más importante del departamento se lleva a efecto por intermedio de la división de municipios, figura 1, la cual hace las veces

municipios, las carreteras vecinales cuentan para su reparación y conservación con la experiencia técnica y competencia que de otra suerte les sería imposible disponer por estar fuera del alcance de los recursos e iniciativas de las pequeñas comunidades.

La exactitud en las finanzas es política de cardinal importancia para el departamento de carreteras de Pensilvania. Esto se lleva a cabo mediante un presupuesto que se basa sobre estimaciones y autorizaciones de obras cuyos montos no pueden excederse. Para explicar el procedimiento que se sigue, presentamos el esquema de las finanzas que se ve en la figura 5. Una vez hechas las apropiaciones, se hacen estimaciones minuciosas que se utilizan en la preparación del presupuesto sobre el cual se basan las autorizaciones para iniciar los trabajos, los cuales van precedidos de una contabilidad y archivo de los gastos a medida que avanzan las obras.

El departamento de carreteras de Pensilvania ha sentado como principio de organización que la distribución acertada de los fondos tiene necesariamente que resultar en la formación de un "presupuesto", el cual se prepara basándose sobre las estimaciones anuales suministradas a la oficina principal por los representantes en el terreno. Para mayor conveniencia, las estimaciones para las reparaciones se dividen en seis clases generales: (1) Gastos indirectos, o sean los salarios y gastos del personal en el terreno y en la oficina; (2) reparaciones generales, las cuales, como el nombre lo indica, comprenden las diversas clasificaciones correspondientes a la conservación adecuada de todas las carreteras, tal como la formación del bombeo y aplanado de caminos de tierra, construcción de desagües fuera de los necesarios en los puentes, y, por fin, las reparaciones inherentes a los caminos mejorados; (3) recubrimiento de las calzadas, que incluye la reconstrucción de los diferentes tipos de pavimentos construídos, bien usando los mismos materiales o de mejor calidad; (4) tratamiento de la superficie de la carretera, incluso la compra y aplicación de los

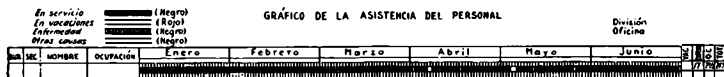


Fig. 3. — Registro de la asistencia diaria de los empleados

de oficina consultora para los jefes de carreteras de los diferentes municipios. Esta actividad del departamento es de carácter constructivo en dos sentidos: (1) Asegura que los caminos vecinales, que en último término pueden quedar bajo la dirección del departamento. (2) Contribuye a que el público piense inteligentemente respecto a los problemas que envuelven las mejoras en la vialidad y contribuye a que se voten autorizaciones oficiales cuando se pretenden hacer extensiones de acuerdo con el programa de desenvolvimiento del Estado.

En resumen, por intermedio de la división de

materiales bituminosos y del casquijo u otros materiales empleados en el recubrimiento; (5) construcción de puentes; (6) reparación de herramientas y material de trabajo.

Las estimaciones preliminares son preparadas por los representantes en el terreno después de hacer un estudio completo y minucioso de cada ruta. Los caminos se recorren punto por punto, distribuyendo cada estimación del coste entre las diversas unidades de trabajo que tienen cabida en las varias clasificaciones mencionadas en el párrafo anterior. El departamento no acepta conjeturas o aproximaciones. Los in-

genieros tienen que ceñirse estrictamente a las cantidades votadas, de suerte que cada uno de ellos considera como orgullo personal que el trabajo se ejecute dentro de los límites que él había estimado.

Estos cálculos se adicionan en la oficina de la división de conservación de carreteras según las diferentes clasificaciones, verificándolas, al mismo tiempo, con mucho cuidado. En caso de que la cantidad que se estima como necesaria para una reparación dada exceda a las entradas que se calcularon, es necesario entonces hacer algunas reducciones. En las estimaciones referentes a las reparaciones generales, estas reducciones se llevan a efecto comparando dichas estimaciones con las cantidades que se gastaron en trabajos de esa naturaleza durante los tres años precedentes en los varios caminos, tratando siempre de que los trabajos sean de carácter permanente, tal como el ensanche de la calzada, construcción de guarderiles y la colocación de desagües superficiales y de subsuelo en puntos determinados. Las estimaciones referentes a la reconstrucción de la superficie de la calzada se reducen después de que un inspector de la oficina de reparaciones visite personalmente cada obra en proyecto, quien toma en cuenta la importancia del camino, su tráfico y las posibilidades de substituir reparaciones más baratas. Las estimaciones referentes al tratamiento de la superficie se reducen después de inspeccionar personalmente los caminos y de consultar el esquema que acusa el carácter del tratamiento que dichos caminos han recibido durante los últimos años, junto con una evaluación del tráfico probable que el camino tendrá durante la estación venidera. Las reducciones en el coste estimado para la construcción de un puente se llevan a efecto consultando los archivos del puente que se conservan en la oficina. Los datos que contienen estos archivos se compilan de visitas persona-

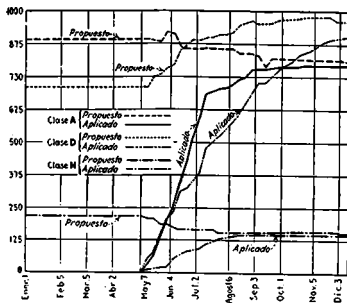


Fig. 4. — Registro del número de kilómetros de superficie tratada.

les hechas a cada puente por un ingeniero del departamento de puentes, quien detalla la condición física de cada obra de arte.

Estas estimaciones se devuelven a los inge-

nieros con anotaciones referentes a la conveniencia de hacer reducciones o eliminaciones en ciertos trabajos y después de hechas las correcciones se envían nuevamente a la oficina prin-

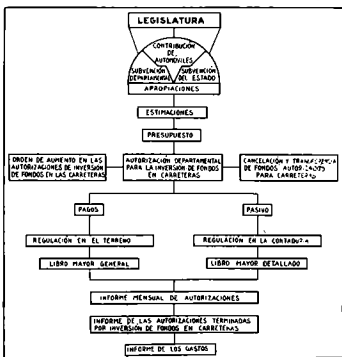


Fig. 5. — Carta que representa la regulación de las finanzas de conservación

principal para su visto bueno y para que aquélla emita la autorización necesaria.

Al recibo de las estimaciones definitivas, la división de reparaciones emite "autorizaciones" para la ejecución de las diferentes clases de trabajos. Para designar la clase de trabajo y su ubicación, la oficina emplea una clave numérica. Estas autorizaciones se emiten por quintuplicado y a cada departamento interesado se le remite una copia, yendo una a la oficina de contabilidad, en la que se abre una cuenta que se carga a la autorización correspondiente; otra copia se remite a la oficina de la administración ya que esta oficina es el eslabón de todo el departamento; otra copia se remite a la oficina de compras a fin de que las adquisiciones puedan verificarse comparándolas con las autorizaciones; otra copia se remite a la oficina de reparaciones para su archivo y como comprobante y una última copia se remite al ingeniero de distrito, la cual le sirve de notificación de la cantidad específica que se le ha concedido.

Vemos, pues, que la autorización es el instrumento empleado para manejar los fondos, la cual no deberá excederse por ningún motivo. Dicha autorización denota los fondos que han de distribuirse por toda la estación o periodo de construcción, y, en el caso de reparaciones generales, denota el largo total de la ruta en una municipalidad determinada.

La regulación de los fondos en el terreno está investida en una autorización legalizada por el ingeniero, quien reparte al superintendente los fondos necesarios para cierta cantidad de trabajo que se especifica en el anverso de la autorización, salvo en los casos referentes al tratamiento de la superficie y recubrimiento, en cuyo caso el ingeniero distribuye la cantidad

total asignada por la autorización departamental. La autorización del ingeniero se hace por triplicado y se envía a la oficina de reparación para su aprobación. Una de estas copias se guarda en esa oficina como comprobante, y las otras dos se devuelven al ingeniero del distrito, quien guarda una de ellas en su archivo y remite la otra al superintendente como notificación de que el trabajo ha sido autorizado.

Tanto en la oficina principal como en el terreno se emplea un libro mayor de contabilidad de partida simple para sentar los gastos. La orden de compra, que viene a ser la autorización para que el vendedor suministre cierto material al departamento, se considera como pasivo para los fines de la contabilidad. La oficina principal recibe mensualmente un informe relacionado por cada una de las autorizaciones y de acuerdo con las diferentes clasificaciones. El resumen de estos informes da la cantidad total que se gasta cada vez bajo cada clasificación en cada ruta de todo el Estado.

A fin de que haya uniformidad en todos los procedimientos de oficina, se ha instituido un sistema de visitas regulares a las oficinas en el terreno y a la de contabilidad. Cualquier representante en el terreno puede ser transferido de una a otra oficina, pues en todas ellas se emplea un mismo sistema de contabilidad.

Algunas veces los fondos autorizados para cierto proyecto son más de lo que en efecto se requiere, y el ingeniero, por medio de una cancelación y orden de transferencia autorizada

por el ingeniero en jefe del departamento de reparaciones, puede transferir fondos de un proyecto a cualquier otra autorización en su distrito que se comprendan en los mismos fondos. Al terminar los trabajos estipulados en una autorización, así como al fin del año, el superintendente, o sea el caminero mayor, prepara un informe en el que compila las planillas de pago y adquisiciones hechas. Esto a su vez es verificado por la oficina del ingeniero de distrito, siendo en seguida enviado a la división de contabilidad de la oficina principal para su verificación y archivo. Cualquier cantidad que no se hubiere gastado ni que tampoco se hubiere transferido a otro trabajo pasa automáticamente al fondo general.

A pesar de que se acaban de dar los detalles concernientes a la regulación de fondos se aplican específicamente a la construcción de carreteras, la práctica general que se sigue es la misma para todos los gastos del departamento. Cada partida de una nueva construcción se regula, por ejemplo, mediante autorizaciones de gastos y de ejecución de obras.

La práctica en el Estado de Pensilvania ha perfeccionado una teoría de organización para su departamento de carreteras que, mediante coordinación y sistematización centralizadas, junto con la vigilancia educativa entre su personal, regulación de sus finanzas por medio de presupuestos y autorizaciones de trabajos, resulta siempre exacta y aplicable.

"Ingeniería Internacional".

Proyecto de Ley de Caminos en Misiones

PRESENTADO POR EL INGENIERO AGRONOMO GABRIEL A. SALOMONE,
AL PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD.

El Congreso Nacional, sanciona con fuerza de ley:

Artículo 1.º Autorízase al P. E. Nacional a llevar a cabo la construcción de una red de caminos en el Territorio de Misiones, de acuerdo al plan trazado en esta Ley.

Art. 2.º La línea principal de esta red saldrá del paraje conocido por Yermal Viejo, cabecera de la picada del mismo nombre, que unirá a Fraucran, San Pedro y Barracón, y de aquí, hasta el paraje conocido por Horqueta, de donde, partirá otro a Barra del Arroyo San Antonio, en río Iguazú, y, de éste, trazado, en línea recta, hasta las cataratas del Iguazú.

Los caminos laterales, vincularán los siguientes puntos:

Horqueta con el pueblo en formación sobre el Arroyo San Antonio.

Horqueta con la Costa del Paraná, Puerto Krieger o Esperanza.

San Pedro con Puerto Piray.

Fracran con camino San Pedro a puerto Piray.

Fracran con Monteagudo sobre río Uruguay.

Florentina con puerto Paraná.

Florentina con Barra del Arroyo Saltiño en río Uruguay.

Yermal Viejo con Corpus sobre el río Paraná.
Yermal Viejo con San Javier sobre el río Uruguay.

Estación Pindapoy con picada San Javier.

Art. 3.º El trazado principal o eje de la red, se hará por las mesetas de la cordillera central, que sirven de línea divisoria a las aguas que afluyen a los ríos Paraná y Uruguay, tratando de utilizar, siempre que fuere posible, mientras permita, un trayecto de cierta extensión en línea recta, las picadas actuales que sirven de vía de comunicación. El eje central, será trazado, dentro de lo posible, en terrenos fiscales.

Art. 4.º Los gastos que demanden la ejecución de la presente obra, serán costeados por el P. E. Nacional e imputados a rentas generales.

Art. 5.º A los efectos del reembolso de la suma que demande la ejecución de las obras especificadas en el artículo 2.º, se crea un impuesto proporcional y progresivo sobre los terrenos ubicados en las altas misiones o sea los

comprendidos entre los ríos Paraná, Uruguay, Iguazú y las estribaciones meridionales de las sierras, de acuerdo a la siguiente escala:

De	25 a	100 hectáreas.	0.05	por hectárea
"	101 "	1.000 "	0.07	" "
"	1.001 "	5.000 "	0.10	" "
"	5.001 "	10.000 "	0.12	" "
"	10.000 "	20.000 "	0.15	" "
"	20.000 en adelante	0.20	" "

Art. 6.º Para la más rápida ejecución de los trabajos, se crea por esta ley una comisión administradora de fondos de caminos, constituida por el Gobernador del Territorio como Presidente; un delegado del Touring Club Argentino en carácter de secretario y el Gerente de la Sucursal del Banco de la Nación Argentina en Posadas, como tesorero.

Esta comisión, tendrá como asesores técnicos al Jefe de la Seccional de la Dirección de Puentes y Caminos y al asesor técnico del Touring Club Argentino.

Art. 7.º Esta comisión, tendrá por objeto, licitar y adjudicar las obras al mejor postor, vigilar su ejecución y efectuar el pago de las mismas, informando trimestralmente al Ministerio de Obras Públicas y al Touring Club Argentino, sobre el estado y marcha de los trabajos.

Art. 8.º El P. E. Nacional, depositará a la orden de la comisión, la suma fijada en el presupuesto para el cumplimiento de esta ley.

Art. 9.º Fórmase, con el producido de las ventas de los árboles y otros productos vegetales derribados o extraídos del trazado para caminos, como así con las donaciones de particulares de las sumas que establezcan la ley anual de presupuesto, un fondo permanente para conservación de la vialidad en Misiones. El recurso a destinarse anualmente a estos fines, representará la vigésima parte de la cantidad que forma los citados fondos.

Art. 10. Previa aprobación del P. E. Nacional, la comisión, a que se refiere esta ley, podrá llevar a cabo la construcción de nuevos caminos, siempre que, el monto total de la obra a realizarse, no represente más del 20 % de los fondos en efectivo que existan a disposición de aquél, en el momento de proyectarse el trazado.

Art. 11. La colocación de los productos a que se refiere el art. 8.º se hará por licitación y al mejor postor, dentro de las condiciones establecidas por la comisión administradora de fondos de caminos.

Art. 12. Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

CONSIDERACIONES GENERALES

Misiones, cuya superficie abarca una extensión de 29.800 kilómetros cuadrados, es uno de los territorios de mayor densidad de población, teniendo en cuenta su superficie territorial. Sin duda, el más feraz de todos por la riqueza de su tierra y la benignidad de su clima. Perteneció a la región templada de la zona subtropical y goza, por consiguiente, de las cualidades

de ambas; circunstancia que la hacen como una de las regiones ideales para el invierno. En cuanto a su belleza física, es ya proverbial, con selvas imponentes, hermosas cataratas entre las cuales las del Iguazú, constituyen una maravilla; grandes pinares en el interior, que comienzan en el Departamento San Pedro y se extienden hasta el Brasil, con densidad aproximada de 40 árboles por hectárea y grandes caudales de agua, como la del río Iguazú, Paraná y Uruguay, que encierran al Territorio y le sirven de límite con Brasil y Paraguay.

El aprovechamiento económico de las maderas en el interior, no se realiza, todavía, por falta absoluta de vialidad, que permita la comunicación con los ríos. Actualmente, las principales explotaciones no pasan de tres leguas de la costa y aún, cuando hay en ese radio, muchísimo todavía que explotar, a nadie escapa este hecho, y menos a los que han tenido oportunidad de viajar por el interior, que la mayor densidad de esencias maderables y de diámetro no menor de 80 centímetros, se encuentran, precisamente, en la parte central, donde, hasta ahora, la energía del hombre no ha podido llegar. Esta circunstancia explica, la razón porque no se explota los pinos o araucarias que tienen su gran importancia económica.

RIQUEZA FORESTAL

Si estimamos la superficie total del territorio, cubierta de bosques continuados, en dos millones quinientas mil hectáreas, con esencias cuya altura varía entre los 20 y 30 metros y calculando a cada hectárea tan sólo 20 árboles en condiciones de explotación y las distintas aplicaciones que tienen, se puede suponer, sin temor de equivocarse, que los bosques de Misiones, están en situación de proveer, alrededor de 50 millones de rollizos trabajables, que representarían a la economía nacional, según las cotizaciones actuales, la suma de cinco mil millones de pesos. Además, los distintos manchones de araucarias, cuyas superficies fueron estimadas por Burmeister, en el radio comprendido entre San Pedro y Barracón en diez leguas, es decir, 25 mil hectáreas, sin contar los macizos que forman desde Barracón hasta el río Iguazú, costeano la margen izquierda del arroyo San Antonio, en un ancho no menor de 4 leguas, más o menos, en otras 25 mil hectáreas, habrá, entonces, por todo, 50 mil hectáreas cubiertas de araucarias.

Calculando en 25 árboles, por hectárea, en condiciones de explotación, arrojará en total 1.250.000 pinos de 25 metros de altura media y más de 1 metro de diámetro. Cada uno de estos árboles, puede dar, por lo menos, 3.000 pies de tabla, cuyo precio actual en plaza oscila entre 0.27 y 0.33 el pie. Es decir que, el valor aproximado de las araucarias que encierran los bosques misioneros se pueden calcular en un mil ciento veinticinco millones pesos moneda nacional.

Agreguemos todavía, que, esta esencia, fuera transformada en pasta para papel y asignándo-

le un rendimiento del 50 % y como peso medio de cada árbol, 10 toneladas, tendríamos toneladas 6.250.000 de pasta de papel. El consumo interno, exige alrededor de 24.000 toneladas al año.

Mencionamos en lo anterior tan sólo una esencia para la obtención de pasta; pero en los bosques misioneros, existen otras plantas ricas en celulosa y entre ellas tenemos a las que pertenecen a la familia de las gramíneas y que constituyen la vegetación sub-boscosa: tacuaras, tacuaruzú, tacuapí, etc. Existen también el ceibo, palo borracho, loro blanco, fumo bravo, que constituye una verdadera plaga en los terrenos de capuera.

En cuanto a los arbustos y yerbas que forman macizos compactos como vegetación, también sub-boscosa, tenemos la hortiga gigante, que suelen llenar prácticamente las picadas, planta textil de grandísima importancia; la escoba dura, el caraguatá, que forma en la zona de la yerba mate natural, enormes superficies que dan próximamente un rendimiento medio de 2.000 kilos de fibra por hectárea.

Estas rápidas reseñas, justifican, más que ampliamente, el proyecto de red de caminos, que presentamos a la consideración del Primer Congreso Nacional de Vialidad. Con la ejecución de esa obra, estamos plenamente seguros, que esa enorme riqueza será movilizadada y permitirá el fraccionamiento de los grandes fundos y la población de los mismos, por millares de familias colonicas que hoy buscan tierras en otros países que pertenecen a la misma zona, porque tienen la ventaja de estar vinculados con los mercados de consumo, ya sea por vía fluvial, por redes de caminos terrestres, etc.

La colonización agrícola industrial, en el territorio de Misiones, depende tan sólo del factor vías de comunicación. Resolvamos, por consiguiente, este problema, y seremos testigos de la más bella sorpresa sobre la capacidad productiva de ese territorio.

TIPO DE CAMINO

La naturaleza topográfica y geológica de Misiones, nos dice bien a las claras, que, el tipo de camino a adontarse, debe ser el carretero, con las siguientes características:

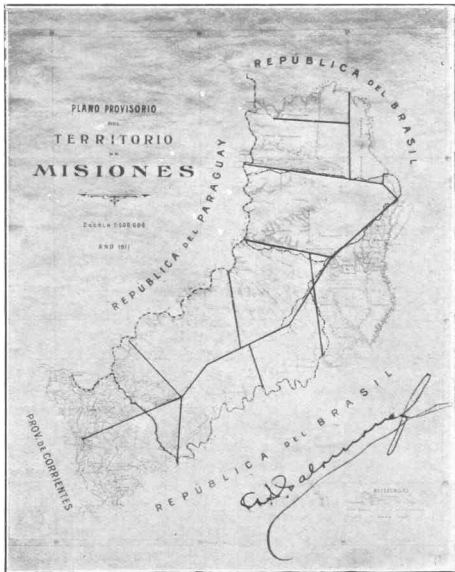
Calzada. — Abovedada, tipo americano, de 12 metros de ancho con 9 metros utilizable y cunetas laterales de desagüe donde fueren necesarios.

OBRAS DE ARTE

Los puentes, alcantarillas, etc., a construirse sobre los arroyos que cruzaren los caminos serán de costo económico, porque todos los cursos de agua, corren sobre lechos de piedra y

casi todos los materiales a emplear en los mismos se encuentran en el sitio; maderas duras, como el urunday, cuya densidad es de 1,110 a 1,270 y es de gran duración. Existe en las ruinas de Jesuítas de Santa Ana horcones de urunday cubiertos de piedra, que se conservan perfectamente, a pesar de los 200 años en que se encuentran allí. El lapacho negro, cuya densidad es superior a 1,000; el curupay, el ibira-puitá, etc. Como así las piedras necesarias para muros y cabeceras, se encuentran en el mismo lugar.

Esta facilidad en los recursos, permiten construir puentes de 4 a 5 metros de ancho con costos de 125 \$ el metro lineal, comprendidos



estribos y terraplenes. El puente que se ha construido sobre el arroyo Ytacuararé, que tiene 144 metros de luz, 4 metros de ancho y más de 300 metros de estribos y terraplenes, costó 38.000 pesos m.n., es decir, alrededor de 85 pesos el metro lineal. Hay que tener en cuenta, que, para la construcción de este puente, las maderas se trajeron de otros sitios.

El precio medio de 125 \$ calculado para obras de arte, pertenece a la Sección Puentes y Caminos del Ministerio de Obras Públicas.

Si suponemos que los caminos a construirse crucen 50 arroyos, sobre los cuales habrá necesidad de levantar puentes con luz de 20 metros y 50 metros de estribos y terraplenes con materiales en el mismo sitio, podríamos atribuirle el precio medio para cada puente de po-

sos 4.000 m.d., que arrojaría en total 200.000 pesos.

No creemos que haya de atravesar mayor cantidad de arroyos, dado que, el trazado se hará por la meseta del territorio y en el supuesto de que fuera superior, siempre representaría una suma, cuyo monto no podrá obstar a la realización de la obra.

PICADAS

A cada costado de la carretera, deberá jarse 9 metros de picada, libre de troncos, con tierra removida y aplanada, para evitar la sombra de árboles, que son perjudiciales en grado sumo a la conservación de los caminos en Misiones, donde, los rocíos, son tan intensos y tardan hasta las 10 y 11 de la mañana en días de sol, para evaporarse, en los sitios, se entiende, cubiertos por el follaje de los árboles.

RECORRIDO

El trazado debe hacerse por el centro del territorio, a partir de la cabecera de la picada conocida bajo el nombre de Yermal Viejo, hasta Barracón, y de allí, al Iguazú, tratando siempre de aprovechar las mesetas de la cordillera central que sirven de línea divisoria a las aguas y buscando en este recorrido, utilizar en todo lo posible, los terrenos fiscales y las picadas existentes que sirven de vía de comunicación. De esta línea central, saldrán los ramales que unirán distintos puertos del Paraná y Uruguay, de acuerdo al trazado en el plano adjunto:

Yermal Viejo a Fracran	125 Kls.
Fracran a San Pedro	25 "
San Pedro a Barracón	65 "
Barracón a Horqueta	35 "
Horqueta a Río Paraná	72 "
Horqueta a San Antonio	25 "
Horqueta a Barra de San Antonio en el Río Iguazú	60 "
Desde esta línea a las Cataratas del Iguazú	50 "
San Pedro a Puerto Piray	70 "
Fracran a Camino Puerto Piray ...	18 "
Fracran a Montegudo	55 "
Florentina a Puerto Paraná	45 "
Yermal Viejo a Corpus	55 "
Yermal Viejo a San Javier	55 "
De camino Central a Barra del Saltillo en Río Uruguay	40 "

Total kilómetros 845

Para desvíos a fin de salvar obstáculos 65 Kls.

Total 900 Kls.

RECURSO PARA LA EJECUCION DE LA OSRA

A los efectos de la construcción de la red de caminos, el Congreso Nacional de Vialidad gestinará, del Congreso Nacional, la inclusión en el presupuesto del ejercicio administrativo de 1923, la partida de 500.000 \$ m/n. con destino a estudio y ejecución de una parte de la obra, suma que, deberá ser aplicada dentro del criterio y plan trazados en este trabajo, durante

el año económico de referencia. La cantidad restante, se gestionará para los presupuestos de los años subsiguientes, hasta la terminación de la obra.

El Gobierno de la Nación, costeará la ejecución de la obra adelantando los fondos necesarios de rentas generales, que serán reintegrados en forma proporcional con un impuesto progresivo a establecerse sobre los campos beneficiados por ella.

Establecemos, como simple dato ilustrativo sobre la importancia que representará esta obra, en el mayor valor que adquirirán los terrenos directamente beneficiados por ella. Supongamos, que esta influencia directa se extendiera a 10 kilómetros de cada lado del camino, en un recorrido de 900 kilómetros, la superficie influenciada alcanzará 1.800.000 hectáreas. Atribuyéndole el precio medio actual a los terrenos de referencia, a 6 \$ la hectárea. El valor total representará 10.800.000 pesos moneda nacional. Tan pronto como se llegue a ejecutar la obra, el valor de la tierra ascenderá, por lo menos, a 15 \$ la hectárea, representando este aumento, en la superficie considerada dentro de la zona de influencia, 27.000.000 de pesos m/n. que arroja un excedente sobre el precio medio primitivo de 16.200.000 pesos m/n.

BENEFICIO A OBTENERSE CON LOS ARBOLES DERRIBADOS

El proyectado camino, se hará, a través de una región poblada en absoluto, casi, de esencias arbóreas, que deberán voltearse. Cada uno de esos árboles tiene su valor comercial, cotizándose en plaza a precios extraordinarios. Entre esas esencias, se encuentran el cedro, lapacho, incienso, loro negro, ibirapitá, guatambú, curupay, pino del Paraná, palo rosa, guayaybí, ibyrá-pepé, grapia-puña, cancharana, etc., etc. La cantidad de árboles de ley, es decir, de aquellos que ya tienen plaza en el mercado, calculamos en 20, término medio, por hectárea; no se tiene en cuenta los otros, de igual o mayor valor industrial. La superficie de bosque a derribarse, puede estimarse en 2.700 hectáreas, que arrojarán 54.000 rollizos transformables en vigas. Si de éstos, se utilizan en puentes, alcantarillas, etc., el 20 % quedará un exceso de 43.200 vigas, que, vendidas en plaza a razón de 50 \$ nada más, cada una, arroja 2.160.000 pesos.

COMISION ADMINISTRADORA DE FONDOS DE CAMINOS

La ejecución rápida y metódica de la obra, requiere la existencia de una comisión encargada de administrar los fondos y al efectic, creemos conveniente que debe constituirse ésta por el Gobernador del Territorio como Presidente, un delegado del Touring Club Argentino en carácter de secretario y el Gerente de la Sucursal del Banco de la Nación Argentina en Posadas como Tesorero. Esta comisión, ejercerá el control de la obra. Además, formará un fondo permanente de caminos, para la conservación de los mismos, con el producido de la venta de madera obtenida de los árboles derribados, co-

mo así, de otras esencias de carácter comercial, que fueron extraídos en el trayecto del camino trazado.

IMPUESTOS PARA CAMINOS

Establecemos un impuesto progresivo y proporcional para reembolsar los gastos que reclama la ejecución de la obra, elevando el gravamen a medida que la superficie de los cam-

pos aumenta. Procedemos así, porque consideramos, que, la pequeña propiedad poblada y trabajada, debe contribuir lo menos posible, desde que ella, con su población, es la que realiza el valor efectivo de las grandes extensiones de campo deshabitadas y baldías, cuyos propietarios, muchas veces ni conocen sus terrenos.

G. A. Salomone.

CARRERA AUTOMOVILISTICA

ORGANIZADA POR EL CLUB ATLETICO DE RAFAELA.

Publicamos a continuación, detalladamente, el resultado del 4.º Circuito automovilístico del Departamento, que, patrocinado por este prestigioso Club, se llevó a cabo el domingo 18 del mes de Junio último.

Inscritos. — N.º 1, coche "Dodge", conductor Angel Marelli, acompañante Américo Berta. — N.º 2, coche "Packard", conductor Mariano de la Fuente, acompañante Paul Gautier; número 3, coche "Nasch", conductor Jorge Coen, acompañante Hugo Gicadagno; número 4, co-

acompañante Luis Ferrero; número 5, coche "Dodge", conductor Juan Casaneuve

Resultados. — 1.º premio: Antonio Ovides, coche "Studebaker", en 4 h. 6' 30" (393 kilómetros; promedio 95.415 kil. por hora).

2.º premio: Domingo Buccì, coche "Case", en 4 h. 47' 10".

3.º premio: Jorge Coen, coche "Nasch" en 4 h. 51' 47".

4.º premio: Mariano de la Fuente, coche "Packard", en 6 h. 27' 56".



Antonio Ovides, ganador del primer premio, coche "Studebaker"

che "Case", conductor Domingo Buccì, acompañante Domingo Friggeri; número 5, coche "Overland", conductor Mario Cisegolani, acompañante Bautista Gay; número 6, coche "Dayton", conductor Armando Romitelli, acompañante Juan Laflor; número 7, coche "Chevrolet", conductor Ceferino Giustino; número 8, coche "Studebaker", conductor Antonio Ovides.

5.º Premio: Mario Cisgolani, coche "Overland", en 6 h. 48".

Premio record de vuelta: Antonio Ovides, coche "Studebaker", por su vuelta en 0 h. 59' 5" (92 kilómetros; promedio, 99.520 kilómetros por hora), batiendo el record sudamericano de velocidad en carretera.

Premios regularidad: Antonio Ovides, co- che

"Studebaker", en 1 h. 2' 10", 1 h. 1' 49", 0 h. 59' 5", 1 h. 3' 26".

Premio Estímulo: Sr. Angel Marelli, coche "Dodge", por haber tenido que abandonar la carrera en la tercera vuelta, a causa de una indisposición, y siguiendo el acompañante sólo,

(aunque descalificado), obtuvo un tiempo total equivalente a un segundo puesto.

Los coches números 6, 7 y 9, abandonaron por los coches números 2 y 5, aunque terminaron la carrera, sufrieron accidentes de consideración que motivaron pérdidas de tiempo.

TARIFAS FERROVIARIAS

Presidida por el doctor Horacio Martínez e ingeniero J. Allende Posse, vino a esta capital con el propósito de gestionar la rebaja de las tarifas ferroviarias una numerosa delegación de la Bolsa de Comercio e Industrias de Córdoba.

Dicha delegación fué atendida por el Presidente de la República, a quien presentaron un extenso memorial solicitando la intervención del primer magistrado para obtener una rebaja del 30 % en las tarifas actuales del ferrocarril Central Argentino. Asimismo el ministro de Obras Públicas atendió a la delegación y le proporcionó una entrevista, en su despacho, con los representantes de la empresa referida.

Completando sus gestiones la aludida comisión hizo entrega de un extenso e interesante memorial, en el que se estudia la situación de Córdoba y se expresan las razones fundamentales que inducen a pedir la rebaja de las tarifas.

La Bolsa de Comercio de Córdoba — dice el memorial — se ha informado por publicaciones de la prensa, de la contestación dada por las empresas a su petitorio de rebaja del 30 por ciento de las tarifas que rigen desde Buenos Aires y Rosario a Córdoba y viceversa.

Como principal argumento las empresas aducen "el que no sería razonable ni justo hacer una concesión a una ciudad tan sólo, sin extenderla a las demás", añadiendo, "que tal concesión de privilegio no tiene ejemplo en la historia de los transportes de la República Argentina en lo que a su importancia se refiere".

Precisamente lo que piden el comercio y la industria de Córdoba es que se les coloque en igualdad de condiciones a los otros centros productores de su importancia, haciendo extensivo a ella el criterio que como razonable y justo aplican las empresas a otros centros como Rosario, Mendoza, San Juan, Tucumán, Salta, Uruguay, etc.

La excepción existe, pero en perjuicio de Córdoba, y lo que se pide es que cese esa situación de inferioridad en que injustificadamente la han colocado las empresas al establecer las tarifas en vigor.

Después de extensas consideraciones, la Bolsa de Comercio e Industrias de Córdoba, termina diciendo:

No es una alarma infundada, ni una pretensión de ganancia indebida lo que determina este movimiento; no se consigue una unanimidad tan manifiesta, de las instituciones bancarias, comerciales e industriales, a las que acompaña la prensa y todo un pueblo, sino sobre la base de

un peligro cierto y cercano, que ha empezado ya a producir sus efectos desastrosos. Hoy es momento oportuno aún para evitarlo; mañana podría ser tarde. La ceguera de la empresa que no le permite responder afirmativamente al pedido formulado, será funesta para esta ciudad.

El ferrocarril Central Argentino, que con el aumento acordado verá aumentar sus entradas, puede, sin perjuicio, acordar la rebaja solicitada, pues él ha de compensarle suficientemente cualquier disminución momentánea que le produjera la rebaja acordada a Córdoba, y decimos momentánea, porque evidentemente el mayor desenvolvimiento de su comercio y de su industria ha de resarcirle en un futuro próximo lo que ahora pudiera quitarle.

Pero, para que esta solución tuviera los caracteres de estabilidad necesarios, sería preciso que el ferrocarril del Estado pudiera llegar a Córdoba, a cuyo efecto se necesitaría tan sólo la construcción de un ramal que uniera esta ciudad con la línea de Laguna Paiva a Deán Funes, en alguna de las estaciones de tránsito. Dicho ramal podría pasar por el pueblo de Santa Rosa, importante población que sólo espera que una línea férrea vaya a sacarla de su aislamiento para convertirse en un gran centro comercial. El ramal que se propone tendría una longitud mayor de 120 a 150 kilómetros, atravesaría una zona fértil, con bosques de importancia y terrenos dedicados ya a colonia, y sería su construcción económica, pues no habría que hacer obra alguna de arte de importancia en todo su recorrido.

La construcción de este ramal permitiría hacer efectiva la competencia que hoy no existe y que es lo único que asegurará a Córdoba tarifas convenientes con caracteres permanentes.

El caso de San Juan, que paga por el ferrocarril Central Argentino la mitad del flete que desde Mendoza, no obstante que pasa la nocadería por esta última ciudad, debido exclusivamente a la competencia que crea el ferrocarril del Estado, es harto elocuente para que no se piense en la conveniencia del ramal que se solicita, y cuyo costo reducido sería, ampliamente compensado con las ventajas que reportaría, dado el movimiento que había de darle la zona que atraviesa.

Pero la construcción de este ramal, bien lo comprendemos, no es obra de un día; los trámites que habría que llenar exigirían un tiempo que Córdoba no puede esperar en la situación en que se encuentra. De ahí que sea necesario que el ferrocarril Central Argentino acuerde la rebaja que se solicita.

EL AUTOMOVIL Y LOS BUENOS CAMINOS

por L. J. Ollier

Vicepresidente de la Studebaker Corporation

Entre todos los factores del progreso, ninguno ha sido más importante que el movimiento en pro de los buenos caminos. Puede ser que a simple vista este aserto sea difícil de ser debidamente apreciado; al menos podría serlo si pensamos de los buenos caminos simplemente como carreteras, en lugar de considerarlos desde el punto de vista que presenta la parte que desempeñan como un eslabón en la cadena de incremento y desarrollo del territorio en que son construídos.

Buenos caminos representan un medio de mejores transportes, y cabalmente en eso estriba su mayor utilidad. Considerados desde ese punto de vista, los buenos caminos son de tanta importancia como el automóvil y el ferrocarril. Naturalmente, podemos pasarlo sin buenos caminos, pero el hacerlo así, implica un paso de retroceso que ninguno de nosotros desea tomar en esta edad de progreso y eficiencia.

Aunque los buenos caminos no constituyen por sí mismos un algo importante que llame grandemente la atención, desempeñan, sin embargo, un factor muy importante en la vida y comercio del presente; tanto así, que se los compara favorablemente con el teléfono y el telégrafo. Los habitantes de todo territorio que cuente con buenos caminos, testificarán en favor de este hecho.

Hubo un tiempo en que los mensajes se enviaban por medio de postas, y los artículos se cargaban en vehículos tirados por caballos, y las gentes viajaban de un punto a otro en diligencias o galeras. Hubo también un tiempo en que las cartas comerciales se escribían a mano y las operaciones aritméticas se hacían en la misma forma. Hubo un tiempo en que todas las operaciones de manufactura se hacían a mano. Pero esos tiempos ya han pasado en casi todos los países del orbe civilizado. Los trabajos manuales han sido suplantados por la maquinaria. Esta es la edad del teléfono, del telégrafo, de la máquina de escribir, de la caja registradora, la máquina de sumar, del automóvil, del autocamión y del ferrocarril.

Maquinaria y progreso han llegado a ser sinónimos, simplemente porque el empleo de la maquinaria representa mayor economía, exactitud y eficiencia en todo sentido.

Y así ocurre con los buenos caminos. Ellos constituyen un factor de eficiencia y progreso. ¿Qué notamos cuando estudiamos los municipios y regiones de un país donde existen buenos caminos? Una atmósfera de industria y de contento, de prosperidad y progreso. Mientras que en aquellos lugares donde los buenos caminos no se conocen, notamos la ausencia de todo aquello que los buenos caminos reportan.

En algunos países los buenos caminos han existido por tanto tiempo, que ya no presentan problema alguno. Algunos de ellos han existido

por generaciones. Esto es particularmente cierto en los países más viejos y mejor organizados. Europa, por ejemplo, presenta muchos ejemplos de espléndidos caminos que fueron construídos hace mil o más años y que se han mantenido en perfectas condiciones a través de los tiempos.

La característica más sorprendente del problema de los buenos caminos, es que todo municipio, moderno y civilizado, vacila cuando se trata de construir y mantener carreteras. Hace mil años, y sin ir tan lejos, hace cincuenta años, los buenos caminos no eran quizás necesarios, puesto que en aquellos tiempos no existía el automóvil. Y, no obstante, este hecho, los buenos caminos existían. Y cuánto más necesarios lo son hoy en día, cuando los transportes, las comunicaciones, el comercio y la vida misma, están más eficientemente cimentados!

Una cosa que deseo fijar es que, ningún municipio o ningún hombre, debería considerar el primer costo relativo a la construcción de buenos caminos, puesto que ellos constituyen una necesidad absoluta, y todo lo que es indispensable siempre paga a la postre por sí mismo. Deseo exteriorizar este punto, porque en casi todos los casos en que se vacila o duda sobre la construcción y mantenimiento de buenas carreteras, observamos que el obstáculo es el costo inicial, cuando en su lugar sólo debería considerarse la utilidad y beneficios a derivarse de tal empresa.

No podemos dejar de mencionar el automóvil al tratar la cuestión de los buenos caminos. pues, existe una verdadera relación entre ambos. Los buenos caminos estimulan la demanda por automóviles, y contribuyen a aumentar el placer de los dueños de éstos, al salir en excursiones o paseos. Los malos caminos restringen la demanda y hacen que el manejar o salir en automóvil sea menos placentero de lo que debiera ser en realidad.

Los buenos caminos y el automóvil han hecho más que cualquier otra influencia conocida, en hacer desaparecer para siempre el aislamiento de la vida de campaña. Ellos han acercado más unos pueblos con otros. Ellos han permitido que la gente salga al campo y que visite los lugares que nunca habían visto, o que quizás nunca habían oído mencionar. Ellos han hecho posible el que los estancieros transporten sus productos más rápidamente al mercado, y en condiciones más frescas y limpias que antes.

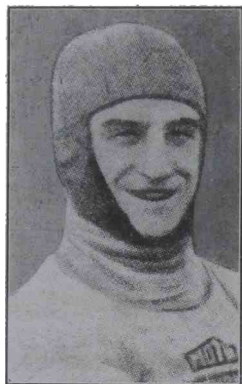
Los buenos caminos y el automóvil han llegado a ser reconocidos como signos de progreso, y la ausencia de ellos como un signo de atraso. Bajo la influencia de ellos, los pueblos han amirchado hacia adelante, mientras que si no hubiera sido por ellos, hubieran permanecido atrasados y aislados.

Los buenos caminos y el automóvil constitu-

yen un presente o un favor a la civilización, que no puede ser avaluado en dólares y centavos. Pues, además de su valiosa influencia en estimular el comercio y aumentar la eficiencia, ¿quién puede computar en dinero el valor de la felicidad que han reportado a los millones de gentes en cada país del orbe civilizado?

El movimiento en pro de los buenos caminos tiene sólo una dirección que seguir, y esa

es, adelante. Los que existen deben ser extendidos, pues, no pueden siquiera permanecer como están, porque ello significaría retrogradación. El espíritu de los tiempos modernos tiende al mejoramiento, no a estar satisfecho con las cosas tal como están. Todos deseamos tener más placer en la vida. Todos deseamos hacernos más eficientes. Los buenos caminos y el automóvil nos indican la senda a seguir.



Raúl Riganti

*
Los
motociclistas
argentinos
en
España
*



Pedro Vaccario

Decididamente, el deportismo argentino pasa por un momento de pleno florecimiento. Fué primero, Firpo, quien en sus matches en Estados Unidos, despertó un justo entusiasmo entre nuestros aficionados a los ejercicios físicos. Posteriormente el telégrafo transmitió las gratas noticias de los triunfos del equipo argentino de polo, cuya actuación ha merecido en la Gran Bretaña los más vivos elogios y después, casi simultáneamente, el corredor pedestre Abelardo Piovano, en París, y los motociclistas argentinos que se trasladaron a España, realizaron proezas meritorias por todos conceptos.

Raúl Riganti y Pedro Vaccario, que en representación del motociclismo nacional intervinieron en la gran carrera de las XII horas, disputada recientemente en España, tuvieron, como lo informó lacónicamente el telégrafo, una figuración descolante en la magna prueba. Efectivamente, el primero de los nombrados consiguió, después de una lucha encarnizada y llena de agradables alternativas, ocupar el segundo puesto en la clasificación final, registrando un tiempo superior en un minuto al del vencedor. Si se tiene en cuenta el desconocimiento de la

carretera donde se desarrolló la prueba, es fácil deducir que Riganti, obtuvo, un triunfo moral que los aficionados españoles supieron reconocer con hidalguía.



Raúl Riganti en su máquina

En cuanto a Vaccario, su actuación fué también brillante, ya que obtuvo el segundo puesto en la categoría de sidecars.

**Compañía
Italo-Argentina**



**de Seguros
Generales**

SEGUROS:

Vida - Accidentes - Incendios - Responsabilidad civil

AUTOMÓVILES

Capital integramente suscripto: \$ 1.000.000

**BARTOLOME MITRE 460
BUENOS AIRES**

**JUAN CHECCHI,
Director General**

Ferrocarriles del Estado

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

Capilla del Monte - La Falda - Cosquin, etc.

**AMPLIO SERVICIO DE TRENES LOCALES
EN ESAS ZONAS DE VERDADERO TURISMO**

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

PARA INFORMES:

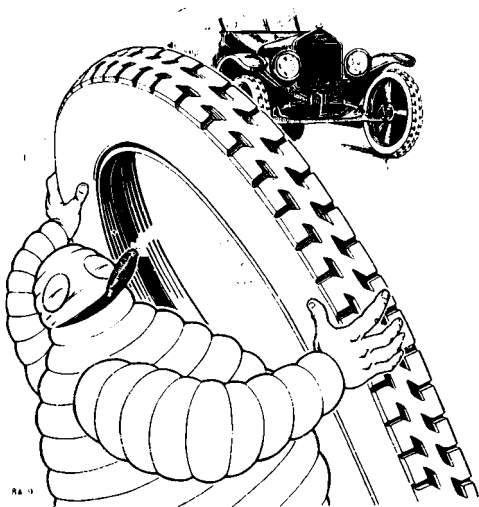
Oficinas centrales: PERU 672 — Buenos Aires

JEFATURA DE TRAFICO: SANTA FE

SUPERINTENDENCIAS DIVISIONALES:

**CRUZ DEL EJE
TUCUMAN
SALTA**

**DOMINGO FERNANDEZ BESCHTEDT
Administrador general**



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

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

Compre la

“CABLÉ”

Michelin

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

Cargas por eje	Presiones.
Hasta 600 kgs	4 kgs
-- 700 --	4 kgs. 500
-- 800 --	5 kgs.

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

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

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



ADMINISTRACION

OPICINAS

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 Romulo Yegros.
 Prosecretario: Ing. Esteban Tello.
 Tesorero: Señor Pedro L. Balza.
 Vocales: Dr. Isidoro Ruiz Moreno.
 " Dr. José Tomás Sojo.
 " Dr. Daniel Moreno.
 " Dr. Domingo R. Morón.
 " Dr. Carlos F. Lamarca.
 " Ing. Pedro Bazán.
 " Ing. Gabriel A. Salomone.
 " Ing. Juan Molina Civit.
 " Señor José M. Malaver.
 " Señor Carlos Alfredo Tornquist.
 " Señor Félix Günther.
 " Señor Americo E. Aliverti.
 " Señor Matías R. Sturiza.
 " Señor Pedro Valles.
 " Señor Alberto Rozís.
 " Señor Luis E. Zuberbühler.
 " Señor Carlos W. Johnson.
 Suplentes: Señor M. F. Davies.
 " Ing. Saturnino Zamborain (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 Monca, Ing. Tedfilo Mendiguren; suplentes: Ing. Alfredo Beniso (hijo) y Antonio J. Farina.

SUBCOMISION DE TURISMO Y DEPORTES

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

COMISION DE REVISTA

Ingeniero Juan Molina Civit
 Esteban Tello
 Director: Rómulo Yegros

COMISION REVISORA DE CUENTAS

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

ASESORES

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

AFILIADOS

CAUITAL FEDERAL

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

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

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

Médicos. — Doctor Luis Agote, Lavalle 1515

Óptica. — 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 Lucía", Montes de Oca 602 esquina W. Villafaje.

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

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

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

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

AYACUCHO

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

BAHIA BLANCA (F. C. Sud)

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

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

BALCARCE (F. O. Sud)

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

BANFIELD (F. C. Sud)

Médicos.—Doctor Daniel Moreno.

Farmacia—"La Central", de Sáenz y Alesón; concede un descuento del veinte por ciento a los socios.
 Ferrería.—De Alfredo López, concede una rebaja del 5 por ciento a los socios del T. C. A.

BOLIVAR (F. O. Sud)

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

COLON (F. C. C. A.)

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

CORONEL PRINGLES (F. O. Sud)

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

Garage y taller mecánico—de Melchor F. Boglietti, concede un descuento del 10 o/o a los socios.
Accesorios de automóviles. — Migonno 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 Sáenz Peña. Concede un descuento del 10 % a los socios del Touring Club Argentino.

LA PLATA (F. O. Sud)

Hotelería—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 competente.

"Sportman Hotel", de Salvadori y Vasini, calle 64 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. Piliti, 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.
Garage: y Cochera—de Demetrio Leguizamón, calle Portela entre Gral. Rodríguez y M. Castro; posee depósitos para guardar automóviles, bicicletas, etc.

LUJAN (F. O. Oeste)

Casa de Accesorios para autos propiedad del señor Antonio Lena Douk, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A. que presenten su tarjeta de identidad, excepto en la nafta. Cuenta con comodidades para vehículos. Calle Bartolomé Mitre número 148.

MAR DEL PLATA (F. O. Sud)

Automóviles y accesorios—de Juan Cambón, calle San Martín 2363, concede a los socios del T. C. 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. Listre, 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 Islaña de José Luciano y Cía., 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. Lapanda, 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.

TANDIL (F. O. Sud)

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

TRES ARROYOS (F. C. S.)

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

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

Hotel — "Hotel Paris" de Benito Elgoyen, acuerda a los socios del T. C. A. un descuento del 10 %.

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

VILLA ELISA (F. O. Sud)

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

PROVINCIA DE SANTA FE

ARMSTRONG

Médico—Doctor Julio de Vega.

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

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

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

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

CORREA (F. C. C. A.)

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

HERSILIA

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

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

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

RECONQUISTA (F. C. C. A.)

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

ROSARIO (F. C. C. A.)

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

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

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

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

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

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

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

BUFINO (F. C. P.)

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

SACANTA (F. C. C. A.)

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

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

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

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Ors.

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

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

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

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

Médico Cirujano. — Dr. Hector Gattini.

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 CASAS

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 Pantaléon Ansdret, hace un descuento a los asociados al T. C. A. de 15 o/o.

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

COSQUIN

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

DEVOTO (F. C. C. A.)

Doctor Eriban 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 o/o.

MOLDE

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

MOREISON

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

MORTEROS (F. C. C. A.)

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

RIO CUARTO

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

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

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

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

SAN FRANCISCO

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

VILLA DOLORES (F. C. P.)

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

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

VILLA MARIA

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

Hotel "Universal", de José Innocenti, hace un descuento del 16 o/o a los socios del T. C. A.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS**PARANA**

Médico. — Doctor Emilio Iccasati.

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.

PROV. DE MENDOZA**MENDOZA (F. C. P.)**

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

TERRITORIOS NACIONALES**Gobernación 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, calientes y otras comodidades, otorgan un diez por ciento a los socios.

Agencia de Navegación. — de Juan B. Moia.

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

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

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

Neuquén**SAN CARLOS DE BARILOCHE**

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

Gobernación 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 o/o de descuento.

Chubut**COMODOBO BIVADAVIA**

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, dispensando de toda clase de comodidades.

CAMARONES

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

TRELEW

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

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

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

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

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

JUNIN (F. C. P.)

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

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

LA PLATA (F. C. Sud)

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

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

"Sportman Hotel", de Salvadori y Vasiní, 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. Piliti, calle 7 esq. 49, hace un descuento del 20 por ciento a los socios.

LOMAS DE ZAMORA (F. C. Sud)

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

LUJAN (F. C. Oeste)

Casa de Accesorios para autos propiedad del señor Antonio Lema Dous, concede un descuento del 10 por ciento a los socios del T. C. A. que presenten su tarjeta de identidad, excepto en la nafta. Cuenta con comodidades para vehículos. Calle Bartolomé Mitre número 148.

MAR DEL PLATA (F. C. Sud)

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

MERCEDES (F. C. Oeste)

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

MONTE (F. C. Sud)

Médico—Doctor Ramón N. Márquez.

SALADILLO (F. C. Sud)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TANDIL (F. C. Sud)

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

TRES ARROYOS (F. C. S.)

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

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

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

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

VILLA ELISA (F. C. 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 Voreggi 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 Gruet, concede bonificación del 10 por ciento a los socios del Touring Club Argentino.

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

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

RECONQUISTA (F. C. C. A.)

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

ROSARIO (F. C. C. A.)

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

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

Taller Mecánico de Norberto Sonda, ubicado en la calle Italia 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 broncearía de Albino Aliberti, ubicado en la calle General Mitre número 1334, concede una rebaja del 10 % a los socios del T. C. A.

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

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

RUFINO (F. C. P.)

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

SACANTA (F. C. C. A.)

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

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

SAN URBANO

Médico—Doctor Bernardo Dell'Oro.

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

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

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

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

Médico Cirujano. — Dr. Héctor Gattai.

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 CASAS

Taller Mecánico de Juan E. 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. Sforzi, 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 Ansdret, hace un descuento a los asociados al T. C. A. de 15 o/e.

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

OSOSQUIN

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

DEVOTO (F. C. C. C.)

Doctor Esteban Q. Bacigalupo, atiende gratuitamente a los socios del T. C. A., que presentan 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.)

Escritorios. — 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 composturas de automóviles; venta de accesorios en general; concede a los socios un descuento del 10 o/e.

MOLDE

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

MORRISON

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

MORTEROS (F. C. C. A.)

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

RIO CUARTO

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

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

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

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

SAN FRANCISCO

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

VILLA DOLORES (F. C. P.)

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

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

VILLA MARIA

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

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

PROVINCIA DE ENTRE RIOS**PARANA**

Médico. — Doctor Emilio Lucasati.

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

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

PROV. DE MENDOZA**MENDOZA (F. C. P.)**

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

TERRITORIOS NACIONALES**Gobernación de Misiones****POSADAS (F. C. C. N. E. A.)**

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

Agencia de Navegación. — de Juan B. Mola.

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

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

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

Neuquén**SAN CARLOS DE BARILOCHE**

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

Gobernación del Chaco**RESISTENCIA**

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

Chubut**COMODOBO 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 o/e 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 o/e.

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

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

MALASPINA

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

Gobernación 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 ojo sobre los precios establecidos para el público.

Gobernación de La Pampa

GENERAL ACHA

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

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

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

GENERAL PICO

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

Garage de Antonio Stabile, 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., Oelza esq. Estrella, concede el 10 ojo a los socios.

VILLA ENCARNACION

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

REPUBLICA DE CHILE

PUERTO VARAS (Prov. de Llanquihue)

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

Fotografía y librería, de Germán Wiederbold, 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 Insás
- Asul " Luis J. Vázquez
- Bahía Blanca " José F. Quincoces
- Balcarce " Juan Patalegoyti
- Banfield " Antonio D. Estévez
- Baradero " Pedro Rithner
- Bartolomé Mitre. Dr. Francisco Gardes
- Bernal (F. C. S.) " Pedro Mulgor
- Bolivar " Miguel J. Marimón
- Bragado " Rodolfo N. Ibarra
- Cabildo " Augusto Roux
- Carlos Pellegrini Francisco D. Pons
- Carmen de Areco Dr. Carlos M. Epil
- Carmen de Patagones Sr. Benito Pita
- Coronel Pringles " Niganna y Cortalazzi
- Coronel Brandzen Dr. Santo L. Gutiérrez
- Coronel Dorrego Sr. Antonio B. Oesta
- Coronel Vidal, F. C. S. " Silvestre Capalbé
- Charlone " José M. Blanc e
- Cañuelas " Justiano Casares
- Castelli " José Ventura Arrue
- Castilla " Pedro Epil
- Coronel Suárez " Enrique Benasa
- Chasabuco " Terencio Benetti
- Obivilcoy Dr. Luis Grisolia
- E. Lavalle (F. C. M.) Teodoro M. Peñaranda
- El Frayate Sr. J. Santiago Silva
- Est. Valdés Leopoldo M. Eze
- Est. Viveridá " S. O. Galúa Dehosa
- General Arenales Sr. Ricardo Bacarossa
- General Rodríguez " A. Vengoches-Chaves
- General Paz (Ranchos) Dr. Obdulio H. Castro
- General Villegas Sr. Ulpiano García

- Gunnini (F. C. S.) " A. Mauricio Correa
- Huanguelón Sr. David H. Maitland
- Hendonson Dr. Lorr V. Aguerregaray
- Jubres " Joaquín L. Barroala
- Justi " Ricardo Molari
- José O. Paz " José A. Altube
- La Plata Dr. Lucio Scalas
- Luján " Florantino L. Baros
- Lincoln " Anaceto Pérez
- Las Flores " Arturo Alba
- Las Heras " Antonio R. Chioccani
- Lobería (F. C. S.) " Antonio Scgadanes
- Lomas " Pedro T. Acevedo
- Maipú " Ricardo Otamendi
- Mar del Plata " Luis Stantien
- Mercedes " Paris Giannini
- Miramar Dr. Saturnino M. Zayas
- Monte Dr. Ramón N. Márquez
- Merlo " Francisco F. Prach
- Marcos Paz " Juan B. Barriola
- Necochea " Pablo Boenzi
- 9 de Julio " Juan Calandaro
- Olavarría " Ramón A. Rendón
- O'Brien " Roberto Downey
- Pehuajó " Vicente J. Gallo
- Pergamino " Francisco Della Valle
- Puán " Anastasio V. Luro
- Punta Alta " Rómulo Patrón Biano
- Pila " Daniel A. Salanas
- Quilmes (F. C. S.), Mi- " Ernesto L. Otamendi
- tres 721 " Enrique K. Mailler
- Quiroga (F. C. O.) " Andrés P. Sanguinai
- Rawson " Ernesto R. Boltón
- Rivera " Francisco M. Tribaraso
- Rojas " Cipriano F. Vital
- Saavedra " Pedro E. Scala
- San Miguel " Ascencio Elorza
- San Enrique " Guillermo Frier
- San Nicolás " Fernando Sparoni
- San Antonio de Areco José M. Carransa
- San Vicente Sr. Carlos Polti
- Tablada " Juan Francisco Mujica
- Tandil " J. L. Fernández de la
- Temperley (F. C. S.) Puente.
- Tigre " Andrés S. Marabotto
- Tres Arroyos (F. C. S.) " Antonio Cattáneo
- 25 de Mayo " Lorenzo Arriue
- Zárate Dr. Julio Rojas Boarr

OATAMARCA

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

CORRIENTES

- Ituzingá " Ricardo Portela
- Santa Lucía Santiago M. Soloaga

CORDOBA

- Calchín (F. C. C. A.) " Juan Losano
- Camilo Aldao (F. C. C. A.) " Juan Zorzenon
- Córdoba Sr. José Dianda
- Corral de Bustos Dante Ardiani
- Devoto (F. C. C. C.) Dr. Esteban Q. Bacigalup
- Freyre (F. C. C. A.) " Jorge A. Solá
- Hernando " Alfonso A. Ferrero
- La Cejira " M. García Darder
- Laboulaye " Eduardo Mithol
- Leones " Arturo A. Benvenuto
- Monte Maíz Dr. C. Rabellini Pizarre
- Morteros " Oscar Lavisse
- Morrison " José M. Valenzuela
- Río Cuarto " Damián G. Blanch
- San Francisco (F.C.C.A.) " Abraham C. Gigena
- Villa Dolores (F. C. P.) " Benito Iglesias (h.)

ENTRE RIOS

- Concordia " Héctor Baltar
- Concordia " Mariano J. Mendiburu
- Gueguay " Antonio D. Arena
- Paraná Dr. Emilio Icasati
- Paraná, San Martín 489 Dr. José María Sola (h.)
- Villaguay " Bernardino Zaburtin

MENDOZA

- Lavalle Sr. César Cipriano Ibáñez

SALTA

- Salta Sr. Rodolfo A. Moisés

SAN LUIS

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

SANTA FE

Angélica
 Arequito
 Casilda (F. C. C. A.)
 Cañada de Gómez
 Carrarañá (F. C. C. A.)
 Ceres (F. C. C. A.)
 Correa (F. C. C. A.)
 Elortondo
 Fisherton (F. C. C. A.)
 Fortín Tostado
 Godoy (F. C. C. A.)
 Grütly (F. C. S. F.)
 Heralicia
 La Rubia (F. C. C. A.)
 La Salada (F. C. C. C.)
 Los Sembrados
 María Juana (F. C. C. A.)
 Pilar (F. C. S. F.)
 Rafaela
 Reconquista
 Roldán (F. C. C. A.)
 Rosario
 Rosario, Córdoba 951
 Rosario, 25 Diciembre 881
 Rufino
 San Guillermo (FCCA)
 San Javier
 San Justo
 Sta. Clara de Sagüer
 San Urbano
 Suardi
 Sunchales
 Venado Tuerto
 Villa
 Villa Constitución

Sr. Rafael Cappelli
 .. Enrique Destefani
 .. José Culasso
 .. Walter Voegelé
 .. German F. Brosi
 .. Juan Aguirre
 .. Santiago M. Alberdi
 .. Dionisio Laplace
 .. Luis A. Prtolongo.
 .. José Viguelo
 .. José M. Gomez
 .. Felipe R. Madoery
 .. Marcelino Urmeneta
 .. Blas P. Pendiveni
 .. Jorge S. Vesco
 .. Juan Cappelli
 .. Carlos y V. Barralé
 .. Alberto Botta
 Dr. Samuel Borda
 .. Eduardo Moreno
 Hugo J. Ceretti
 .. Alfredo J. Rouillón
 Alberto Tamburini
 .. Luis A. Prtolongo
 .. Paulino Sánchez
 .. Jorge J. Echeandía
 .. Fernando L. Mazzi
 .. Aurelio Iglesias
 .. Eduardo Acuña
 .. Carlos G. Pereyra
 .. Francisco Corté
 .. Guillermo Gross
 .. José Lombella
 .. Pedro José Comesa
 Dr. Arturo Romero Acuña
 Dr. Juan E. Milich

TUCUMAN

Tucumán, Rivadavia 555. Dr. José Bulacio.

DELEGADOS DE TERRITORIOS NACIONALES

CHACO

Puerto Bermejo
 Resistencia
 Roque Sáenz Peña

Sr. Juan A. Guidobono
 .. Tracey R. Walker
 .. Víctor Puigbó

OHUBUT

Cabo Raso
 Camarones
 Esquel
 Comodoro Rivadavia
 Colonia Sarmiento
 Península Valdez
 Trelew

Sr. Augusto Meyera
 .. Augusto Meyera
 Dr. Juan M. Ostivieño
 .. Walter Mosbring
 .. Alberto Proaccia
 Baldomero Fernández
 .. Manuel Costa

MISIONES

Apóstoles
 Barracón
 Carro-Ovra
 Concepción de la Sierra
 Corpus
 Itacurazá
 Picada San Javier (k. 18)
 Pic. de S. Javier (k. 33)
 Posadas
 San Ignacio
 San Javier
 San José
 San Pedro
 Santa Ana

Sr. Joaquín Losada
 .. Diego P. Krieger
 Sr. Joaquín Blanch
 Sr. Julio Moscón
 .. Enrique L'Encar
 .. Antonio Carneiro
 .. Fernando Alegre
 Sr. José Sartori
 .. Robert de Blassot
 .. Mario Eberbó
 Sr. Salvador Lentini
 .. Luis Vera
 .. José María Dornelles
 .. José Márquez

PAMPA CENTRAL

Atrisco (F. C. P.)
 Cereales
 Doblas
 General Acha
 General Pico
 Jacinto Arauz
 Macachín
 M. Riglos
 Naicó
 Santa Rosa de Toay

Sr. José E. Clément
 Sr. Alberto Piaciola
 .. Enrique Gutiérrez
 .. Casimiro Gallego
 .. Ernesto Zanoni
 .. Cosme Romero (hijo)
 .. José E. Clément
 .. Esteban Rolla
 .. Dloro Di Leo
 .. Francisco del Valle

NEUQUEN

San Carlos de Bariloche
 San Martín de los Andes*
 Zapala

Dr. José Vemetbroughen
 Sr. Juan Carlos Fertiga
 .. Pedro O. Ortega

RIO NEGRO

Allen (F. C. S.)
 Bolson
 Choele-Choele
 Contraalmirante Cordero
 Maquinchao
 San Antonio Oeste

.. Gregorio Maza
 Sr. Pedro P. Ponca
 .. Gerardo Palacios
 .. Teodoro Condo
 .. Juan Brusino
 .. Emilio Franke

SANTA CRUZ

Bahía Laura
 Colles
 Colonia Las Heras

Sr. Marcelo Schupbach
 .. "Avelino Argjelli
 .. Federico Mau

DELEGADOS DEL EXTERIOR

CHILE

Santiago de Chile Sr. Carlos Lavín

ESPAÑA

Madrid Sr. Fernando Jardón

FRANCIA

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

PARAGUAY

Ancuación Sr. Ricardo Acuña Falcón

DELEGADOS VIAJEROS

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

DELEGACIONES

CORONEL PRINGLES

Subcomisión: Presidente, señor Julián Migana; secretario, señor Juan F. Lacoste; tesorero, señor Carlos Ferraro; vocales: doctor Roberto Landivar, señores Juan V. Boulog, Lorenzo Pipe y José Bilotta.

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

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

JOSE C. PAZ

Presidente, señor José Altube; secretaria, señor Juan F. Mercadal; vocales: señores Juan Altube, Antonio Sirio, Santiago A. Altube y Alejandro Ponce de Ledá.

MAR DEL PLATA (F. C. S.)

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

9 DE JULIO

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

PUNTA ALTA (F. C. S.)

Presidente, señor Rómulo Patrón Bias; secretario, Estanislao L. Boff; vocales: Raúl N. Ferrandi, Emilio Castagna, Nicolás M. Marcelain, José Turri y Dr. Ramón Ayala Torres.

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

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

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

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

SOCIOS INGRESADOS DURANTE EL MES de Agosto de 1922.

ACTIVOS


José Fregoni
 Luis Saccone
 Alfredo H. Renard
 Ing. Ramón Araya
 Francisco L. Massana
 Ing. Manuel Gallardo

Presentados por:

Francisco Botta
 Pedro Milner
 Rómulo Yegros
 ..
 ..

Dr. Francisco J. Quiroga	Pedro V. Kaiser
Dr. Honorio J. Basaldúa	"
Antonio Angel Girando	"
Ignacio Sánchez	"
José Imboden	"
Roque Manfredi	"
Rodolfo Arnattu	"
Rafael Ferrero	"
Juan B. Bertone	"
Juan Cerutti	"
Juan Bernabé	"
Adolfo F. Actis	"
Gaspar M. Bonato	"
Carlos Bernabé	"
Luis Bolatti	"
José Antognatti	"
Andrés Gil	"
Juan B. Basso Olcese	"
Demucio Montalbetti	"
Emilio Varales	"
Juan G. Marquinez	"
Alejo Moretto	"
Esteban B. Girando	"
Juan Azuere	Dagoberto Reutzell
Alberto Bremner	G. Shepman

Arribal Molina	José Dianda
Humberto Bertarelli	"
Lucas Ayeta	"
Alberto Naino	"
W. Hoyer Napp	"
Gabriel Melano	Carlos y V. Barrale
Federico Depetris	"
Lisandro Mondé	"
Pedro Bergero	Juan Lesano
Martín Fasoletti	José Cillasso
Juan José Salas	Ernesto L. Otamendi
Enrique Frúto	"
Floro B. Homps	"
Pedro Tropeano	"
César P. Ibañez	Eduardo Torre
Dante Franceschini	"
Samuel Robles Urquiza	V. López Torres
Maximino Pasella	"
Juan José Castro	Dr. José de la Zorra
German Welsch	Máximo Mendelisso
Pedro Castellano	A. C. Gigena
Alfredo Bullen	Mateo Umerez
Dr. Francisco Runay	"
D. Obigado	"
Salvador Armitrano	"



SOCIEDAD
COOPERADORA ODONTOLÓGICA
ALSINA 1867
CUPÓN Touring Club Argentino

Pagaderas en 10 mensualidades

Se hacen Dentaduras en todos los sistemas.

Clínica Nocturna

PARA EMPLEADOS

NOTA. -- Presentando el cupón tendrá usted derecho a extracción y consulta gratuita.

SASTRERIA

DE

Terencio Gaig y Hnos.

ESPECIALIDAD EN
TODA CLASE DE
TRAJES SOBRE MEDIDA

ESMERALDA 426

U. Telef. 3060, Libertad

BUENOS AIRES

Bocina Alemana



varios modelos para 6 y 12 volts

La mejor bocina electrica

Sin competencia en el precio

INSUPERABLE CALIDAD INFALIBLE

W. Stephan

Buenos Aires
Chacabuco 1339
H. 7. 7040 Juncal

Único representante de los afamados productos de la fábrica Robert Bosch