

Línea de Vapores Directos
entre Buenos Aires y Calcuta

para enviar á

Los Mercados del Indostan

Nuestros durmientes de
quebracho colorado ==
Mulas, Caballos, Harinas
———— etc., etc. ————

Conferencia dada por el Ingeniero F. de
BASALDUA, Ex-Cónsul de la República
en Calcuta, en los salones de la Sociedad
Rural Argentina, el 25 de Julio de 1911
: : : : : Buenos Aires : : : :

IMP. "LA BASKONIA"
BELGRANO, 1889

Línea de Vapores Directos
entre Buenos Aires y Calcuta

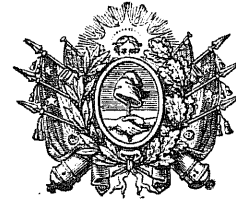
para enviar á

Los Mercados del Indostan

Nuestros durmientes de
quebracho colorado ==
Mulas, Caballos, Harinas
—— etc., etc. ——

Conferencia dada por el Ingeniero F. de
BASALDUA, Ex-Cónsul de la República
en Calcuta, en los salones de la Sociedad
Rural Argentina, el 25 de Julio de 1911
: : : : Buenos Aires : : : :

IMP. "LA BASKONIA"
BELGRANO 1889



Ministro de Agricultura

Buenos Aires, Junio 7 de 1911.

Distinguido Doctor:

Tengo el agrado de presentarle al Señor Ingeniero F. de Basaldúa, nuestro Consul en Calcuta y me permito preguntarle en su carácter de Presidente de la Sociedad Rural Argentina, si habría algún inconveniente en facilitar el Salón de Conferencias de esa Institución á ese distinguido caballero, quien tiene en preparación una ó varias conferencias sobre los siguientes asuntos relacionados con nuestros intereses agrícolas y económicos; establecimiento de una línea directa de vapores entre Buenos Aires y Calcuta; exportación de mulas y caballos; exportación de durmientes para los ferrocarriles de la India. etc.

Con este motivo le saluda su afmo. amigo

E. Lobos.

Al Sr. Dr. D. José M. Malbrán, presidente de la S. Rural Argentina.

Señores :

Considero gran honor para mí el de dirigiros la palabra desde la alta tribuna de la Sociedad Rural Argentina, representativa de la que podemos llamar la industria madre, pues sobre la base de la ganadería se han levantado las agrícolas y manufactureras que constituyen la riqueza nacional, á cuya sombra prospera nuestra civilización en todas las fases del humano saber.

Es pues muy natural que comience esta conferencia manifestando mi gratitud al señor Ministro de Agricultura que solicitó para mí esta cátedra en conceptuosa carta dirigida al señor doctor J. M. Malbrán, presidente de esta poderosa Sociedad, que cortesmente defirió al pedido; al señor Ministro de Relaciones Exteriores que ha autorizado el uso de los diversos documentos consulares que sirven de base á mi exposición; al señor Ministro de Marina, que patrióticamente contribuye á facilitar la solución del problema de nuestra exportación; y en fin, á vosotros todos, distinguidos ciudadanos que autorizáis mi voz con vuestra presencia. Mi modestísima labor es la traducción práctica de los propósitos manifestados en su programa de candidato por el ilustre ciudadano que tiene el honor de ocupar actualmente la Presidencia de la Nación Argentina.

Cumplido con placer este deber elemental de buena educación, os pido disculpéis las posibles incorrecciones de mi lenguaje, en la seguridad que las ideas que viste son todas la expresión de mi cariño, de mi gratitud, y de los anhelos de mi alma por el engrandecimiento y la gloria de la República Argentina, mi Patria bien amada.

¿Qué es un Cónsul?

Ya no es aquel que llevaba en los pliegues de su toga la paz ó la guerra de Roma con Cartago.

No puede ser el empleómano rutinario que para justificar la cobranza de sus sueldos copia servilmente las estadísticas de Importación y Exportación de mercaderías de y para el país que representa, trabajo propio de cualquier vulgar amanuense.

Como no se concibe tampoco las funciones consulares reducidas á legalizar manifiestos de cargas que no ha visto, ó el país de origen de mercaderías que no conoce, porque en ambos casos,—como en los credos religiosos—da fe de lo que ignora, con desdoro de su alta investidura nacional.

¿Qué condiciones debe, pues, poseer un Consul?

Un Consul de la República Argentina debe ser, en primer lugar *argentino*, para que, como parte integrante de la gran familia nacional, conozca sus necesidades y sus anhelos; debe ser instruído más que en leyes, en ciencias, artes ó industrias, para que en los países donde estuviere acreditado, dé su persona idea justa del alto nivel intelectual de la Nación que representa; y debe poseer estas calidades fundamentales porque así podrá asimilarse conocimientos ignorados en el nativo suelo—informando á su Gobierno de lo bueno que viere en el país de su residencia.

Y refiriéndome especialmente á la India, creo indispensable que nuestro consulado general en Calcuta sea ejercido por un ingeniero agrónomo, teniendo como canciller un doctor veterinario. Podrá el primero estudiar detalladamente el admirable sistema de canales de riego, así como los sistemas de cultivo intensivo tan sabiamente empleados en la India, para adaptar procedimientos análogos á regiones similares Argentinas. Y podrá el canciller veterinario estudiar los productos equinos que de Australia llegan á la India, y sobre todo podrá hacer conocer con la autoridad de su título científico la superioridad de las mulas y caballos argentinos, conquistando así el mercado indostano.

Estas ideas que he tenido el honor de manifestar oficialmente al Ministerio de Relaciones Exteriores, necesitan para prosperar el calor de la opinión autorizada de la Sociedad Rural Argentina, y las someto á vuestro criterio, solicitando al mismo tiempo vuestro poderoso apoyo.

Juzgad, señores, de mi pena cuando al hacerme cargo del Consulado de Calcuta me encontré con que mi predecesor que durante seis años ejerció el cargo, ignoraba el color de nuestra bandera, me preguntó si teníamos ya autonomía, y se negó á entregarme los sellos del Consulado, si antes no le pagaba su valor, porque “no estaba para hacer regalos á un Gobierno extranjero!”...

Es que no era argentino, y como honrado comerciante en-

tendía que los miles de pesos que había percibido por derechos Consulares eran el precio de su trabajo, nada más—no importándosele un ardite del honor de la investidura, sino de reembolsar las rupias que pagó por los sellos que yo le reclamaba.

Felizmente, tenemos Cónsules como el doctor López en Hamburgo, como Llobet en París, como Hansen en el Cabo de Buena Esperanza, y algún otro más, llenos de ilustración y patriotismo. cuyas trascendentales iniciativas tomé por norma de mi conducta, con el propósito de superarlas, si podía, pues las nobles ambiciones deben guiar los actos de todo ciudadano.

Para ello necesitaba, ante todo, conocer en sus grandes lineamientos el país ante el cual estaba acreditado, como sucintamente voy á describiros.

¿Qué es la India?

El Imperio Anglo-indiano es un coloso digno de ser estudiado. Cuenta con 316.000.000 habitantes, diseminados sobre 1.767.000 millas cuadradas. Hombres de todas las razas, desde la Roja constituída por los Sketrias, brahmanes, beisias, y banianos, hasta la Negrito formada por los Chudras y pariahs; y desde la raza blanca compuesta de arias, parsis, hasta las semitas, árabes y hebreos; contándose también, aunque en escaso número, los de raza amarilla, cuyas avanzadas asoman ya por las fronteras de China por el Burmah, el Nepal, y el frígido Tibet.

La India posee todos los climas, y todas las producciones de la tierra se dan en aquel riquísimo Imperio, regado por ríos caudalosos como el Ganga, el Brahmaputra, el Indo, y otros cien de menor importancia, el exceso de cuyas aguas corren aprisionadas por canales de navegación y regadío que fecundan con su limo húmifero las tierras de labranza, de las que cada parcela es propiedad de cada uno de sus felices habitantes.

Este último detalle es el que constituye la fuerza indestructible de aquel pueblo venerable, que absorbe y asimila al invasor, porque el *patrio-terrisimo* (si se me permite la neología), los hace solidarios del terruño, y el invasor resulta conquistado.

El Gobierno inglés, ejercido por sabios y prudentes estadistas, se ha dado cuenta del fenómeno, y apenas si los britanos poseen los solares donde se levantan sus soberbias fábricas, sus palacios de Gobierno, ó las angostas cintas de sus ferrocarriles, y de sus docks portuarios, porque hasta las tierras del Sunderbund que son las recientemente formadas por los aluviones del río Ganga, las distribuye en pequeños lotes, á precios ínfimos. entre los solicitantes indígenas pobres que se animan á radicarse en aquellos húmedos, cálidos, y malsanos esteros.

Todos los cultos de todas las religiones humanas se prac-

tican libremente; toda opinión política es manifestada sin embozo; todos los idiomas conocidos se hablan en aquella Babel sin torres—regida por las sabias leyes del prehistórico Manu—bajo el imperio del prudentísimo gobierno inglés, cuyas fuerzas amparan á todos y á cada uno, á condición naturalmente, de reconocer su dominio y no alterar la paz interna del país.

Es así que sobre los 316.000.000 de habitantes solamente 1.125.231 hablan inglés; que mientras el Virrey gana 35.000 rupías al mes, y ocupa gratuitamente los diversos palacios del Estado, un maestro rural gana 2 rupías por sueldo y habitación; que los operarios y sirvientes perciben desde cuatro annas hasta una rupia diaria; y que esta enorme colmena humana vive sobria y feliz, compitiendo la mano de obra, contra máquinas ó animales, de donde resulta la baratura de las industrias manufactureras de la India, que hacen la riqueza de los ingleses que las explotan. Y tan las explotan, que el Gobierno inglés del Indostan, hace á penas 6 meses y á pesar de las protestas de los dueños de fábricas dictó una ley reduciendo á 12 horas el trabajo diario de los colíes, que antes era de 18 horas al día.

Esta fertilidad del suelo, estos sabios canales de riego, y esta baratura de la mano de obra—todas tres causas juntas—son las que permiten á la India exportar sus enormes productos al mundo entero, y á precios de difícil competencia.

Me ceñiré al *yute*, que nos interesa especialmente á fin de daros idea de la enorme producción indostana para la exportación durante el año económico 1.º Enero al 31 de Diciembre de 1909, por el sólo puerto de Calcuta:

Reino Unido	14.281.250	Yardas
Otras naciones europeas.	3.510.000	"
Norte América	621.656.142	"
República Argentina	187.690.100	"
Chile	14.191.508	"
Australasia Colonias	16.496.060	"
Japón y China.	3.085.500	"
Ceylán.	1.927.000	"
Bombay y Kurrachi	17.232.400	"
Madrás y Malabar.	2.430.300	"
Otros puertos	5.425.790	"

Total exportado. 887.926.050 Yardas

Durante el año 1910 la exportación de yute para la Argentina disminuyó en cerca de 24.000.000 de yardas, por causa de la sequía y de las langostas, como disminuirá probablemente la de 1911 por las mismas causas.

Según los conocimientos de embarque legalizados por el Consulado de Calcuta, se exportaron en 1910 para la República Argentina 163.873.000 yardas de yute, por las firmas siguientes:

Ralli Brothers.....	21.220.000	á	Buenos Aires
" "	4.300.000	á	Rosario
Gillander Arbunoth	998.000	á	Buenos Aires
Birkmyre Brothers.....	23.118.000	á	" "
" "	200.000	á	Rosario
Beg. Dunlop & Co.....	18.490.500	á	Buenos Aires
" "	400.000	á	Rosario
F. B. Heilgers Co.....	600.000	á	Buenos Aires
J. Scott & Sons.....	11.216.000	á	" "
Becker Gray Co.....	7.392.000	á	" "
" "	3.750.000	á	Rosario
Shaw Wallace Co.....	11.760.000	á	Buenos Aires
Andreu Yule Co.....	1.200.000	á	" "
A. Bounean.....	23.622.500	á	" "
Ernsthausen Ld.	7.490.000	á	" "
Grossman y Co.....	3.550.000	á	" "
" "	400.000	á	Rosario
Gladstone Wyllie.....	20.000	á	Buenos Aires
Ketlewell Bullen	12.748.000	á	" "
George Henderson	1.000.000	á	" "
J. Gow y Co.	1.726.000	á	" "
Stuart Dutt Co.....	1.100.000	á	" "
Varios	5.121.000	á	" "
" "	2.451.000	á	Bahía Blanca

Total..... 163.873.000 yardas

Como el peso de las diversas clases de yute tejido oscila entre 8 y 10 onzas por yarda, los 163.873.000 yardas pesan 66 mil 368 toneladas métricas, cargadas en 1910 en Calcuta, ó sea la carga de un vapor mensual de 5.500 toneladas de registro, para Buenos Aires.

El valor declarado por los 187.690.100 yardas, en 1909, fué de 16.500.000 rupías, y el de los 163.873.000 yardas de 1910 fué estimado en 14.500.000 rupías.

Como el valor de cada rupia—0.33 \$ oro sellado, mientras que nuestro peso—0.44 \$ oro, dividiendo aquella cantidad por la segunda, tendremos un cociente de 0.75; ó en otros términos, sabremos que una rupia es tres cuartas partes de peso papel argentino.

Es decir que en 1909 enviamos á la India 12.375.000 pesos, y en el año 1910 pagamos el yute con 10.875.000 pesos moneda nacional.

Si á estas sumas agregamos el valor de los fletes, á razón de 45 *chelines* cada tonelada, más los seguros y comisiones de práctica, resulta que cada año la República Argentina envía á la India la enorme suma de *quince millones de pesos, en pago de las bolsas para exportar nuestro trigo, maíz, y lino*; suma que gravita sobre el agricultor argentino, á *pura pérdida*, pues las bolsas se las llevan de regalo los compradores extranjeros de nuestros cereales. Para conservar ese caudal, tenemos un remedio:

El Intercambio

La primer preocupación de toda nación civilizada consiste en acrecer la riqueza pública, produciendo mucho é importando poco, de tal manera que la diferencia entre lo producido y lo gastado, quede en poder de los habitantes laboriosos del país, á fin de aumentar su riqueza invirtiéndola en otras de civilización.

Y aunque felizmente para nosotros lo balanza comercial arroja todos los años un saldo considerable á nuestro favor, creí de mi deber—deber elemental de todo consul argentino— estudiar qué clase de mercaderías podíamos enviar á la India en cambio del Yute, del arroz, del maní y de las especias que allí compramos, y además estudiar también la mejor manera de abaratar los fletes de conducción.

El resultado de mis estudios informativos, durante año y medio de prolijas investigaciones, puede concretarse *por ahora*, á pagar el yute que compramos, vendiéndoles mulas, caballos y durmientes para los ferrocarriles de la India, en condiciones de precio y de calidad, ventajosas para entrambos países.

Y digo, *por ahora*, porque así como creo que hemos de comprar en la India otras producciones agrícolas y manufactureras, como el maní, tejidos de seda, dulces, y otros artículos de excelente calidad y precio reducido—que hoy compramos en otros países—así creo también que nos será posible venderles nuestros trigos y harinas á precios convenientes para ellos.

Juzgad sino: Hace seis meses Australia envió á Calcuta 175.402 *c. w. t.* de trigo por 1.162.737 rupias. Como el *c. w. t.* pesa 50 kilos, y la rupia vale 0.75 \$ m/n., resulta 8.770 toneladas que pagaron 872.000 \$ m/n., ó sea 100 \$ m/n. la tonelada.

La tarea primordial consiste en abaratar los fletes. Permitidme exponeros brevemente estas cuestiones.

Mulas y Caballos

El ganado equino que compra la India, además del que posee en sus praderas, procede del Afganistan y de Australia.

Pero el Emir ha prohibido la exportación de mulas y caballos á la India, sea á título de revancha por las trabas que Inglaterra opone á la introducción de armamento moderno á sus dominios, confiscándolos con los buques de su escuadra so pretexto de contrabando; sea porque prevé próximas guerras en Persia, Tibet y China, y desea conservar aquellos preciosos elementos de defensa para su país.

Y como la rivalidad entre Inglaterra y Rusia ha permitido que China se apodere militarmente del Tibet, contando ya con

un ejército formidable, armado é instruído á la europea, que cuenta con cerca de diez millones de soldados... no me parece difícil que los amarillos intenten un avance hacia el riquísimo valle del Brahmputra, como teme el Emir de Afganistan.

Es, pues, Australia actualmente dueña exclusiva del mercado equino en la India inglesa.

Y este es el momento propicio para que entre nuestro ganado en el mercado indostano, pues la última expedición de caballos australianos á Calcuta acusa precios que considero remunerativos para nuestros hacendados.

Las cifras del último envío son estas:

Victoria;	1.877	caballos,	vendidos	por	\$57.000	Rupias
Queensland	1.169	»	»	»	350.700	»
Que Suman	3.046	»	»	»	1.207.700	»

Es decir, que á pesar de la mala calidad de los caballos de la segunda remesa, el promedio pagado en Calcuta fué de 396 rupias, sean 130.68 pesos oro, cada caballo, equivalentes á 297 pesos moneda nacional.

Aquellos animales no eran seleccionados, y los que pude ver en Calcuta me parecieron análogos á los de tiro de carruaje usados en Buenos Aires.

No conozco los *haras* australianos, pero puedo afirmar que sus estancieros jamás han pagado treinta mil libras esterlinas por un caballo semental, como pagó el argentino don Juan Boucau por el padrillo Ormonde para su stud "Luis Chico" en las cercanías de La Plata.

Nuestros caballos son pues muy superiores á los caballos australianos, y si agregamos que mientras:

La República Argentina posee 7.531.376 caballos, Australia sólo tiene 1.765.186 caballos, creo que podemos competir con ventaja.

Por el momento el ejército anglo-indiano sólo renueva anualmente 15.000 caballos y mulas, pero es probable, casi seguro, que comprará muchos más en caso de guerra.

Señores:

Permitidme que llame vuestra atención sobre dos cosas que debemos tener bien presentes. Es la primera, que la *viveza* de algunos, por no decir de todos los que vendieron mulas y caballos para el ejército inglés de Sud Africa, durante la guerra anglo-boer, encajándoles mancarrones y mulas viejas ó ariscas— como tuvo ocasión de constatarlo de visu nuestro inteligente veterinario doctor Davel, comisionado ad hoc del ministerio de Agricultura—aquella *viveza*, que pudo pasar entonces porque la necesidad obligaba á los ingleses á montar yeguas viejas, ó mulas con chapines, ha desacreditado nuestro ganado equino, y ha entorpecido mis gestiones ante el Estado Mayor del Indostan. En él figuran distinguidos oficiales que guerrearon en Sud Africa.

Y no solamente debemos repudiar semejantes hechos, sino que será preciso seleccionar cuidadosamente las mulas y caballos que enviemos al Indostan, si queremos conquistar aquel riquísimo mercado para nuestro país.

La segunda observación consiste en que podemos contar seguramente con la pericia severa de los oficiales de la remonta, así como con el honrado proceder y ecuanimidad del Gobierno militar anglo-indiano, que comprará los caballos argentinos si son iguales ó superiores á los australianos.

Tan es así, que habiendo abusado ó intentado abusar los vendedores de caballos australianos, exigiendo precios exorbitantes, el Gobierno militar envió una comisión de oficiales á estudiar en Australia el problema de la remonta, cuyo informe puede condensarse así: "En Australia pudimos adquirir á 28 libras, esterlinas caballos que reúnen las condiciones reglamentarias del ejército, y como *los precios de fletes y de seguros* ascienden á 8 libras, no debe pagarse más de treinta y seis libras por cada caballo desembarcado en Calcuta. Si los vendedores exigen los altos precios anteriores, opinamos que el Estado debe adquirir campos en Australia, para establecer en ellos Haras de cría para la provisión de caballada del ejército de las Indias".

Y el consul argentino en Calcuta, comentando el párrafo transcrito, decía al Ministro de Relaciones Exteriores en su informe de fecha 15 de Enero de 1910, lo siguiente: "El viaje desde Wales (Australia) hasta Calcuta dura 15 días, y el de Buenos Aires acá, por vía Cabo Buena Esperanza, duraría 28 á 30 días, es decir que como los gastos de seguro serían los mismos, aumentarían solamente los de manutención de la caballada, que estimo en dos libras esterlinas por cabeza, durante los 15 días de mayor duración del viaje; de manera que el gasto por cabeza sería de 10 libras á 12 libras esterlinas, á lo sumo,—quedando un excedente de *veinticuatro libras esterlinas* para el valor de cada caballo adquirido en las estancias argentinas. Opino que puede ser un negocio lucrativo".

Hoy pienso como pensaba hace un año, pero someto el problema á vuestra más autorizada opinión.

Otra cosa habéis de tener presente, señores, y es que así como el territorio bañado por el Indo, el Brahmaputra y el Ganga, es análogo al suelo blando de nuestras Provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, por ejemplo, las estribaciones del Himalaia de los Ghates, y otras regiones montañosas del Indostan, son pedregosas como las Provincias Andinas ó los territorios del Chubut y de Santa Cruz. Por ello, sería conveniente indicar, en el pedigrée ó certificado de las mulas y caballos que se exporten, la región de donde proceden, expresándolo con las palabras "pedregoso" ó "blando" para evitar confusiones perjudiciales al crédito de nuestras caballadas.

Detengámonos un momento para hablar especialmente del

Caballo de Guerra

He seguido con el mayor interés el estudio que sobre "caballo de guerra argentinos publica "La Prensa" y la "Revista Militar" de la última quincena de Junio de 1911, y opino que pienso cuerdamente el señor coronel Carlos don J. Martínez, jefe del Regimiento "Granaderos á caballo" en su método de selección, que nos permitirá dominar el mercado del mundo con nuestros caballos de guerra, como ya lo dominamos por el número y calidades de los de silla y de tiro.

Todo cuanto acabo de decir sobre los caballos se puede aplicar á las mulas, aún cuando conviene insistir en que estas deben ser amansadas con mayor prolijidad que los caballos.

Unos y otros deben ser animales sanos, jóvenes, altos, mansos, y si es posible adiestrados para trabajos de silla y de tiro, reuniendo la condiciones exigidas por la remonta de nuestro ejército de artillería y caballería, que, en síntesis son:

- CABALLOS {
 - Pelos* uniforme (zainos, colorados, alazanes, etc.)
 - Talla*—1.50 á 1.55.
 - Edad*—4 á 6 años.
 - Conformación*—regular.
 - Cuerpo armónico con la talla y el servicio (tiro ó silla).

- MULAS {
 - Talla*—1.35 minimum
 - Edad*—4 años.
 - Sanas y robustas.

La Oficina de Remonta Argentina ha pagado recientemente por cada potro seleccionado 140 \$ m|n. equivalente á 12 1/4 libras esterlinas, contra 35 libras que paga el Gobierno anglo indio, y 90 \$ m|l., casi 8 libras, por cada mula—contra 28 libras que paga el ejército indostano.

Los altos precios pagados por la Remonta Argentina, que acabamos de citar, están plenamente justificados con los resultados obtenidos en las pruebas á que esa caballada ha sido sometida oficialmente. Los agregados militares de Norte América y de Chile, teniente Hamord y capitán Irarrazabal Lira, ambos del arma de caballería, dan sanción internacional á la prueba realizada, que, en síntesis, es esta: El 17 de Junio salió del cuartel "Maldonado", en Buenos Aires, el regimiento 4 de caballería al mando del teniente coronel Nazarre, con un sólo caballo por soldado, cargados con el equipo reglamentario, que pesa 114 kilogramos. Los caballos de tiro arrastraron 1500 kilos cada uno. El regimiento llegó el 1 de Julio á sus cuarteles en Mercedes, provincia de San Luis, distante 810 kilómetros del punto de partida, lo que quiere decir que ha marchado á razón de 57 kilómetros por día, término medio. Más como

las condiciones atmosféricas de la última semana obligaron al regimiento á campar un día entero, se ha dado el caso extraordinario de que los tres últimos días—29, 30 de Junio y 1 de Julio,—el regimiento haya hecho marchas de 85 y 90 kilómetros diarios, justamente al llegar al término del largo viaje, cuando los animales habían soportado penosas fatigas, llegando hombres y caballos en estado de entrar en batalla. No conozco ningún regimiento de caballería francesa, con hacienda capaz de realizar una marcha semejante, que sería difícil aún para los cosacos y los árabes.

Con animales así, conquistaremos el mercado indostano. Si reincidiéramos en *vivezas* como las antes referidas, el des crédito de nuestros equinos sería irreparable.

Los hacendados que constituyen la poderosa "Sociedad Rural Argentina"—ricos, honrados é inteligentes—aprueban sin duda mis recomendaciones y velarán para su fiel cumplimiento.

Estudemos ahora el problema de exportación de nuestros

Durmientes de Quebracho

La inmensa zona subtropical de Formosa y del Chaco está cubierta con bosques de diversas y selectas especies de árboles, constituyendo la riqueza natural de aquellos Territorios Nacionales.

Pero puedo afirmar que la madera más notable de aquellas vírgenes florestas es el quebracho—*quebra hacha*—así llamado por la dureza acerada de su madera, que resiste victoriosa al filo de las férreas hachas con que ataca el obrajero las diversas variedades de este árbol.

El quebracho colorado (*Schinopsis Lorcnzü*) es un árbol hermoso, algunos de más de tres metros de diámetro por por doce metros de altura troncal desde el suelo hasta las primeras bifurcaciones de sus ramas, pero á causa de los incendios que se han producido en el Chaco, en épocas anteriores, casi todos los que ví en las giras que realicé cuando fuí Inspector de Bosques, son inferiores á un metro de diámetro y siete metros de altura.

Uno de estos incendios fué originado por la caída de un enorme aerolito que abrasó los bosques de la extensísima zona llamada por los indios "Campo del Cielo" al NE. de la ciudad de Santiago del Estero. Existe, efectivamente, en aquella pampa abierta, un enorme aerolito, todo él de hierro sidéreo, y vosotros sabéis que sirvió para fundir con él una parte de las armas de fuego, de las lanzas y sables que armaron el brazo

de los héroes que rindieron sus vidas generosas para conquistar cien años há la gloriosa independencia argentina.

Los telegramas de "La Prensa" de la última semana de Junio, refieren la caída de un aerolito que ha incendiado los bosques de Marruecos, en la zona del Riff.

Opinan los indios y los obrajeros de nuestros bosques, que el crecimiento del quebracho colorado es lentísimo, apenas *un milimetro* en su radio cada año, lo que quiere decir que los que miden tres metros de diámetro han vivido no menos de mil quinientos años!

Y como sabemos que su madera es incorruptible, ya sea que el árbol muerto permanezca en pié, amorosamente enlazado por isipós floridos, ya caído en tierra, ó ya sumergido bajo el agua como están los pilotes de nuestros muelles, resulta que el quebracho colorado es indestructible, y podría—como el escarabajo egipcio—servir de símbolo de la robustez, de las sanas energías, de la vida eterna del pueblo argentino.

Cuando hace 25 años, poderosas dragas escarvaban los docks del puerto Madero, orgullo de la ciudad de Buenos Aires, ocurrió un suceso que todos vosotros conocéis, en el lecho del gran Río de la Plata se encontraron dos carabelas, enterradas en el barro desde mediados del siglo XVIII, á consecuencia de un gran pampero que devastó el litoral.

Fué necesario hacerlas volar con dinamita, y entonces se constató que la madera de quebracho colorado de que se componían... estaba sin una sola carcoma, tan nuevas y frescas como el día que las construyeron en los astilleros de la Asunción del Paraguay un siglo antes.

Todos vosotros habéis podido ver en la Exposición Ferroviaria del Centenario, los durmientes de quebracho colorado que sirvieron para construir — *hace 58 años*—el primer ferrocarril de Buenos Aires, durmientes que mi amigo, el distinguido argentino don Alejandro F. Lértora, gerente del Ferrocarril Oeste, envió á la Exposición.

Creo, señores, que esos durmientes que durante 58 años han estado en servicio activo, soportando diariamente los ardores de nuestro sol, la fría humedad de nuestras lluvias, y el enorme peso de los vagones que sobre ellos han circulado, durante medio siglo, proclaman con toda evidencia la *incorruptibilidad* de esta preciosa madera.

Y me parece que esos durmientes deben ser conservados en nuestros Museos, con más cuidado que si fueran de oro puro—porque el quebracho es oro argentino.—Opino también, que una muestra de ellos debe ser enviada á los Directorios de cada una de las poderosas compañías ferroviarias del Imperio anglo-indiano; porque su mudo lenguaje será más elo cuente que mi verbo para proclamar la superioridad de nuestra madera sobre el hierro, y sobre las maderas empleadas en aquellos ferrocarriles.

Los certificados expedidos por los Gerentes de los FF. CC.

Central Norte y del Oeste, que van en los anexos A. y B., corroboran lo dicho.

Opino que la gran cantidad de *tanino* que posee esta madera es la causa de su imputrescibilidad. Y esta virtud del *tanino*, que empleamos hoy para curtir cueros, era conocida desde la más remota antigüedad, pues aun antes que los egipcios y los guanches de Canarias emplearan la nafta para embalsamar cadáveres, fué usado el *tanino* por ellos y por nuestros prehistóricos pirhuas para momificar los cuerpos de sus jefes.

La riqueza *tanina* de la madera de quebracho colorado del Chaco, así como la del NE. de Santa Fe, varía desde 25 á 35 por 100 de su peso, según proceda de las ramas ó del tronco.

La densidad es de 1.340 á 1.380, lo que quiere decir que cada metro cúbico pesa alrededor de 1360 kilos.

Puede estimarse, con estos datos, que cada durmiente pesa unos 100 kilos, ó en otros términos, que diez durmientes de quebracho colorado pesan una tonelada métrica.

No puedo resistir á la tentación de reproducir aquí el siguiente párrafo del informe que pasé en Enero de 1904, á la Inspección General de Bosques:—"Ya en mi primer informe—decía—le hice notar que era necesario reglamentar el sistema de corte del quebracho, porque *actualmente se pierde la mitad del árbol*, abandonando las ramas que darían postes, medios postes y estacones, y dejando sin extraer las raíces á más de medio metro de la base del tronco—*la más rica en tanino*—por pereza ó por rutina. Y me permitirá el señor Inspector que insista, siquiera porque doblaría el actual producido fiscal, con solo obligar á los concesionarios de bosques del Estado, á que desarraiguen los quebrachos cortados, utilizando su parte inferior para el negocio del extracto de *tanino*, así como las ramas gruesas en postes, ó en leña, que ya exportan algunos obrajes particulares".

Quien visite los bosques fiscales explotados por arrendatarios, verá todo el suelo cubierto de troncos de medio metro de altura, y verá algo mucho más grave todavía, verá... digo mal, no verá ni un solo quebracho plantado de vivero, en substitución de los cortados—á pesar de lo prescripto en la Ley y en los contratos—con lo cual corremos peligro de perder en pocos años esa rica mina vegetal, como perdió la gallina de los huevos de oro aquel imbécil del cuento, matándola por exceso de ambición.

Felizmente ocupa el Ministerio de Agricultura un hombre ilustrado, ambicioso de ligar su nombre á nobles iniciativas, y él hará—lo espero confiadamente—hará obra de estadista conservando y fomentando la cultura y explotación racional de nuestros bosques de quebracho colorado.

El valor de los durmientes de quebracho argentino, puestos sobre los muelles del puerto de Buenos Aires, oscila entre 4.80 y 5 \$ m/n. c/u.

El valor de los durmientes de *yarrah* de Australia, puestos sobre los muelles del puerto de Calcuta, es de 6 rupías 4 annas á 6 rupías 12 annas c/u. Si reducimos esos valores á oro, resultará un término medio de:

Un durmiente de quebracho vale \$ oro 2.15 en Bs. Aires.
Un durmiente de *yarrah* vale... \$ oro 2.14 en Calcuta.

Si agregamos el valor del flete á razón de 30 schelings la tonelada, sabiendo que cada durmiente de quebracho pesa 100 kilos, corresponderá un aumento de 3 schelings por pieza—0.75 \$ oro cada durmiente.

El valor de ambas especies de durmientes, puestos sobre los muelles de Calcuta, será:

Un durmiente de quebracho. 2.90 \$ oro
Un durmiente de *yarrah*. 2.14 " "

Mayor precio del quebracho. 0.76 \$ oro

¿Puede competir en la India el durmiente argentino con el australiano?

Sí, señores, con enorme ventaja, como voy á demostrarlo fácilmente. Los ferrocarriles del Indostan asientan sus rieles sobre tres clases de durmientes:

De *pino* del Imalaia que duran 3 años.

De *sal* del Nepaul, que duran 4 años.

De *yarrah* de Australia, que duran 5 años.

Después de estar en servicio esos 3, 4, y 5 años, es preciso cambiarlos, porque la humedad y los "termites" los han perforado y podrido por completo. En cambio nuestros durmientes de quebracho colorado duran 40 años, en servicio, sin que ni nuestros "termites similis" (vulgarmente llamados *tacurú*) puedan perforarlos; ni la humedad del suelo los penetra en lo más mínimo. Es decir entonces, que aún prescindiendo de los enormes gastos de mano de obra que exige la renovación de los durmientes de pino, de sal, y de *yarrah*, cada durmiente de quebracho colorado equivale en duración:

A 13 durmientes de pino.

A 10 durmientes de sal.

A 8 durmientes de *yarrah*.

O en otros términos, haciendo caso omiso de los durmientes de pino y de sal, notoriamente inferiores, tenemos:

Puesto que el valor del durmiente de *yarrah* Australiano vale 2.14 \$ oro, y dura ocho veces menos que el durmiente argentino, el valor de este representa 2.14 x 8 sean 17.12 \$ oro.

Toda empresa, industrial ó comercial, tiene por fin esclusivo ganar dinero, ó economizar gastos—que es lo mismo—sin que los sentimentalismos latinos influyan gran cosa en la dirección de los negocios ingleses.

Si conseguimos hacer conocer prácticamente la superioridad de nuestros durmientes de quebracho colorado sobre los de pino, sal, y *yarrah*, estoy seguro que las empresas de los ferrocarriles Anglo-indianos nos lo comprarán preferentemente.

Y diré más, es que tengo la certidumbre que de aquí muy

pocos años cada durmiente de quebracho colorado será comprado en la India por más del doble de su precio actual.

“El que quiere peces se moja el muslo”, dice un antiguo proverbio, y yo creo que bien vale la pena de que nuestras poderosas compañías forestales arriesguen unos pocos pesos, enviando al Indostan 20 ó 30.000 durmientes de quebracho colorado, para venderlos al mismo precio de los de yarran; o mejor aun para regalárselos á las diversas empresas de ferrocarriles—sí, señores, de regalo—porque una vez conocida su superioridad, habremos conquistado de golpe aquel mercado que consume actualmente 1.480.000 durmientes por año, cantidad que doblará en breve para construir las nuevas líneas que se hallan en estudio.

He tenido el honor de enviar de regalo dos durmientes de sal y de yarran, al Ministerio de Agricultura—para que nuestros obreros conozcan el enemigo que deben vencer—y en sus Oficinas os los mostrará mi distinguido y joven amigo doctor Mario Sáenz, laborioso sub-secretario de aquella repartición. (1)

Vapores directos á la India

Tenemos 7.531.376 caballos y mulas, y riquísimos bosques de quebrachos, dos minas casi inagotables de riqueza equina y forestal, pero cuyo valor es nulo en cuanto no sea negociable en los mercados extranjeros. Suponed, señores, por un momento, que la India ofrece comprarnos 50.000 caballos y 1.500.000 durmientes, á plazo fijo.

Tenéis elementos de transporte para aceptar proposición tan ventajosa?

Nó.

En el mejor de los casos deberíais someteros á pasar por las horcas caudinas de las empresas extranjeras de transporte. Y estas, como siempre ha sucedido, elevarían los precios, quedándose con la mayor parte de las utilidades del negocio.

En todos los informes que, como consul de la república en Calcuta, he tenido el honor de elevar al Superior Gobierno, he señalado la necesidad de establecer una *Línea directa de vapores entre Buenos Aires y Calcuta*; en ellos he demostrado, entre otras cosas la odiosa tiranía ejercida por el vice consul argentino sobre los exportadores de arpillera, porque siendo inglés y agente de las empresas navieras, al mismo tiempo que vice consul argentino, su interés privado de ganar dinero, regula su conducta—como es natural—al extremo de haber arruinado á la casa Birkmyre y Cía que cobraba 30 *schelings* por tone-

(1) Como nota ilustrativa para nuestros obreros, ver el anexo A con los precios de las maderas australianas en Calcuta.

lada de yute para Buenos Aires, y elevado en seguida los fletes á 45 *schelings*. Además hizo firmar á todos los exportadores de arpillera para la Argentina, un documento comprometiéndose á no cargar en buques de otra compañía, so pena de perder 5 *schelings* por cada tonelada cargada por ellos durante los 12 meses anteriores.

Estas son las razones que he tenido para decir que “*deben ser argentinos los consules de la República Argentina*” porque inspirarán todos sus actos, no en el interés de acaparar un puñado de monedas, sino en el deseo de servir los altos ideales de la Patria.

Segurísimo estoy, señores, que cuando nuestra cancillería conozca estos antecedentes—por boca vuestra—procederá con la inteligencia que todos reconocemos al doctor Bosch.

Este antecedente robustece aún más los argumentos anteriores de la necesidad de crear una línea directa de vapores entre Buenos Aires y la India; y él inspiró mi empeño de que esa línea fuese *Línea Argentina*, para que el glorioso pabellón azul y blanco que el sol alumbra con rayos refulgentes, izado al tope de nuestros barcos, vaya en misión de paz á la conquista de los ricos mercados de la India, como cien años ha marchó á guerrear en aquellos mismos mares contra los barcos de los opresores de Sud América.

Exigí también á las diversas casas inglesas, alemanas, francesas, italianas y eskaldunas, con quienes entablé negociaciones para la presentación de “Propuestas” que la suscripción de acciones constitutivas de la “*Compañía de Vapores Directos entre Buenos Aires y Calcuta*” fuera lanzada simultáneamente en las Bolsas de Buenos Aires, París, Berlín y Calcuta, con la expresa condición que las suscriptas en Buenos Aires tuvieran preferencia sobre las demás.

¿Por qué?

He aquí la sencillísima razón de tal preferencia, según tuve el honor de exponerla en el Informe que con fecha 15 de Enero de 1911 elevé al Ministerio de Relaciones Exteriores:

“Y como uno de nuestros males sociales consiste en dejar “al capital extranjero la explotación de nuestras más pingües “industrias—tal vez porque nuestros hombres acaudalados, agenos al comercio, ignoran los beneficios que podrían obtener cooperando en ellos—creo, señor Ministro, que sería conveniente publicar (estos informes) no sólo en el Boletín del Ministerio, sino entregándolos á la prensa diaria que penetra en “todos los hogares. Así obtendríamos dos beneficios positivos: “vos: activar la evolución industrial del pueblo argentino, y “evitar el dragage de nuestras economías nacionales, que van en “su casi totalidad al extranjero, en pago de dividendos.

Quiero, creer, señores, que pensais exactamente como yo, y que suscribiréis las acciones de la Compañía Irigoín—ó de la que mejores condiciones ofrezca—no solamente porque es un negocio lucrativo, sino porque los ricos hacendados, obreros y agricultores argentinos, deben ser los dueños de los barcos que

lleven sus mulas, sus caballos y sus durmientes á la India, trayendo de regreso la arpillera de Calcuta que sirve para embolsar los cereales que brotan de los ubérrimos senos de nuestras pampas. Fomentar con nuestros capitales empresas de esta naturaleza es hacer acto de verdadero patriotismo.

La propuesta del honorable comerciante de Calcuta, D. Hipólito Irigoín, presentada al Gobierno de la Nación, dice así:

Bases

1.^a—Me comprometo á establecer un servicio regular de vapores de carga, de 4 á 5.000 toneladas de registro cada uno, entre Buenos Aires y Calcuta—vía Cabo de Buena Esperanza—con salidas fijas de ambos puertos, todos los primeros de mes.

2.^a—Servirán esta línea cuatro vapores, computándose que cada viaje de puerto á puerto durará 35 á 40 días, quedando 20 á 25 días para las operaciones de carga y descarga; es decir, que cada viaje redondo durará cuatro meses, de manera que cada vapor hará tres viajes redondos al año, y los cuatro vapores doce viajes redondos, uno cada mes.

3.^a—El comercio de exportación de yute para la República Argentina es casi nulo en los meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril y Diciembre. En cambio los meses de Mayo, Junio y Noviembre exigen un vapor; Julio, Agosto y Octubre dos vapores; y septiembre tres. Es decir, que en Julio, Agosto y Octubre habrá necesidad de un vapor extra, y dos en Septiembre, los cuales serán provistos por la compañía que represento, alquilándolos *ad hoc* por lo mejor de los intereses de dicha compañía.

4.^a—En los meses de Enero, Febrero, Marzo y Diciembre, los vapores de esta compañía podrán—cuando haya utilidad—partir de los puertos de Burmah, Ceylán y Sumatra, cargando arroz, té, especias, y probablemente carbón para Buenos Aires.

5.^a—*Treinta chelines por cada tonelada de peso, ó medida.* será el máximo de flete que esta compañía cobrará por la carga de yute natural ó manufacturado, salvo que el Superior Gobierno le autorice á cobrar menos. (Ahora el flete es de *cuarenta y cinco chelines*, tonelada).

6.^a—El Gobierno Argentino garantizará el interés del *cinco por ciento* sobre el capital de la compañía, el cual será suficiente para cubrir el costo de los vapores, los gastos de conservación, servicio personal, carbón, y administración. Dicho capital será establecido de acuerdo con el Ministerio de Marina, en el acto de firmar el contrato.

7.^a—A los efectos del artículo anterior, el Gobierno Argentino podrá nombrar el comisario de á bordo, pudiendo este intervenir la contabilidad de las agencias de la compañía, con obligación de liquidar los saldos de cada viaje redondo.

8.^a—Si la liquidación arrojará un saldo menor del interés del 5 0/0, la Tesorería abonará la diferencia á la compañía. Si arrojará saldo mayor, la compañía devolverá al Gobierno las sumas que hubiere percibido, quedando el excedente, si hubiere, á favor de los accionistas.

9.^a—Aprobadas estas bases por el Gobierno Argentino, el sindicato que represento emitirá acciones garantizadas hasta la suma determinada en el artículo sexto.

10.—La suscripción de las acciones será ofrecida simultáneamente en Buenos Aires, París, Londres y Calcuta, prefiriéndose las primeras. Si hubiere insuficiencia de suscriptores, el sindicato que represento se hará cargo de las remanentes.

11.—Aprobadas las bases por el Gobierno Argentino, el sindicato que represento firmará el contrato dentro de los ciento veinte días, en cuyo acto depositará á su orden, ó á la orden del consul argentino en Calcuta, la suma de mil libras esterlinas, que retirará una vez constituida la compañía dentro de los seis meses subsiguientes; quedando á beneficio del Gobierno sino constituyera la compañía dentro del término fijado, salvo casos de fuerza mayor.

12.—La compañía de vapores directos entre Buenos Aires y Calcuta estará regida por la *Bandera y las Leyes Argentinas*; y toda diferencia será resuelta por el alto arbitraje de la Suprema Corte Federal de Buenos Aires.—Saludo al señor Consul.

(Firmado)—H. Irigoín.

Inmediatamente después de mi llegada á esta ciudad solicité audiencia del Excmo. señor Roque Sáenz Peña, para exponerle la idea y solicitar su concurso. He aquí, en síntesis, la

Opinión del Exmo. Presidente

El proyecto de establecer una línea de vapores directos entre Buenos Aires y las Indias Inglesas—me dijo—es altamente simpático. Considero que en las bases de la propuesta del señor Irigoín están previstos los medios del más escrupuloso control administrativo argentino. Aplaudo el pensamiento de enarbolar en los barcos de esa compañía el Pabellón Nacional, y que las Leyes Argentinas rijan en todos sus actos. Satisface nuestro patriotismo crear flotas propias que nos independicen del tutelaje naviero extranjero, perfeccionando así nuestra entidad de Nación soberana. Opino que ha pasado para siempre jamás el período de las garantías fiscales, de ingrata recordación, que nunca suscribiré. En cambio, estoy dispuesto ó cooperar á la realización de esta compañía, acordándole una buena *subvención* proporcionalmente á los beneficios que reportarán nuestros agricultores con la rebaja del 50 0/0 sobre los fletes de la arpillera,

y con los que fluirán para nuestros hacendados y obreros con la rápida y barata exportación de sus productos. Me parece conveniente su propósito de divulgar esta iniciativa en conferencias públicas. Y si los interesados directamente en los negocios que usted quiere desarrollar—después de oírle—patrocinan esta iniciativa, será llegado el momento de que los Ministros de mi Gobierno le den forma definitiva”.

Conocida la decisión del Excmo. señor presidente de acordar subvención nacional á la compañía—en cambio de la garantía solicitada—voy á mostraros la faz comercial de este negocio, con todos los datos que poseo.

Capital de la Compañía

FLOTA

Se necesitan cuatro vapores de 5.500 toneladas de registro, que calen 6.50 metros, con *water ballast*, capaces de almacenar 800 toneladas repartidas en sus diversas calas; con calderas de 10 kilogs. de presión; con marcha de unas 12 millas por hora; y cuya forma sea de *cargo-boats*, panzudos y poco profundos. Estas condiciones permitirán á tales barcos soportar los mares Indicos y entrar al Río de la Plata. Cada uno de estos vapores puede adquirirse actualmente en 50.000 libras = 250.000 pesos oro, de manera que los cuatro vapores representan un capital de *Un millón* de pesos oro sellado.

Seguro

Es de práctica en toda empresa naviera calcular en 20 años la duración en servicio de cada buque. La amortización de su valor se verifica en 20 anualidades — asegurando el casco en una compañía de seguros marítimos, ó en Fondos de Reserva—cuyo servicio exige el 5 o/o de su costo, 50.000 \$ oro anuales.

Tripulación

A) PUENTE

Cada vapor necesita un personal compuesto de:

1 Comandante con sueldo de 200 \$ al mes = 2.400 \$ oro al año.	
2 Oficiales » » » 100 » » 2.400 » «	
1 Contramaestre » » » 40 » » 480 » »	
1 Carpintero » » » 35 » » 420 » »	
10 Marineros » » » 30 » » 3.600 « »	
	9.300

B) COMISARÍA

1 Comisario con sueldo de 80 \$ oro al mes = 960 \$ oro al año.	
1 Cocinero » » » 35 » » 420 » »	
1 Ayudante id. » » » 20 » » 240 » »	
2 Mozos » » » 20 » » 480 » »	
	2.100

C) MÁQUINAS

1 Ingeniero Gefe con sueldo de 100 \$ oro al mes = 1.920 \$ oro al año	
2 Oficiales mec. » » » 80 » » 960 » »	
2 Capataces fogt. » » » 40 » » 480 » »	
20 Fogoneros » » » 20 » » 4.800 » »	
1 Cocinero » » » 30 » » 360 » »	
Aceite y lubricante » » 200 » » 2.400 » »	
	11.640

D) ALIMENTACIÓN

Se estima que la alimentación de cada Oficial cuesta 0.70 oro diarios, y la de la marinería, foguista, etc., 0.40 \$ oro. Como cada vapor de esta compañía se compondrá de 7 oficiales y 39 tripulantes y gente de máquinas, el costo será:

37 x 0.70 x 360 días..... = 1.764 \$ oro al año.	
9 x 0.40 x 360 » = 5.616 » »	
	7.380

E) CARBÓN DE PIEDRA

El combustible que emplearán los vapores de esta compañía será de tres procedencias. De la India, del Cabo de Buena Esperanza y de Cardif en Buenos Aires.

El carbón indostano vale 8 Rupias.... = 2.60 \$ oro la tonelada	
» » africano » » » = 5.00 » »	
» » de Cardif (en Bs. Aires) id. id... = 12.00 » »	

Es decir que como el promedio de estos precios es de 6.30 pesos oro la tonelada; y como el consumo es de 50 toneladas diarias en marcha, y 5 toneladas en los puertos para mantener presión, teniendo presente que el viaje de Calcuta á Buenos Aires dura 40 días, y que cada vapor hará tres viajes redondos cada año, resulta que permanecerán 240 días en alta mar, y 120 días en los puertos. El consumo anual de carbón, por cada vapor, será entonces:

6.30 x 50 x 240 días de marcha..... = 75.600 \$ oro al año.	
6.30 x 5 x 120 días en los puertos..... = 3.780 » »	
	79.380

F) VARIOS

Como los vapores de esta compañía saldrán de los puertos de Buenos Aires y Calcuta, haciendo escalas en los del Cabo, Delagoa y Colombo.—para hacer carbón ó conducir carga, cuando convenga—se producirán gastos que es necesario preveer.

Lo mismo digo de las reparaciones en los buques y otros imprevistos. Estimo que los cuatro vapores gastarán por estos conceptos al año:

Derechos de puerto y pilotaje.....	} LOS 4 VAPORES	20.000	oro	al	año.
Gastos de amarre y desamarre.....		5.000	»		»
Reparaciones y conservación.....		16.000	»		»
Imprevistos.....		9.000	»		»
Dos agencias principales á 2.500 \$ cada una.....		60.000	»		»
		<u>110.000</u>			

Sumando estas cantidades, aplicadas á los cuatro vapores de la línea directa de Buenos Aires á Calcuta, tendremos para

LOS GASTOS ANUALES DE 4 VAPORES

Amortización — Seguro de los 4 Vapores....	50.000	\$ oro
Sueldos de la tripulación $9.300 \times 4 =$	37.200	»
» de la Comisaría $2.100 \times 4 =$	8.400	»
» de las Máquinas $11.640 \times 4 =$	46.560	»
Gastos de alimentación $7.380 \times 4 =$	29.520	»
Carbón $79.380 \times 4 =$	317.520	»
Varios.....	110.000	»
Suma total de gastos =	599.200	

Entradas seguras

IMPORTACIÓN DE YUTE

Durante el año 1910, del puerto de Calcuta han salido para la República Argentina—como lo hemos demostrado hace un momento—163.873.000 yardas de arpillera de yute, con un peso equivalente de 66.368 toneladas métricas, pagando 45 *schelings* cada tonelada.

La propuesta del señor Hipólito Irigoín reduce este flete á 30 *schelings* cada tonelada, con lo cual *beneficia en un cincuenta por ciento al agricultor argentino.*

Como los compradores de esta arpillera son comerciantes argentinos, pueden ordenar á sus agentes de Calcuta que carguen sus mercaderías en los vapores que mejor les plazca, puesto que son ellos los que pagan los fletes.

Con esa orden quedarán eximidos de toda responsabilidad los agentes á quienes obligó á firmar el oneroso compromiso la "Conference Line", cuyo gerente es el vice consul argentino.

Los 30 *schelings* equivalen á 7.50 \$ oro, de modo que el valor de la carga de arpillera es de 66.368 toneladas x 7.50, 497.760 \$ oro.

Hagamos el balance comercial sobre la base de los gastos normales de los cuatro vapores, con la única *entrada segura* de las arpilleras que compramos en Calcuta, al *precio reducido en 50 oio* de la propuesta Irigoín.

Primer Balance

Gastos generales de la flota.....	=	599.200	\$ oro
Entradas, con flete de 7.50 \$ oro tonelada.....	=	507.280	» »
Déficit anual...		91.920	\$ oro

Si en vez de rebajar los fletes de la arpillera en 50 oio, los elevamos en la cantidad necesaria para cubrir ese déficit, dividiéndolo entre las 66.368 toneladas, resultará un aumento de 1.39 centavos oro por tonelada. Tendríamos así un flete de 8.89 \$ oro tonelada, ó sea 2.36 \$ oro *más barato* que los 45 *schelings* = 11.25 \$ oro que pagan actualmente los importadores de yute.

Segundo Balance

Gastos generales de la flota.....	=	599.200	\$ oro
Entradas, con flete de 8.89 \$ oro tonelada.....	=	599.200	» »

Subvención

Como el capital en acciones es de un millón de pesos oro bastaría que el Gobierno Nacional acordase una subvención anual de 100.000 \$ oro para asegurar á los fundadores de esta compañía el interés del 10 oio al capital invertido.

El Excmo. Señor Presidente de la República, doctor don Roque Sáenz Peña, me prometió subvencionar esta compañía, y yo sé que podemos tener confianza en su palabra de caballero y magistrado.

De manera que la Línea Directa de vapores entre Buenos Aires y Calcuta, llamada á servir los altos intereses de la agricultura, de la ganadería, y de la industria forestal argentina, sólo espera el patriótico concurso de los capitalistas argentinos—especialmente de los que explotan esas industrias—para que se transforme en hermosa realidad.

Voy á probarlo:

Pero debe el Estado ser eterno tutor de las empresas comerciales? Yo creo, señores, que así como los niños necesitan andadores para guiar y sostener sus débiles primeros pasos, arrojándolos de lado cuando sus músculos se han fortalecido, creo que las subvenciones fiscales deben cesar cuando las empresas comerciales desarrollan sus poderosas energías y adquieren vida próspera. Es lo que sucederá en el tercer año á la Compañía Argentina de Vapores Directos á la India.

Voy á demostrarlo.

Fletes probables

A) ARROZ

El arroz importado á Buenos Aires durante el año 1908, según se lee en la pág. 40 del Anuario de la Dirección de Estadística Argentina, T. 1, fué de 39.249 toneladas de diversas procedencias.

Según mis averiguaciones, en Calcuta, 27.500 toneladas procedían de Burmah, en la Judía inglesa, región, que como sabéis, está en la ruta que han de seguir los vapores que salen de Calcuta para Buenos Aires.

Como todo ese arroz va ahora por el Mar Rojo y el Mediterráneo á los puertos de Inglaterra, de Holanda y de Alemania, recorriendo más de 30.000 kilómetros, es razonable suponer que á nuestros importadores les convendrá traerlo directamente de Burmah, que solo dista 20.000 kilómetros de Buenos Aires, ahorrando el 50 o/o del recorrido. Tendremos así una carga probable de:

27.500 toneladas de arroz á 7.50 \$. 206.250 \$ oro

B) DE LAS COLONIAS INGLESAS SUD-AFRICANAS

Durante el año 1910 recogí en Calcuta la mayor cantidad de datos que me fué posible obtener sobre las mercaderías embarcadas en Calcuta con destino á las colonias inglesas sudafricanas. En el cuadro siguiente omito el aceite de ricino, el té, etcétera, limitándome al yute, y al arroz solamente.

PUERTOS	KILOGS. DE YUTE	KILOGS. DE ARROZ
Delagoa Bay.....	4.900.000	664.750
Port Natal.....	12.141.000	15.878.250
East London.....	3.342.200	12.850
Algoa Bay.....	2.433.000	244.550
Mossel Bay.....	109.000	192.600
Port Elizabeth.....	601.000	
Capetown.....	1.904.000	2.372.000
	<u>25.430.000</u>	<u>19.365.000</u>

La suma de ambas cantidades arroja un total de 44.795 toneladas de yute y de arroz. Es probable que una parte de esa carga sea conducida por los vapores de la línea argentina, á 20 chelines tonelada. Tomemos la cifra mínima de 15.000 toneladas y resultará como probable carga: 15.000 ton. á 5 \$ oro cada una 75.000 \$ oro.

Transporte de Mulas y Caballos

La conquista comercial de un mercado extranjero me parece que tiene muchos puntos de semejanza con la conquista de una nación, por la fuerza de las armas. Con una gran diferen-

cia: que mientras ésta es sinónima de barbarie y cuesta torrentes de sangre y de lágrimas, aquella otra produce todos los beneficios de la paz y de la civilización.

La tradición de la República Argentina nos enseña que repugna á su espíritu nobilísimo el uso de la fuerza bruta, ya que aún para los vencidos y los débiles ha usado siempre el arbitraje, que es la fuerza de la razón; de manera que en el caso presente miraréis con profunda simpatía esta tentativa de conquista de los mercados del rico Indostan, á los que llevaremos nuestros productos en cambio de los que traemos de aquel país de bendición.

Y así como en toda guerra es preciso sacrificar vidas en las avanzadas de reconocimiento, antes de ganar la batalla que corona de gloria al vencedor, así nosotros, señores, habremos de sacrificar dinero—si es preciso—para asegurar con nuestros excelentes productos la conquista pacífica del comercio del Indostan.

Quiero decir que no espero desalojar á nuestros concurrentes australianos con el primer envío de nuestras mulas y caballos—pues los hombres de Australia son de raza inteligente y tenaz—sino que lograremos vencerlos poco á poco, á fuerza de enviar animales superiores á los de ellos, vendiéndolos á precios convenientes á los indostanos.

No soy tampoco de los que se desesperan porque nuestro enorme número de animales de raza equina—7.531.376—han perdido el mercado con la electrificación de los tranways y el uso general de automóviles, porque á medida que los insensatos gobiernos de allende el mar aumentan los presupuestos de guerra, aquellos países sienten hambre y empiezan—como en tiempos de Atila—á sentir la necesidad de nutrirse con carne de caballo; y creo que estamos muy cerca de los días en que exportaremos carnes congeladas de caballos, como exportamos hoy la de vacunos.

Pero como no conviene financieramente sacrificar las razas de alto pedigrée, son éstas las que debemos exportar á la India, ya que allí estiman lo bueno y lo pagan bien. Opino, pues, que nuestras primeras remesas de mulas y caballos comenzarán por 5000 el primer año, aumentando progresivamente á medida que se conozca allí su superioridad. Dejo de lado los gastos de instalación, de seguros, de alimentación y de cuidado; calculando que un caballo ocupa cuatro metros cúbicos y que por consecuencia debe pagar 120 schelines, ó sean 30 pesos oro, por cabeza. Tendríamos entonces una entrada de 5.000 x 30 \$ oro..... = 150.000 \$ al año.

D) DURMIENTES DE QUEBRACHO

He dicho que la India inglesa consume al año 1.480.000 durmientes, y vosotros, como yo, pensáis sin duda que la proveeduría de aquel mercado nos interesa infinitamente. Pero, por las mismas razones que acabo de exponeros al hablar de la exportación de equinos, la conquista de los FF. CC. indos-

tanos para nuestros durmientes de quebrachos, será lenta; aunque podemos precipitarla vendiéndoselos al mismo precio que los durmientes de yarrah. O regalando á cada Empresa ferrocarrilera la cantidad necesaria de durmientes de quebracho colorado, para que prácticamente aprecien sus enormes ventajas de calidad y duración sobre los durmientes de pino, de sal, de yarrah y de acero, que emplean allí actualmente. Límite, pues, á 30.000 los durmientes exportados el primer año, y como el peso de cada uno es de unos 100 kilos, pesarán 3000 toneladas. Su flete será
 3.000 x 7.50 \$ oro..... = 22.500 \$ el 1.º año.

Sobre las cifras apuntadas, dejando para más tarde la exportación de harinas y otros productos argentinos, veamos el resultado financiero que arroja la importación y exportación por la proyectada compañía de vapores directos entre Buenos Aires y Calcuta.

Importación de arpillera (s)	=	497.760 \$ oro
» arroz á Buenos Aires (p).....	>	206.250 » »
» « al Cabo (p).....	>	75.000 » »
Exportación de mulas, caballos (p).....	>	150.000 » »
» durmientes de quebracho (p)...	>	22.500 » »
(1) Suma total de entradas..	>	951.510 » »

Tercer Balance

Entradas por fletes, al año.....	=	951.510 \$ oro
Gastos generales de la flota.....	=	599.200 » »
Beneficio anual.....	=	352.310 » »

equivalente al interés del 35 o/o sobre el capital de 1.000.000 de pesos oro en acciones. Esto sucederá en el tercer ejercicio económico de esta compañía, con solo exportar el reducido número de durmientes, mulas y caballos que sirven de base al cálculo anterior.

La palabra del Ministro de Marina

El señor Contraalmirante don Pablo Sáenz Valiente, cuya notoria ilustración le ha llevado á ocupar el alto empleo de Ministro de Marina, escuchó deferente y atentamente la exposición que tuve el honor de hacerle solicitando su concurso para la conquista de los mercados de la India por nuestros durmientes de quebracho colorado, mulas y caballos. Conocía el señor Contralmirante el párrafo de la nota que, con fecha 24

(1) S, indica Carga segura P Carga probable.

de Noviembre de 1910, dirigí desde Calcuta (por conducto de Relaciones Exteriores) al señor Ministro de Agricultura—sobre este mismo asunto—y como se trata de desarrollar el floreciente comercio nacional, el señor Ministro de Marina le prestó su eficaz concurso.

Me prometió poner un transporte de guerra á disposición de los señores que quieran iniciar la exportación de mulas, caballos y durmientes de quebracho colorado para la India, con las siguientes condiciones:

Primera.—Que la carga se verifique en uno de los puertos de la República, en un plazo no mayor de quince días, contados desde la fecha que fijará el Ministerio.

Segunda.—Que el yute y demás mercaderías que ha de traer en el viaje de retorno, sea puesto á bordo, en la India, en otros quince días.

Tercera.—Que si algo cobra por flete será—á lo sumo—la cantidad necesaria para pagar el carbón consumido.

Agradecí profundamente la generosa ayuda que el señor Ministro me ofrecía, y estoy seguro, señores, que vosotros aplaudiréis su patriótica cooperación.

Permitidme transmitir una idea eminentemente práctica que me ha sido sugerida por nuestro distinguido compatriota el doctor don José Luro — idea que cuenta con la aprobación del señor Presidente de la Sociedad Rural Argentina—y es esta: constituir en este acto una comisión de caballeros—hacendados, obrajeros é importadores de yute—encargada de entenderse con el señor Ministro de Marina, y de organizar la expedición con los animales y durmientes que cada uno de los miembros de la Sociedad Rural, de las casas obrajeras, y otras personas quieran enviar. Y, en fin, de preparar telegráficamente el cargamento de yute que ha de traerse de Calcuta.

Esto es práctico y sencillo.

Pero es preciso demostrar que el aforismo "time is money" no es solo patrimonio inglés, sino que cuando se trata del progreso argentino no dejamos para "mañana" lo que podemos hacer hoy.

Ventajas de la Compañía Argentina

Mientras no se haya establecido una Línea Directa entre Buenos Aires y Calcuta, será imposible, ó muy difícil conquistar los mercados de la India, de Burmah, y de Ceylán para nuestros productos equinos, y para nuestros incomparables durmientes de quebracho, de los que tiene gran necesidad la India Inglesa. Necesitamos exportar caballos, mulas y durmientes, para dar salida á los 7.500.000 animales que pacen en nuestras pampas, y á la inmensa riqueza de nuestros inexplorados bosques de

quebrachales del interior de Formosa y del Chaco. Este movimiento sólo se producirá cuando *Vapores de Bandera Argentina* surquen los mares del Sur, desde Buenos Aires hasta Sud Africa y la India. Y oficialmente dije al Gobierno:

“Si mi voz de cónsul y de patriota pudiera llegar hasta el cerebro de V. E. y por su intermedio al Excmo. Señor Presidente de la Nación, yo pediría encarecidamente que se enviara uno de nuestros transportes de guerra, con cargamento de mulas, caballos y durmientes de quebracho, comprometiéndome á venderlos á buen precio. Con ello se repetiría el caso de la Patagonia, poblada, conquistada, civilizada, por nuestros transportes de guerra. Después, aquí en la India, como allá, en nuestro Sud, la acción privada no hará sino seguir las huellas luminosas trazadas por la quilla de nuestra gloriosa Marina de Guerra, heraldo de paz.”

Garantía Nominal

“Dada la elocuente sencillez de las cifras que anteceden, opino que la *garantía de cinco por ciento* solicitada para el valor de los cuatro vapores de 5.500 toneladas c|u., y para sus gastos de Administración y servicio, será absolutamente nominal, pues habiendo la carga de ida y vuelta, el flete de 30 chelines cubre con exceso todos esos gastos.

Y aun admitiendo que durante uno ó dos años hubiera que cubrir una parte de ese interés, esas sumas serán devueltas de las primeras utilidades, y no solamente no habrá gastado ni un centavo el Tesoro Nacional, sino que habremos abierto una nueva fuente de exportación.”

Se creará la Compañía de Vapores directos entre Buenos Aires y Calcuta, por la razón sencillísima que abarata la importación de arpillera—economizando 200.000 \$ oro al año;— que permitirá exportar nuestras mulas á 28 libras,, nuestros caballos á 40 esterlinas; nuestros durmientes de quebracho y nuestras harinas—en pago de los 15.000.000 \$ oro que pagamos por el yute—y en fin, por que halaga á nuestro bien entendido amor propio, pasear nuestro glorioso pabellón, en misión civilizadora, por los mares indicos.

Y esta fé que me anima es natural, pues si sobre la cabeza de *Petrus* reposa la grandeza de la iglesia, nosotros tenemos *tres piedras* que garantizan la estabilidad y el eterno engrandecimiento argentino. La *Roca* que conquistó el desierto y los indios para la civilización: la *Rocha* que creó la suntuosa ciudad de La Plata; la *Peña* que actualmente pule, purifica y abrillanta la noble población Argentina. ¡Loor á los tres!

Señores: Agradezco una vez más el honor que vuestra presencia me dispensa, y antes de separarnos, dejándoos la hermosa tarea de realizar esta obra trascendental, permitidme decir con toda sinceridad que ningún interés mezquino ha inspirado mi acción, sino el muy legítimo de vincular mi nombre á esta labor patriótica, como agradecimiento al país que me honró con la alta investidura de Cónsul argentino en Calcuta.

F. de Basaldúa.

Buenos Aires, Julio de 1911.

Anexo A

Ferro Carril Oeste de Buenos Aires, Lmda.

Buenos Aires, 4 de Julio de 1911.

Sr. F. de Basaldua

Mi estimado amigo:

Con verdadero placer me he informado de su patriótica idea y por consiguiente, me es sumamente grato poderle proporcionar los datos que me pide de nuestra experiencia sobre los durmientes de quebracho colorado en el Ferrocarril Oeste.

Debo empezar por manifestarle que es muy difícil sino imposible obtener que todos los durmientes sean de pura madera colorada, por lo que admitimos en la recepción que tengan algo de madera blanca, siempre que ésta no esté ubicada en los puntos donde vá asentado el riel y donde se colocan los clavos.

Para mayor claridad le adjunto una circular emitida por nuestro ingeniero, dando instrucciones para la recepción de durmientes, donde constan las disposiciones, etc.

Respecto á su duración, puede calcularse en la vía principal y con tráfico pesado, veinte años, y después pueden usarse por otros veinte años en desvíos. Comparado con los de acero, su duración es igual.

En los terrenos salitrosos los de acero sólo duran cinco años, mientras que los durmientes de quebracho nada sufren sobre el salitre.

En cuanto al precio, hoy valen lo mismo los de acero como los de quebracho; ó sea, \$ 5.00 m|l. en Buenos Aires.

Con tal motivo, saluda á Vd. su affmo. amigo y S. S.

Alejandro F. Lértora

Ferro Carril Oeste de Buenos Aires Vía y Obras

CIRCULAR N.º 52

Especificación para el recibo y clasificación de durmientes.

Los durmientes según contrato deben ser de 2m70 de largo por 0m24 de ancho y 0m12 de espesor mínimo, pero se pueden recibir más grandes. Se permite recibir durmientes de quebracho colorado, urunday y guayacán.

Una cara de las anchas debe ser cortada á sierra, pero en caso de durmientes superiores se puede recibirlos con todas las caras trabajadas á azuela, en cada caso, una de las caras anchas tiene que ser sin descuento alguno, toda madera colorada. En la cara ancha superior del durmiente puede permitirse una proporción de madera blanca, si midiendo 0m10 de la cara inferior, el durmiente presenta en todo su largo un ancho de 0m18. A demás de las estipulaciones arriba indicadas, los durmientes tienen que ser de buena calidad y libre de toda enfermedad. Además se ha resuelto que se pueden recibir durmientes de (2m60 x 0m22 x 0m11) dos metros sesenta centímetros de largo por veintidos centímetros de ancho por once centímetros de espesor, en caso de que éstos sean de primera calidad y libre de toda madera blanca. La máxima de curva es de 0m15, en ninguna parte en sentido horizontal.

No se permite ninguna rajadura que pase de una cara á la otra opuesta, y ninguna rajadura que pueda perjudicar el durmiente, es decir, hacerlo débil ó defectuoso donde vienen los clavos ganchos. Puede haber tabaco si no perjudica el durmiente donde vienen los clavos ganchos, y si el durmiente tiene una sección terminal igual á 0m22 x 0m11, y bajo estas mismas condiciones el durmiente puede tener agujeros hechos por los bichos. Las manchas negras que son duras no se cuentan como defectos si la madera no es vidriosa.

Los durmientes de cada Contratista tienen que ser apilados á parte y en tres pilas según clasificación:

La primera pila comprenderá todos los durmientes de primera clase que son los que por sus condiciones pueden entrar en la vía general.

La segunda pila comprenderá los durmientes de segunda clase que son los que por sus condiciones no son bastante buenos para usar en la vía general, pero que pueden ser usados en desvíos.

La tercera pila comprenderá los durmientes de tercera clase que son los que por sus condiciones no sirvan ni para la vía general ni para los desvíos.

Condiciones de pago

- a) — Si la cantidad de segunda y tercera clase remitida en cada carta de porte no exceda el 4 o/o del total no se hará rebaja alguna, pagando todos como de primera clase.
- b) — Si la cantidad de segunda y tercera clase remitida en cada carta de porte excede el 4 o/o, pero no exceda el 6 o/o del total se pagará para los de segunda clase con rebaja del 10 o/o y para los de tercera clase con rebaja del 25 o/o sobre el precio de primera clase.
- c) — Si la cantidad de segunda y tercera clase remitida en cada carta de porte exceda el 6 o/o, pero no excede el 10 o/o del total se pagará para los de segunda con rebaja del 20 o/o y para los de tercera con rebaja del 50 o/o sobre precio de primera clase.
- d) — Si la cantidad de segunda y tercera clase remitida en una carta de porte excede el 10 o/o del total se pagará para los de segunda y para los de tercera con rebaja del 70 o/o.
- e) — El ferrocarril permitirá al Contratista retirar los rechazos si así elije. En este caso el Ferrocarril le descontará al Contratista diez centavos moneda nacional por durmiente retirado para cubrir los gastos de descarga, clasificación y carga.
- f) — Si se repiten en otras cartas de porte el exceso del 10 por ciento el ferrocarril reserva el derecho de rescindir el Contrato por simple aviso en escrito al Contratista.

Nota.—La Clasificación hecha por la Compañía no puede ser refutada por el Contratista.

Esta circular reemplaza la núm. 48 de Vía y Obras que queda anulada.

Estación 11 Septiembre, 1.º de Septiembre de 1910.
Saluda á Vd.

FRANK FOSTER
Jefe de Vía y Obras

Exportado de Calcutta, desde el 1.º Enero al 30 Noviembre 1910

DESTINACION	GUMMIES			GUMMIES CLOTH				ARROZ			CUERDAS DE YUTE			ACEITE DE RICINO			THÉ			
	Fardos	Valor en roupias	M ³ .	FARDOS	Yardas	Valor en roupias	M ³ .	Cwts.	Valor en roupias	M ³ .	Cwts.	Valor en roupias	M ³ .	Galones	Valor en roupias	M ³ .	Cajas	Libras inglesas	Valor en roupias	M ³ .
Delagoa Bay	9.621	842.840	5.492	77	78.550	9.769	44	13.295	84.306	948	303	4.937	15	15.789	19.225	225	16	884	643	2
Port Natal	23.629	1.966.269	13.502	721	878.750	87.242	412	317.564	2.023.905	22.503	8	131	1/2	93.578	130.211	1.411	165	13.766	7.026	24
East London	7.878	941	4.502	20	23.400	2.763	12	257	1.402	21	»	»	»	3.651	4.615	55	1.032	98.530	46.410	147
Algoa Bay	4.897	380.229	2.798	71	83.950	12.606	40	4.891	28.529	330	»	»	»	3.651	4.734	55	41	3.050	1.825	6
Mossel Bay	211	16.012	121	»	»	»	»	3.532	24.795	240	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Port Elizabeth	1.743	131.934	996	90	65.000	8.400	52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	68	3.800	1.725	10
Cape Town	3.366	232.435	1.923	457	484.300	55.942	261	47.445	292.314	3.214	14	190	1	17.665	22.588	266	145	14.254	7.712	21
	51.335	4.166.660	29.334	1.436	1.613.950	176.722	821	386.984	2.455.251	211.256	325	5.258	16 1/2	134.334	181.373	2.012	1.467	134.284	65.341	210

Exportado en Calcuta desde el 1.º Enero al 30 de Noviembre 1910

DESTINACION	GUNNY CLOTH				GUNNY BAGS			YUTE TWIST AND YARN			YUTE ROPE AND TWIM		
	Fardos	Yardas	Valor en roupias	M ³ .	Fardos	Valor en roupias	M ³ .	Fardos	Valor en roupias	M ³ .	Cwts	Valor en roupias	M ³ .
Buenos Aires	78.983	152.568.500	13.718.972	45.133	1.045	118.628	597	300	18.091	86	4.142	54.626	311
Rosario	4.883	9.716.000	851.960	2.790	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montevideo	4.622	9.092.000	856.850	2.641	220	20.650	134	148	5.883	42	1.540	21.609	115
	88.488	171.376.500	15.430.782	50.564	1.265	139.278	731	448	23.974	128 m ³ .	5.682	76.235	426 m ³ .

PRICE LIST.

WEST AUSTRALIAN HILL-GROWN JARRAH WOOD.

Shipped from West Australia to Calcutta

Specifications of sizes and Schedule of rates, per ton of 50 cubic feet.
(Ex Yard, Calcutta.)

Size	LENGTH UP TO 30 FEET.	Remarks	Size	LENGTH UP TO 30 FEET.	Remarks
SCANTLING	Rs.	All Steam-Sawn Timber. NEW CONSIGNMENTS ARE NOW REGULARLY RECEIVED FROM AUSTRALIA.	107	120	All Steam-Sawn Timber.
	80		111		
	81		118		
	82		119		
	83		112		
	84		120		
	85		121		
	91		122		
	97		123		
	98		125		
	99		124		
	100		125		
	101		126		
	104				
	101		80		
	104		81		
	106		82		
	107		107		
	104		112		
	108		112		
	109		116		
110	116				
112	116				
113	116				
117	119				
107	120				
114	121				
118					
108					
117					
116					

